



DIÁRIO

República Federativa do Brasil

DO CONGRESSO NACIONAL

SEÇÃO II

ANO XLIII — Nº 039

SEXTA-FEIRA, 22 DE ABRIL DE 1988

BRASÍLIA — DF

CONGRESSO NACIONAL

(¹) Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, nos termos do art. 44, item I, da Constituição, e eu, Humberto Lucena, Presidente do Senado Federal, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 4, DE 1987

Aprova, com reservas, os textos da Convenção Internacional de 1973 para Prevenção da Poluição Causada por Navios, concluída em Londres, a 2 de novembro de 1973, e do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, concluído a 17 de fevereiro de 1978, em Londres.

Art. 1º São aprovados, com reservas, os textos da Convenção Internacional de 1973 para Prevenção da Poluição Causada por Navios, concluída em Londres, a 2 de novembro de 1973, e do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, concluído em Londres, a 17 de fevereiro de 1978.

§ 1º As reservas de que trata este artigo referem-se ao artigo 10 da Convenção e seu protocolo II, por serem suas disposições conflitantes com o artigo 15 da Lei de Introdução ao Código Civil Brasileiro, aprovada pelo Decreto-Lei nº 4.657, de 4 de setembro de 1942.

§ 2º Os Anexos III, IV e V, por serem opcionais, nos termos do artigo 14 da Convenção, serão objeto de declaração, na qual se afirmará seu caráter não mandatório para o Brasil.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.
Senado Federal, 9 de novembro de 1987.

(¹) Republicado por haver saído com omissão no DCN (Seção II) de 12-11-87, página 2706 e seguintes.

CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO POR NAVIOS 1973

AS PARTES DA CONVENÇÃO,

Consciente da necessidade de preservar, de um modo geral, o ambiente em que vive o homem e, em particular, o ambiente marinho,

Reconhecendo que despejos de óleo e de outras substâncias nocivas ocorridos deliberadamente, por negligência ou acidentalmente, constituem uma séria fonte de poluição,

Reconhecendo também a importância da Convenção Internacional para Prevenção da Poluição do Mar por Óleos, 1954, como sendo o primeiro instrumento multilateral a ser concluído tendo co-

mo principal objetivo a proteção do ambiente, e apreciando a significativa contribuição que essa convenção tem prestado à preservação do meio ambiente dos mares e costas contra a poluição,

Desejando conseguir a completa eliminação da poluição intencional do ambiente marinho por óleo e outras substâncias nocivas e a minimização dos despejos acidentais de tais substâncias,

EXPEDIENTE

CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL

PASSOS. PÓRTO

Diretor-Geral do Senado Federal

AGACIEL DA SILVA MAIA

Diretor Executivo

LUIZ CARLOS DE BASTOS

Diretor Administrativo

JOSECLER GOMES MOREIRA

Diretor Industrial

LINDOMAR PEREIRA DA SILVA

Diretor Adjunto

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

Impresso sob a responsabilidade da Mesa do Senado Federal

ASSINATURAS

Semestral Cz\$ 950,00

Exemplar Avulso Cz\$ 6,00

Tiragem: 2.200-exemplares.

Considerando que este propósito pode melhor ser atingido pelo estabelecimento de Regras, que não se limitem a poluição por óleo, tendo um sentido universal,

Concordam em:

ARTIGO 1

Obrigações Gerais Estabelecidas pela Convenção

(1) As Partes da Convenção comprometem-se à fazer vigorar as disposições da presente Convenção e dos Anexos que a ela digam respeito, a fim de evitar a poluição do ambiente marinho pelas descargas de substâncias nocivas ou efluentes contendo tais substâncias em violação desta Convenção.

(2) A menos que seja expressamente estipulado de outra maneira, uma referência à presente Convenção constitui concomitantemente uma referência a seus Protocolos e aos Anexos.

ARTIGO 2

Definições

Para os propósitos da presente Convenção, salvo se for expressamente estipulado de outra maneira:

(1) "Regras" significa as Regras contidas nos Anexos à presente Convenção.

(2) "Substâncias nocivas" significa qualquer substância que, se despejada no mar, é capaz de gerar riscos para a saúde humana, danificar os recursos biológicos e a vida marinha, prejudicar, as atividades marítimas recreativas ou interferir com outras utilizações legítimas do mar e inclui toda substância sujeita a controle pela presente Convenção.

(3) (a) "Descarga" em relação a substâncias nocivas ou efluentes contendo tais substâncias, significa quaisquer despejos provenientes de um navio e inclui qualquer escapamento, remoção, derramamento, vazamento, bombeamento, lançamento para fora ou esvaziamento.

(b) A "Descarga" não inclui:

(i) — lançamento no sentido da "Convenção sobre a Prevenção da Poluição Marinha por Lançamento de Detritos e outras Substâncias", feita em Londres a 13 de novembro de 1972, ou

(ii) — despejo de substâncias nocivas provenientes da exploração, exploração e processa-

mento executados ao largo, relacionados com os recursos minerais do fundo do mar, ou

(iii) — despejo de substâncias nocivas para fins de legítima pesquisa científica na redução da poluição ou controle.

(4) "Navio" significa uma embarcação de qualquer tipo operando no ambiente marinho e inclui "hydrofoil, boats", veículos a colchão de ar, submersíveis, engenhos flutuantes e plataformas fixas ou flutuantes.

(5) "Administração" significa o governo do Estado sob cuja autoridade o navio está operando. Com relação a um navio autorizado a arvorar a bandeira de um Estado, a Administração é o Governo desse Estado. Com relação a plataformas fixas ou flutuantes empenhadas na exploração e utilização do fundo do mar e do seu subsolo, adjacente à costa sobre a qual o Estado costeiro exerce os direitos de soberania para fins de exploração e utilização de recursos naturais, a Administração é o governo do Estado costeiro interessado.

(6) "Incidente" significa um evento envolvendo a descarga real ou provável, no mar, de uma substância nociva ou efluentes contendo tal substância.

(7) "Organização" significa Organização Marítima Consultiva Intergovernamental (IMCO).

ARTIGO 3

Aplicação

(1) A presente Convenção aplicar-se-á:

(a) a navios autorizados a arvorar a bandeira de uma Parte da Convenção, e

(b) a navios não autorizados a arvorar a bandeira de uma Parte mas que operem sob a autoridade de uma Parte.

(2) Nada no presente Artigo deverá ser interpretado como uma restrição ou aplicação dos direitos soberanos das Partes, sob o direito internacional, sobre o fundo do mar e seu subsolo, adjacentes a suas costas, para fins de exploração e utilização de seus recursos naturais.

(3) A presente Convenção não se aplicará a navios de Guerra, navios auxiliares da Marinha de Guerra, ou outros navios de propriedade ou operados por um Estado, e usados, na ocasião, somente em serviços governamentais não comerciais. Contudo, cada Parte assegurar-se-á, adotando medidas apropriadas que não prejudiquem

as operações ou as capacidades operacionais de tais navios de sua propriedade ou por ela operados, que tais navios estejam agindo de modo compatível, tanto quanto razoável e praticável, com a presente Convenção.

ARTIGO 4

Violação

(1) Deverá ser proibida qualquer violação às exigências da presente Convenção e deverão ser estabelecidas sanções para isso, apoiadas nas leis da Administração do navio envolvido, sempre que ocorrer a violação. Se a Administração for informada a respeito de uma violação e estiver convicta de que dispõe de evidências suficientes que permitam instaurar um processo a respeito da alegada violação, deverá fazer com que esse processo seja iniciado o mais cedo possível de acordo com suas leis.

(2) Qualquer violação dos requisitos da presente Convenção dentro da jurisdição de qualquer Parte da Convenção será proibida e deverão ser estabelecidas sanções para isto, apoiadas nas leis dessa Parte. Sempre que ocorrer uma violação, essa Parte deverá:

(a) instaurar um processo de acordo com suas leis; ou

(b) fornecer à Administração do navio as informações e evidências de que ocorreu uma violação, as quais tenha em seu poder.

(3) Quando uma informação ou evidência com relação a qualquer violação, por um navio, da presente Convenção, for fornecida à Administração desse navio essa administração deverá informar prontamente à Parte que lhe forneceu a informação ou evidência e à Organização, sobre a ação que tomou.

(4) As penalidades especificadas pela lei de uma Parte de acordo com o presente Artigo deverão ter um grau adequado de rigor de modo a desencorajar violação à presente Convenção e deverão ser igualmente severas, não importando o local onde as violações venham a ocorrer.

ARTIGO 5

Certificados e Regras Especiais sobre Inspeções de Navios

(1) Sujeito às disposições do parágrafo (2) do presente Artigo, um Certificado emitido sob a au-

toridade de uma Parte da Convenção de acordo com as disposições das Regras deverá ser aceito pelas outras Partes e considerado para todos os fins abrangidos pela presente Convenção, como tendo a mesma validade de um Certificado por elas emitido.

(2) Um navio para o qual é exigida a posse de um Certificado de acordo com as disposições das Regras, está sujeito, quando em portos ou terminais ao largo da costa sob a jurisdição de uma Parte, a ser inspecionado por oficiais devidamente autorizados por essa Parte. Qualquer inspeção dessa natureza será limitada à verificação da existência a bordo de um certificado válido, a menos que existam fundamentos bem claros que levem a crer que as condições do navio ou de seus equipamentos não correspondam realmente aos termos desse certificado. Nesse caso, ou se navio não possuir um certificado válido, a Parte que leva a efeito a inspeção tomará providências para garantir que o navio não zarpe até que possa prosseguir a viagem se apresentar excessiva ameaça de dano ao ambiente marinho. Essa Parte pode, contudo, dar permissão a um navio para deixar o porto ou terminal ao largo da costa com o fim de navegar para o próximo estaleiro de reparos apropriado, que esteja disponível.

(3) Se uma Parte proibir a entrada de um navio estrangeiro em portos e terminais ao largo da costa sob sua jurisdição ou tomar qualquer medida contra tal navio, em virtude de não estar o mesmo atendendo às disposições da presente Convenção, deverá disso dar ciência imediatamente ao Cônsul ou representante diplomático da Parte cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar ou, caso isso não seja possível, à Administração do navio em questão. Antes de proibir a entrada ou tomar qualquer medida, a Parte pode proceder a uma consulta à Administração do navio interessado. A Administração também deverá ser informada quando um navio não possuir Certificado válido, de conformidade com as disposições das Regras.

(4) Com respeito a navios de Governos não Contratantes da Convenção, as Partes deverão aplicar as exigências da presente Convenção tanto quanto for necessário para assegurar que nenhum tratamento mais favorável foi dado a tais navios.

ARTIGO 6 Detecção de Violação e Execução da Convenção

(1) As Partes da Convenção deverão cooperar na detecção de violações e na execução das disposições da presente Convenção utilizando todas as medidas apropriadas e praticáveis de detecção e de controle ao ambiente e procedimentos adequados para os relatórios e coleta de evidências.

(2) Um navio a que se aplique a presente Convenção pode, em qualquer porto ou terminal ao largo da costa de uma Parte, estar sujeito a ser inspecionado por oficiais indicados ou autorizados por essa Parte, para fins de verificar se o mesmo descarregou quaisquer substâncias nocivas, violando as disposições das Regras. Se uma inspeção constatar uma violação da convenção, deverá ser remetido um relatório à Administração para qualquer ação que a mesma ache apropriada.

(3) Qualquer Parte deverá fornecer à Administração a prova, se existente, de que o navio descarregou substâncias nocivas ou efluentes contendo tais substâncias, violando assim as disposições das Regras. Se for possível, a autoridade competente da Parte autora deverá notificar o Comandante do navio sobre a suposta violação.

(4) Após o recebimento dessas evidências, a Administração assim informada investigará o assunto e poderá solicitar à outra Parte dados complementares que melhor evidenciem a alegada violação. Se a Administração estiver convicta de que dispõe de provas suficientes que permitam a abertura de um processo a respeito da alegada violação, deverá fazê-lo o mais cedo possível, de acordo com suas leis. A Administração deverá informar imediatamente a Parte que lhe comunicou a alegada violação, bem como a Organização, sobre as medidas por ela tomadas.

(5) Uma Parte pode, também, inspecionar um navio a que se aplique a presente Convenção, quando o mesmo entrar em portos ou terminais sob sua jurisdição, caso tenha recebido uma solicitação de uma Parte, acompanhada de provas suficientes, no sentido de investigar se o navio descarregou em qualquer lugar, substâncias nocivas ou efluentes contendo tais substâncias. O relatório de tal investigação deverá ser enviado à Parte que o solicitou e à Administração, de modo a permitir que, baseadas na presente Convenção, possam ser tomadas medidas apropriadas.

ARTIGO 7 Atraso Demasiado do Navio

(1) Devem ser envidados todos os esforços possíveis para evitar que um navio seja indevidamente detido ou que se atrase em virtude dos Artigos 4, 5 e 6 da presente Convenção.

(2) Quando um navio for indevidamente detido ou tiver sua partida atrasada em virtude dos Artigos 4, 5 e 6 da presente Convenção, o mesmo terá direito a uma indenização por qualquer perda ou dano sofrido.

ARTIGO 8 Relatórios de Incidentes Envolvendo Substâncias Nocivas

(1) Deverá ser feito, sem demora, o mais por menorizadamente possível, o relatório de um incidente, de acordo com as disposições do Protocolo I da presente Convenção.

(2) Cada Parte da presente Convenção deverá:

- (a) tomar todas as providências necessárias para o recebimento e processamento de todos os relatórios sobre incidentes, por oficial ou agência credenciados; e
- (b) notificar detalhadamente à Organização sobre essas providências, para divulgação às outras Partes e ao Estados-Membros da Organização.

(3) Sempre que uma Parte receber um relatório, de acordo com as disposições do presente Artigo, esta deverá, sem demora, despachá-lo para:

- (a) a Administração do navio envolvido, e
- (b) qualquer outro Estado que possa ser afetado.

(4) Cada Parte da Convenção compromete-se a publicar instruções relativas às suas inspeções marítimas de embarcações e aeronaves e a outros serviços apropriados, com o fim de relatar às suas autoridades qualquer incidente referido no Proto-

colo I da presente Convenção. Essa Parte deverá, se considerado conveniente, relatar adequadamente a Organização e a qualquer outra Parte interessada o referido incidente.

ARTIGO 9 Outros Tratados e Interpretação

(1) Com sua entrada em vigor, a presente Convenção substitui a Convenção Internacional para Prevenção da Poluição do Mar por Óleo, 1954, e suas Emendas, entre as Partes dessa Convenção.

(2) Nada na presente Convenção prejudica a codificação e o desenvolvimento do direito do mar pela Conferência das Nações Unidas sobre Direito do Mar convocada de acordo com a Resolução nº 2.750 C (XXV) da Assembleia Geral das Nações Unidas nem as reclamações presentes ou futuras e pontos de vista legais de qualquer Estado a respeito do direito do mar, da natureza e extensão do litoral e da jurisdição do Estado costeiro e do Estado da bandeira.

(3) O termo "jurisdição" na presente Convenção deverá ser interpretado à luz do Direito Internacional em vigor na ocasião da aplicação ou interpretação da presente Convenção.

ARTIGO 10 Solução de Controvérsias

Qualquer controvérsia entre duas ou mais Partes da Convenção, concenrente à interpretação ou aplicação da presente Convenção, será submetida, por solicitação de qualquer uma delas, à arbitragem como exposto no Protocolo II da presente Convenção, caso não seja possível uma solução negociada entre as Partes e se essas Partes não entrarem em acordo de outro modo.

ARTIGO 11 Comunicação de Informação

(1) As Partes da Convenção comprometem-se a transmitir à Organização:

- (a) o texto das leis, ordens, decretos, regulamentos e outros instrumentos que tenham sido promulgados sobre vários assuntos no âmbito da presente Convenção;

- (b) uma relação de agências não governamentais que tenham sido autorizadas a agir como suas representantes em assuntos relativos aos projetos, construção e equipamento de navios que transportam substâncias nocivas, de acordo com as disposições das Regras;

- (c) um número suficiente de modelos de seus certificados, emitidos de conformidade com as disposições das Regras;

- (d) uma relação das instalações de recebimento, incluindo suas localizações, capacidades disponíveis e outras características;

- (e) relatórios oficiais ou sumários de relatórios oficiais na medida em que mostrem os resultados da aplicação da presente Convenção; e

- (f) um relatório estatístico anual, em forma padronizada pela Organização, das penalidades realmente impostas por infração cometida no âmbito da presente Convenção.

(2) A Organização notificará as Partes sobre o recebimento de quaisquer comunicações baseadas no presente Artigo e fará circular por todas as Partes qualquer informação que lhe tenha sido comunicada com base nas alíneas (1) (b) e (f) do presente Artigo.

ARTIGO 12

Acidentes em Navios

(1) Cada Administração compromete-se a levar a efeito investigação de qualquer acidente ocorrido com qualquer de seus navios, sujeito às disposições das Regras, se esse acidente tiver produzido um grande efeito deletério no ambiente marinho.

(2) Cada Parte da Convenção compromete-se a fornecer à Organização as informações concernentes aos resultados de tais investigações, quando julgar que tais informações podem auxiliar na determinação de alterações que venham a se fazer necessárias na presente Convenção.

ARTIGO 13

Assinatura, Ratificação, Aceitação, Aprovação e Adesão

(1) A presente Convenção permanecerá aberta à assinatura na Sede da Organização, de 15 de janeiro de 1974 até 31 de dezembro de 1974, e, após, permanecerá aberta à adesão.

Os Estados podem tornar-se Parte da presente Convenção mediante:

(a) assinatura sem reserva quanto à ratificação, aceitação ou aprovação, ou

(b) assinatura sujeita à ratificação, aceitação, ou aprovação, seguida de ratificação, aceitação ou aprovação, ou

(c) adesão.

(2) A ratificação, aceitação, aprovação ou adesão deverá ser efetuada mediante o depósito de instrumento para esse fim junto ao Secretário-Geral da Organização.

(3) O Secretário-Geral da Organização informará a todos os Estados, que tenham assinado a presente Convenção ou a ela aderido, sobre qualquer assinatura ou depósito de qualquer novo instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, bem como a data de seu depósito.

ARTIGO 14

Anexos Opcionais

(1) Um Estado pode, por ocasião da assinatura, ratificação, aprovação ou adesão da presente Convenção, declarar que não aceita qualquer um dos Anexos III, IV e V, ou todos eles (doravantes referidos como "Anexos Opcionais" na presente Convenção). A execução dos Anexos ressalvados, como acima previsto, as Partes se obrigam a cumprir os demais integralmente.

(2) Um Estado que tenha declarado não se submeter a um Anexo Opcional pode, a qualquer momento, aceitar tal Anexo depositando na Organização um instrumento da espécie referida no Artigo 13 (2).

(3) Um Estado que faça uma declaração baseada no parágrafo (1) do presente Artigo, a respeito de um Anexo Opcional e que não tenha subsequentemente aceitado esse Anexo, de acordo com o parágrafo (2) do presente Artigo, não ficará submetido a qualquer obrigação nem autorizado a reivindicar quaisquer privilégios com base na presente Convenção a respeito de assuntos relacionados a tais Anexos a toda alusão às Partes na presente Convenção não incluirá esse Estado quando se tratar de assuntos que digam respeito a tais Anexos.

(4) A Organização informará aos Estados que tenham assinado a presente Convenção ou a ela

aderido, sobre qualquer declaração com base no presente Artigo, bem como sobre o recebimento de qualquer instrumento depositado de acordo com o parágrafo (2) do presente Artigo.

ARTIGO 15

Entrada em vigor

(1) A presente Convenção entrará em vigor doze meses após a data em que não menos de 15 Estados cujas frotas mercantes reunidas constituam pelo menos 50 por cento da tonelagem bruta de arqueação da marinha mercante mundial, tenham se tomado Parte dela de acordo com o Artigo 13.

(2) Um Anexo Opcional entrará em vigor doze meses após a data em que as condições estipuladas no parágrafo (1) do presente Artigo tenham sido satisfeitas com relação a esse Anexo.

(3) A organização informará aos Estados que tenham assinado a presente Convenção ou a ela aderido, sobre a data em que ela entrará em vigor bem como sobre a data em que passará a vigorar um Anexo Opcional, de acordo com o parágrafo (2) do presente Artigo.

(4) Para os Estados que tenham depositado um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, relativo à presente Convenção ou a qualquer Anexo Opcional, após terem sido atendidos os requisitos para sua entrada em vigor mas antes da data de entrada em vigor, a ratificação, aceitação, aprovação ou adesão tomar-se-á efetiva na data da entrada em vigor da Convenção ou do referido Anexo ou três meses após a data do depósito do instrumento se essa última for posterior à primeira.

(5) Para os Estados que tenham depositado um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, após a data em que a Convenção ou um Anexo Opcional tenha entrada em vigor, a Convenção ou o Anexo Opcional tornar-se-á efetivo três meses após a data do depósito do instrumento.

(6) Após a data em que todas as condições, requeridas com base no Artigo 16, para que uma emenda à presente Convenção ou a um Anexo Opcional entre em vigor, tenham sido totalmente preenchidas, qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado aplicar-se-á à Convenção ou ao Anexo já devidamente emendado.

ARTIGO 16

Emendas

(1) A presente Convenção pode ser emendada por quaisquer dos procedimentos especificados nos parágrafos seguintes:

(2) Emendas após serem consideradas pela Organização:

(a) qualquer emenda proposta por uma Parte da Convenção deverá ser submetida à Organização e comunicada por seu Secretário-Geral a todos os Membros da Organização e a todas as Partes, pelo menos com 6 meses de antecipação para sua consideração;

(b) qualquer emenda proposta e comunicada na forma acima, deverá ser submetida pela Organização a um órgão apropriado, para consideração;

(c) as Partes da Convenção, sejam ou não Membros da Organização, serão autorizadas a participar dos trabalhos do órgão apropriado;

(d) as emendas serão adotadas por maioria de dois terços das Partes apenas da Convenção, presentes e votantes;

(e) se adotadas de acordo com a alínea d acima, as emendas serão comunicadas pelo Secretário-Geral da Organização a todas as Partes da Convenção, para fins de aceitação;

(f) uma emenda será considerada como aceita, nas seguintes condições:

(i) uma emenda a um Artigo da Convenção será considerada como aceita na data em que for aceita por dois terços das Partes cujas frotas mercantes reunidas constituam não menos de 50 por cento de tonelagem bruta de arqueação da frota mercante mundial;

(ii) uma emenda a um Anexo à Convenção será considerada como tendo sido aceita de acordo com o procedimento especificado na alínea f (III) deste parágrafo, a menos que o órgão apropriado, na ocasião de sua adoção, determine que a emenda seja considerada como aceita na data em que for aceita por dois terços das Partes cujas frotas mercantes reunidas constituam não menos de cinquenta por cento da tonelagem bruta de arqueação da frota mercante mundial.

Não obstante, a qualquer momento antes da entrada em vigor de uma emenda a um Anexo à Convenção, uma Parte pode participar ao Secretário-Geral da Organização que será necessária sua expressa aprovação antes que, para ela, a emenda entre em vigor. Este último deverá notificar às Partes sobre a participação recebida e a data do recebimento;

(iii) uma emenda a um Apêndice a um Anexo da Convenção será considerada como tendo sido aceita ao final de um período a ser determinado pelo órgão apropriado, na ocasião de sua adoção, período esse que não deve ser inferior a 10 meses, a menos que dentro desse período uma objeção seja comunicada à Organização por não menos de um terço das Partes cujas frotas mercantes reunidas constituam não menos de 50 por cento da tonelagem bruta de arqueação da frota mercante mundial, valendo a condição que for preenchida primeiro;

(iv) uma emenda ao Protocolo I da Convenção estará sujeita a procedimentos idênticos aos das emendas a Anexos da Convenção, como estabelecido nas alíneas (f) (ii) ou (f) (iii) deste parágrafo;

(v) uma emenda ao Protocolo II da Convenção estará sujeita a procedimentos idênticos aos das emendas a um Artigo da Convenção, como estabelecido na alínea (f) (i) deste parágrafo.

(g) a emenda entrará em vigor de conformidade com as seguintes condições:

(i) no caso de uma emenda a um Artigo da Convenção, ao Protocolo II, ou ao Protocolo I ou a um Anexo da Convenção, não baseada no procedimento especificado na alínea (f) (iii) deste parágrafo, a emenda aceita de acordo com as disposições anteriores entrará em vigor seis meses após a data da sua aceitação para as Partes que tenham declarado que a aceitavam;

(ii) no caso de uma emenda ao Protocolo I, a um Apêndice, a um Anexo ou a um Anexo da Convenção baseada no procedimento especificado na alínea (f) (iii) deste parágrafo, a emenda, considerada como tendo sido aceita de acordo com as condições precedentes, entrará em vigor seis meses após a sua aceitação para todas as

Partes, com exceção daquela que antes dessa data tenha feito uma declaração de que não a aceitava, ou uma declaração, baseada na alínea (f) (II) deste parágrafo, de que sua expressa aprovação se faz necessária.

(3) Emenda por uma Conferência:

(a) por solicitação de uma Parte apoiada por, pelo menos um terço das partes: será convocada pela Organização uma Conferência das partes da Convenção, para considerar as emendas à presente Convocação;

(b) toda emenda adotada na referida Conferência por uma maioria de dois terços das Partes presentes e votantes será comunicada, pelo Secretário-Geral da organização, a todas as Partes Contratantes para sua aceitação;

(c) a menos que a Conferência decida de outro modo, a emenda será considerada como tendo sido aceita, devendo entrar em vigor de acordo com os procedimentos especificados para esse fim nas alíneas 2 (f) e (g) do presente Artigo.

(4) (a) no caso de uma emenda a um Anexo Opcional, uma referência feita no presente Artigo a uma "Parte da Convenção" será considerada como referência a uma parte que tenha aceito esse Anexo;

(b) Qualquer Parte que tenha deixado de aceitar uma emenda a um Anexo não será tratada como Parte somente para fins de aplicação dessa emenda.

(5) A adoção e entrada em vigor de um novo Anexo estarão sujeitas aos mesmos procedimentos que para a adoção e entradas em vigor de uma emenda a um Artigo da Convenção.

(6) A menos que expressamente disposto de um outro modo, qualquer emenda à presente Convenção baseada neste Artigo, que diga respeito à estrutura de um navio, aplicar-se-á somente a navios para os quais tenham sido assinados contratos de construção ou, na ausência desses contratos, as quilhas tenham sido batidas na data ou após a data em que a emenda entra em vigor.

(7) Qualquer emenda a um Protocolo ou a um Anexo deverá ser relacionada com a matéria desse Protocolo ou Anexo e compatível com os Artigos da presente Convenção.

(8) O Secretário-Geral da Organização informará a todas as Partes sobre quaisquer emendas baseadas no presente Artigo, que entrem em vigor juntamente com a data em que cada uma delas passe a vigorar.

(9) Qualquer declaração de aceitação ou de objeção a uma emenda, de conformidade com o presente Artigo, será notificada por escrito ao Secretário-Geral da Organização. Este último dará conhecimento às Partes da Convenção da notificação e da data de seu recebimento.

ARTIGO 17

Promoção de Cooperação Técnica

(1) As Partes da Convenção promoverão, em consulta com a Organização e outros organismos internacionais, com assistência e coordenação do Diretor-Executivo do Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente, apoio às Partes que solicitem assistência técnica para:

(a) treinamento de pessoal científico e técnico;

(b) suprimento e instalação do equipamento necessário para recebimento e monitoração;

(c) facilitação de outras medidas e dispositivos, para prevenir ou mitigar a poluição do ambiente marinho por navios; e

(d) encorajamento da pesquisa; de preferência dentro dos países interessados, assim favorecendo as metas e intenções da presente Convenção.

ARTIGO 18

Denúncia

(1) A presente Convenção ou qualquer Anexo Opcional pode ser denunciado por qualquer das Partes da Convenção a qualquer momento após decorridos cinco anos a contar da data de entrada em vigor da Convenção ou do referido Anexo para esta Parte.

(2) A denúncia será efetivada mediante notificação escrita ao Secretário-Geral da Organização, o qual informará a todas as outras Partes sobre qualquer notificação recebida e a data de seu recebimento, bem como sobre a data em que tal denúncia passar a surtir efeito.

(3) Uma denúncia surtirá efeito doze meses após o recebimento da notificação de denúncia pelo Secretário-Geral da Organização, ou após ter expirado um prazo mais longo, a ser indicado na notificação.

ARTIGO 19

Depósito e Registro

(1) A presente Convenção será depositada junto ao Secretário-Geral da Organização, o qual transmitirá cópias devidamente autenticadas a todos os Estados que tenham assinado a presente Convenção ou a ela aderido.

(2) Tão logo entre em vigor a presente Convenção, o seu texto será transmitido pelo Secretário-Geral da Organização ao Secretário-Geral das Nações Unidas para fins de registro e publicação de acordo com o Artigo 102 da Carta das Nações Unidas.

ARTIGO 20

Línguas

A presente convenção é feita numa única cópia nas línguas inglesa, francesa, russa e espanhola, sendo cada texto igualmente autêntico. Traduções oficiais nas línguas árabe, alemã, italiana e japonesa serão preparadas e depositadas com o original assinado.

Em testemunho do que os abaixo-assinados, devidamente autorizados por seus respectivos Governos para esse fim, assinaram a presente Convenção.

Feito em Londres neste segundo dia de novembro de 1973.

(*) Omitidas as assinaturas.

PROTOCOLO I

Disposições relativas a Relatórios sobre Incidentes Envolvendo Substâncias Nocivas (de acordo com o Artigo 8 da Convenção)

ARTIGO I

Obrigação de Relatar

(1) O Comandante de um navio envolvido num incidente conforme referido no Artigo III deste Pro-

toloco, ou outra pessoa responsável pelo navio, relatará, sem demora e o mais pormenorizadamente possível, os detalhes de tal incidente, de acordo com as disposições deste Protocolo.

(2) No caso de o navio, referido no parágrafo (1) deste Artigo, ter sido abandonado ou no caso de um relatório, referente ao navio, ser incompleto ou não puder ser obtido, o armador, afretador, administrador ou operador do navio, ou seus agentes assumirão, o mais amplamente possível, as obrigações atribuídas ao Comandante pelas disposições deste Protocolo.

ARTIGO II

Métodos de Relator

(1) Cada relatório será feito por rádio, sempre que possível porém, em qualquer caso, pelos canais mais rápidos que estejam disponíveis na ocasião em que o relatório é feito. Será dada a maior prioridade possível aos relatórios feitos por rádio.

(2) Os relatórios serão dirigidos ao oficial apropriado ou Agência especificada no parágrafo (2) (a) do Artigo 8 da Convenção.

ARTIGO III

Quando Fazer Relatórios

O relatório será feito sempre que um incidente implique:

(a) Uma descarga que não seja permitida pela presente Convenção; ou

(b) Uma descarga permitida pela presente Convenção, a qual:

(I) se efetue para garantir a segurança do navio ou salvar a vida humana no mar; ou

(II) resulte de avarias no navio ou em seus equipamentos; ou

(c) uma descarga de uma substância nociva para fins de combate a um incidente específico de poluição ou de pesquisas científicas legais visando a diminuição ou controle da poluição; ou

(d) probabilidade de uma descarga referida nas alíneas (a), (b) ou (c) deste Artigo.

ARTIGO IV

Conteúdo dos Relatórios

(1) De um modo geral, cada relatório conterá:

(a) a identidade do navio;

(b) a hora e a data em que ocorreu o incidente;

(c) a posição geográfica do navio quando ocorreu o incidente;

(d) as condições de vento e mar existentes na ocasião do incidente; e

(e) detalhes importantes a respeito da condição do navio.

(2) Em particular, cada relatório conterá:

(a) uma indicação clara ou descrição das substâncias nocivas envolvidas, incluindo, se possível, corretas denominações técnicas de tais substâncias (nomes comerciais não devem ser usados em lugar das denominações técnicas corretas);

(b) uma relação ou estimativa das quantidades, concentrações e condições prováveis das substâncias nocivas descarregadas ou a serem provavelmente descarregadas no mar;

(c) quando pertinente, uma descrição da embalagem e marcas identificadoras; e

(d) se possível, o nome do consignador, consignatário ou fabricante.

(3) Cada relatório indicará claramente se a substância nociva descarregada ou a ser provavelmente descarregada é óleo, uma substância nociva líquida, uma substância nociva sólida ou uma substância nociva gasosa, e se tal substância era ou é transportada a granel, em forma de embala-

gens, em contêineres, em tanques portáteis ou em vagões-tanques rodoviários e ferroviários.

(4) Cada relatório será suplementado, quando necessário, por quaisquer outras informações pertinentes solicitadas por um destinatário do relatório ou que a pessoa que remeter o relatório julgue apropriadas.

ARTIGO V

Relatório Suplementar

Qualquer pessoa que seja obrigada, pelas disposições deste Protocolo, a enviar um relatório, deverá, quando possível:

(a) suplementar o relatório inicial, se necessário, com informações concorrentes a desenvolvimentos posteriores; e

(b) atender, o máximo possível, as solicitações dos Estados afetados, de informações adicionais concorrentes ao incidente.

PROTOCOLO II

Arbitragem

(de acordo com o Artigo 10 da Convenção)

ARTIGO I

O procedimento de arbitragem, a menos que as Partes em disputa decidam de outro modo, será de acordo com as regras estabelecidas neste Protocolo.

ARTIGO II

(1) Um Tribunal de Arbitragem será estabelecido por solicitação de uma Parte da Convenção endereçada a uma outra, aplicando-se o Artigo 10 da presente Convenção. A solicitação de arbitragem consistirá de uma exposição do caso com juntada de documentos de apoio.

(2) A Parte solicitante informará ao Secretário-Geral da Organização sobre o fato em que se apóia para o estabelecimento de um Tribunal, os nomes das Partes em disputa e os Artigos da Convenção ou Regras sobre os quais, na sua opinião, existe divergência no que tange à sua interpretação ou aplicação. O Secretário-Geral transmitirá esta informação a todas as Partes.

ARTIGO III

O Tribunal será constituído de três membros: um Árbitro nomeado por cada Parte em disputa e um terceiro Árbitro que será nomeado por acordo entre os dois primeiros indicados e que agirá como seu Presidente.

ARTIGO IV

(1) Se, no fim de um período de sessenta dias a partir da nomeação do segundo Árbitro não tiver sido nomeado o Presidente do Tribunal, o Secretário-Geral da Organização, por solicitação de qualquer das Partes procederá, dentro de um período adicional de sessenta dias, a citada nomeação, fazendo a escolha numa relação de pessoas qualificadas, previamente elaborada pelo Conselho da Organização.

(2) Se, dentro de um período de sessenta dias a partir da data do recebimento da solicitação, uma das Partes não tiver nomeado o membro do Tribunal por cuja designação é responsável, a outra Parte pode informar diretamente ao Secretário-Geral da Organização o qual nomeará o Presidente do Tribunal dentro de um período de sessenta dias, selecionando-o na lista prescrita no parágrafo (1) do presente Artigo.

(3) O Presidente do Tribunal, após a nomeação, solicitará à Parte que ainda não designou um Árbitro que o faça do mesmo modo e nas mesmas condições. Caso a Parte não faça nomeação requerida, o Presidente do Tribunal solicitará ao Secretário-Geral da Organização que faça a nomeação na forma e condições prescritas no parágrafo precedente.

(4) O Presidente do Tribunal, se nomeado de conformidade com as disposições do presente Artigo, não deverá ser, nem ter sido, natural de uma das Partes envolvidas, exceto com o assentimento da outra Parte.

(5) No caso de morte ou ausência de um Árbitro, por cuja nomeação uma das Partes seja responsável, essa Parte nomeará um substituto dentro de um período de sessenta dias a partir da data da morte ou ausência. Caso a dita Parte não faça a nomeação, a arbitragem prosseguirá com os Árbitros remanescentes. No caso de morte ou ausência do Presidente do Tribunal será nomeado um substituto de acordo com as disposições do Artigo III, acima, ou, no caso de não existência de acordo entre os membros do Tribunal dentro de um período de sessenta dias da morte ou ausência, de acordo com as disposições do presente Artigo.

ARTIGO V

O Tribunal pode conhecer e decidir sobre demandas reivindicatórias diretamente ligadas ao assunto da disputa.

ARTIGO VI

Cada Parte será responsável pela remuneração de seu árbitro e despesas correlatas bem como pelas despesas vinculadas à preparação de seu próprio caso. A remuneração do Presidente do Tribunal e as despesas gerais oriundas da Arbitragem serão divididas igualmente entre as Partes. O Tribunal manterá um registro de todas as despesas e fornecerá uma demonstração de contas final.

ARTIGO VII

Qualquer Parte da Convenção que tenha um interesse de natureza legal que possa ser afetado pela decisão no caso pode, após participação por escrito às Partes que tenham originalmente iniciado o processo, tomar parte no processo de arbitragem, com o consentimento do Tribunal.

ARTIGO VIII

Qualquer Tribunal de Arbitragem estabelecido de acordo com as disposições do presente Protocolo determinará suas próprias regras de proceder.

ARTIGO IX

(1) As decisões do Tribunal quanto ao seu proceder e aos seus locais de reunião, bem como quanto a qualquer questão a ele submetida, serão tomadas por voto da maioria de seus membros; a ausência ou abstenção de um dos membros do Tribunal por cuja nomeação as Partes foram responsáveis não constituirá um impedimento a que o Tribunal chegue a uma decisão. Nos casos de igualdade de votos, o voto do Presidente será decisivo.

(2) As Partes deverão facilitar o trabalho do Tribunal e, em particular, de acordo com sua legislação e utilizando todos os meios ao seu dispor:

(a) prover o Tribunal dos documentos necessários e informações;

(b) permitir ao Tribunal a entrada em seu território para ouvir testemunhas ou peritos e para visitar o local.

(3) O afastamento ou ausência de uma Parte não constituirá um impedimento ao processo.

ARTIGO X

(1) O Tribunal dará sua sentença dentro de um período de cinco meses a partir da data em que foi estabelecido, a menos que decida, em caso de necessidade, estender o limite de tempo por um período adicional que não exceda três meses.

A sentença do Tribunal será acompanhada de uma exposição de motivos. Deverá ser final e sem apelação e será comunicada ao Secretário-Geral da Organização. As Partes deverão dar cumprimento imediato à sentença.

(2) Qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, com relação à interpretação ou execução da sentença, pode ser submetida por qualquer Parte a julgamento do Tribunal que lavrou a sentença ou, se ele não mais estiver disponível, a outro Tribunal constituído para esse fim, do mesmo modo que o Tribunal original.

ANEXO I

REGRAS PARA A PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO POR ÓLEO

CAPÍTULO I

Generalidades

REGRA 1

Definições

Para os fins deste Anexo:

(1) "Óleo" significa qualquer forma de petróleo incluindo óleo cru, combustível, borra, resíduos de óleo e produtos refinados (outros que não os petroquímicos, os quais são assunto, das disposições do Anexo II da presente Convenção) e, sem limitar a generalidade dos precedentes, inclui as substâncias relacionadas no Apêndice I deste Anexo.

(2) "Mistura oleosa" significa uma mistura com qualquer conteúdo de óleo.

(3) "Óleo combustível" significa qualquer óleo usado como combustível relativo às máquinas de propulsão e auxiliares do navio no qual tal óleo é transportado.

(4) "Petroliero" significa um navio construído ou adaptado principalmente para transportar óleo a granel nos compartimentos de carga e inclui transportadores combinados e qualquer "navio tanque de produtos químicos", como definido no Anexo II da presente Convenção, quando estiver transportando uma carga, ou parte da carga, de óleo a granel.

(5) "Transportador combinado" significa um navio projetado para transportar óleo ou cargas sólidas a granel.

(6) "Navio novo" significa um navio:

(a) para o qual foi assinado um contrato de construção após 31 de dezembro de 1975; ou

(b) que, na falta de um contrato de construção, teve a quilha batida ou esteja num estágio similar de construção após 30 de junho de 1976; ou

(c) cuja entrega se dê após 31 de dezembro de 1979; ou

d) que tenha sofrido uma grande obra de conversão:

(I) para a qual o contrato tenha sido assinado após 31 de dezembro de 1975; ou

(II) que, na falta de um contrato, tenha iniciado os trabalhos de construção após 30 de junho de 1976; ou

(III) que tenha sido dado como pronto após 31 de dezembro de 1979.

(7) "Navio existente" significa um navio que não é "navio novo".

(8) "Grande obra de conversão" significa a conversão de um navio existente:

(a) que altere substancialmente as dimensões ou capacidade de transporte do navio; ou

(b) que mude o tipo do navio; ou

(c) cuja intenção, na opinião da Administração, seja prolongar substancialmente seu tempo de vida; ou

(d) que, por outro lado, o navio assim modificado como se fosse um navio novo, tornar-se-ia sujeito a importantes disposições da presente Convenção as quais não seriam a ele aplicáveis como um navio existente.

(9) "Terra mais próxima" — o termo "da terra mais próxima" significa da linha-base a partir da qual é estabelecido o mar territorial do território em questão, de acordo com o direito internacional, exceto que, para fins da presente Convenção, "da terra mais próxima" fora da costa nordeste da Austrália, significará a partir de uma linha traçada de um ponto na costa da Austrália na latitude 11° Sul, longitude 142°08' Leste para um ponto de latitude 10°35' Sul,

longitude 141°55' Leste — daí para um ponto de latitude 10°00' Sul,

longitude 141°55' Leste — daí para um ponto de latitude 09°10' Sul,

longitude 143°52' Leste — daí para um ponto de latitude 09°00' Sul,

longitude 144°30' Leste — daí para um ponto de latitude 13°00' Sul,

longitude 144°00' Leste — daí para um ponto de latitude 15°00' Sul,

longitude 146°00' Leste — daí para um ponto de latitude 18°00' Sul,

longitude 147°00' Leste — daí para um ponto de latitude 21°00' Sul,

longitude 153°00' Leste — daí para um ponto na costa da Austrália na latitude 24°42' Sul, longitude 153°15' Leste.

(10) "Área especial" significa uma área do mar onde, por reconhecidas razões técnicas, relacionadas com suas condições oceanográficas e ecológicas bem como pelas peculiaridades de seu tráfego, é exigida a adoção de métodos especiais obrigatórios para a prevenção da poluição do mar por óleo. As áreas especiais incluirão as relacionadas na Regra 10 deste Anexo.

(11) "Razão instantânea de descarga do conteúdo de óleo" significa a razão de descarga de óleo em litros por hora num instante qualquer, dividida pela velocidade do navio em nós, no mesmo instante.

(12) "Tanque" significa um compartimento fechado, formado pela estrutura permanente de um navio e que é projetado para o transporte de líquido a granel.

(13) "Tanque lateral" significa qualquer tanque adjacente às chapas do costado.

(14) "Tanque central" significa qualquer tanque entre anteparas longitudinais.

(15) "Tanque de resíduo" significa um tanque designado especificamente para coletar as drenagens de tanque, lavagens dos tanques e outras misturas oleosas.

(16) "Lastro limpo" significa o lastro de um tanque que, desde que transportou óleo pela última vez, foi submetido a tal limpeza que se esse lastro fosse descarregado de um navio que estivesse parado em águas limpas e tranquilas, em dia claro, não deixaria traços visíveis de óleo na superfície da água ou no litoral adjacente nem produziria borra ou emulsão sob a superfície da água ou sobre o litoral adjacente. Se o lastro for descarregado por meio de um sistema de controle e monitoragem de descarga de óleo aprovado pela Administração, a indicação, baseada em tal sistema, de que o conteúdo de óleo do efluente não excede 15 partes por milhão constituirá prova de que o lastro está limpo, não obstante a presença de traços visíveis.

(17) "Lastro segregado" significa a água de lastro, introduzida num tanque o qual é completamente separado da carga do óleo e do sistema de óleo combustível e permanentemente destinado ao transporte de lastro ou de lastro e cargas outras que não sejam óleo ou substâncias nocivas como definidas nos Anexos da presente Convenção.

(18) "Comprimento" (1) significa 96 por cento do comprimento total sobre uma linha d'água a 85 por cento do menor pontal moldado medido a partir do topo da quilha ou o comprimento a partir da parte anterior da roda de proa até o eixo da madre do leme, na mencionada linha d'água, se esse último for maior. Em navios projetados com inclinação da quilha, a linha d'água na qual este comprimento é medido, deverá ser paralela à linha d'água projetada. O comprimento (L) será medido em metros.

(19) "Perpendiculares avante e a ré" serão tomadas nas extremidades de vante e de ré do comprimento (L). A perpendicular de vante coincidirá com a parte anterior da roda de proa na linha d'água em que é medido o comprimento.

(20) "Meio navio" situa-se na metade do comprimento (L).

(21) "Boca" (B) significa a largura máxima do navio, medida a meio navio até a linha moldada da cavema num navio de casco metálico e até a superfície externa do casco num navio de casco de qualquer outro material. A boca (B) será medida em metros.

(22) "Porte Bruto" (tpb) significa a diferença em toneladas métricas entre o deslocamento de um navio em água de densidade de 1,025 na linha d'água de carga correspondente à borda livre de verão determinada e o deslocamento leve do navio.

(23) "Deslocamento leve" significa o deslocamento de um navio em toneladas métricas, sem carga, sem óleo combustível, sem óleo lubrificante, sem água de lastro, sem água doce e sem água para alimentação das caldeiras nos respectivos tanques, sem provisões, sem passageiros e seus pertences.

(24) "Permeabilidade" de um compartimento significa a razão do volume interno desse compartimento que se admite ser ocupado por água para o volume total desse compartimento.

(25) "Volumes" e "Áreas" num navio serão calculados em todos os casos para as linhas moldadas.

REGRA 2

Aplicação

(1) A menos que expressamente estabelecido de outro modo, as disposições deste Anexo aplicar-se-ão a todos os navios.

(2) Em navios outros que não os petroleiros, providos de compartimentos de carga, construídos e utilizados para o transporte de óleo a granel e com uma capacidade total de 200 metros cúbicos ou mais, os requisitos das Regras 9, 10, 14, 15 (1), (2) e (3), 18, 20 e 24 (4) deste Anexo para petroleiros aplicar-se-ão também na construção e operação desses compartimentos, exceto que, quando a capacidade total for de menos de 1.000 metros cúbicos podem ser aplicados os requisitos da Regra 15 (4) deste Anexo em lugar da Regra 15 (1), (2) e (3).

(3) Quando for transportada, num compartimento de carga de um petroleiro, uma carga sujeita às disposições do Anexo II da presente Convenção, também serão aplicados os requisitos apropriados desse Anexo II.

(4) (a) Qualquer "hydrofoil", veículo a colchão de ar e outro novo tipo de embarcação (embarcação próxima à superfície, embarcação submarina, etc), cujas características de construção são tais que tornam sem razão de ser ou impraticável a aplicação de qualquer das disposições dos Capítulos II e III deste Anexo, relativas à construção e equipamento, pode ser dispensado pela Administração do atendimento de tais disposições desde que a construção e o equipamento desse navio, levando em consideração o serviço a que é destinado, forneça uma proteção equivalente contra a poluição por óleo;

(b) os detalhes de qualquer isenção desse tipo, concedida pela Administração, deverão ser indicados no Certificado referido na Regra 5 deste Anexo;

(c) a Administração que conceder qualquer isenção desse tipo, deverá, logo que possível mas não mais de noventa dias após, comunicar à Organização os pormenores da mesma e as razões dela, devendo a Organização disseminá-las para as Partes da Convenção, como informação e para a ação apropriada, se couber.

REGRA 3

Equivalentes

(1) A Administração pode permitir que qualquer instalação, material, aparelho ou dispositivo sejam dotados num navio como uma alternativa aos requeridos por este Anexo se tais instalações, materiais, aparelhos ou dispositivos, forem, pelo menos, tão eficazes quanto os exigidos por este Anexo. Esta prerrogativa da Administração não autoriza a substituir, a título de equivalência, as prescrições das Regras do presente Anexo, em matéria de concepção e construção, por métodos operativos que tenham por finalidade o controle da descarga de óleo.

(2) A Administração que permitir uma instalação, equipamento, aparelho ou dispositivo como

alternativa aos requeridos por este Anexo deverá comunicar tal fato à Organização para que esta dissemine às Partes da Convenção os detalhes, como informação e para ação apropriada, se couber.

REGRA 4

Vistorias

(1) Todo petroleiro, de arqueação bruta igual ou superior a 150 e todo outro navio, de arqueação bruta igual ou superior a 400 estará sujeito às vistorias abaixo especificadas:

(a) uma vistoria inicial antes de o navio entrar em serviço ou antes de ter sido emitido, pela primeira vez, o Certificado exigido pela Regra 5 deste Anexo e que deverá incluir uma vistoria completa de sua estrutura, equipamento, instalações, dispositivos e material, na medida em que o navio é obrigado por este Anexo. Esta vistoria deve ser tal que assegure que a estrutura, equipamento, as instalações, os dispositivos e o material atendam plenamente aos requisitos aplicáveis deste Anexo;

(b) vistorias periódicas, a intervalos especificados pela Administração mas que não excedam 5 anos, deverão ser feitas de modo a assegurar que a estrutura, equipamento, instalações, dispositivos e material atendam plenamente aos requisitos aplicáveis deste Anexo. Todavia, onde a duração do Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo (1973) for prorrogada como especificado na Regra 8 (3) ou (4) deste Anexo, o intervalo da vistoria periódica pode ser correspondentemente aumentado;

(c) vistorias intermediárias, a intervalos de tempo especificados pela Administração mas que não excedam 30 meses, deverão ser feitas de modo a assegurar que o equipamento e os sistemas de bomba e tubulações associados, incluindo os sistemas de monitoragem e controle da descarga de óleo, o equipamento separador de água — óleo e os sistemas de filtragem de óleo atendam plenamente aos requisitos aplicáveis deste Anexo e estão em boas condições de funcionamento.

Tais vistorias intermediárias se apoiarão no Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo (1973) emitido de acordo com a Regra 5 deste Anexo.

(2) A Administração estabelecerá medidas apropriadas para os navios que não estejam sujeitos às disposições do parágrafo (1) desta Regra, a fim de assegurar que atendam às disposições aplicáveis deste Anexo.

(3) As vistorias do navio relacionadas com a execução das disposições deste Anexo serão levadas a efeito por oficiais da Administração. A Administração pode, contudo, encarregar das vistorias, peritos nomeados para este fim ou organizações por ela reconhecidas. Em qualquer caso a Administração garantirá a execução completa e a eficiência das vistorias.

(4) Após ter sido terminada qualquer vistoria do navio de acordo com esta Regra, não poderá ser feita qualquer modificação significativa na estrutura, equipamento, instalações, dispositivos ou material cobertos pela vistoria sem a sanção da Administração, exceto a substituição direta de tais equipamentos ou instalações.

REGRA 5

Emissão de Certificados

(1) Após a vistoria deverá ser emitido um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo (1973), de acordo com as disposições da Regra (4) deste Anexo, para qualquer petroleiro de arqueação bruta igual ou superior a 150 e para qualquer outro navio de arqueação bruta igual ou superior a 400, que sejam utilizados em viagens para portos ou terminais ao largo sob a jurisdição de outras Partes da Convenção. No caso de navio existente aplicar-se-á este requisito 12 meses após a entrada em vigor da presente Convenção.

(2) Tal Certificado será emitido pela Administração ou por pessoas ou Organizações por ela devidamente autorizadas. Em todos os casos a Administração assume plena responsabilidade pelo Certificado.

REGRA 6

Emissão de um Certificado por um outro Governo

(1) O Governo de uma Parte da Convenção pode, a pedido da Administração, compelir um navio a ser vistoriado e, caso se certifique de que o mesmo está cumprindo com as disposições deste Anexo, deverá emitir ou autorizar a emissão de um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo (1973) para o navio, de acordo com este Anexo.

(2) Uma cópia do Certificado e uma cópia do relatório da vistoria serão remetidos, tão logo possível, para a Administração que solicitou a vistoria.

(3) Um Certificado assim emitido deverá conter uma anotação de que o foi por solicitação da Administração e terá o mesmo valor, sendo reconhecido da mesma maneira que um Certificado emitido de acordo com a Regra 5 deste Anexo.

(4) Nenhum Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo (1973) será emitido para um navio que esteja autorizado a arvorar a bandeira de um Estado que não seja uma Parte.

REGRA 7

Forma de Certificado

O Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo (1973) será redigido em uma língua oficial do país que o emite na forma correspondente ao modelo existente no Apêndice II a este Anexo. Se a língua utilizada não for o inglês nem o francês o texto deverá conter uma versão numa dessas línguas.

REGRA 8

Duração do Certificado

(1) Um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo (1973) será emitido para um período especificado pela Administração, o qual não excederá 5 anos a partir da data da emissão, exceto como estabelecido nos parágrafos (2), (3) e (4) desta Regra.

(2) Se um navio, na ocasião em que expirar o prazo do Certificado, não estiver num porto ou terminal ao largo sob a jurisdição da Parte da Convenção cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar, o Certificado pode ser prorrogado pela Administração, mas essa prorrogação somente

será concedida com o fim de permitir que o navio termine sua viagem para o Estado cuja bandeira está autorizado a arvorar ou para aquele em que será vistoriado e isto somente nos casos em que pareça ser correto e razoável fazê-lo.

(3) Nenhum Certificado será deste modo prorrogado por um período de mais de 5 meses e um navio para o qual tenha sido concedida tal prorrogação não deverá, em sua chegada ao Estado cuja bandeira está autorizado a arvorar ou ao porto em que está para ser vistoriado, ser autorizado, em virtude de tal prorrogação, a deixar esse porto ou Estado sem que tenha obtido novo Certificado.

(4) Um Certificado que não tenha sido prorrogado de acordo com as disposições do parágrafo (2) desta Regra, pode ser prorrogado pela Administração, por um período de graça de até um mês a partir da data de expiração nele estabelecida.

(5) Um Certificado deixará de ser válido se alterações significativas tenham sido realizadas na construção, equipamento, instalações, arranjos ou material, determinadas sem a sanção da Administração, exceto a substituição pura e simples de tal equipamento ou instalações, ou se as vistorias intermediárias especificadas pela Administração de acordo com a Regra 4 (1) (c) deste Anexo não tiverem sido feitas.

(6) Um Certificado emitido para um navio deixará de ser válido quando esse navio for transferido para a bandeira de um outro Estado, exceto como estipulado no parágrafo (7) desta Regra.

(7) Na transferência de um navio para a bandeira de uma outra Parte, o Certificado permanecerá em vigor por um período que não deve exceder 5 meses desde que não venha a expirar antes do término desse período ou até que a Administração emita um Certificado que o substitua, dos dois o que ocorrer mais cedo. Tão logo seja possível, após ter tido lugar a transferência, o Governo da Parte cuja bandeira o navio estava anteriormente autorizado a arvorar, remeterá para a Administração uma cópia do Certificado do navio antes da transferência e, se disponível, uma cópia do relatório de vistoria pertinente.

CAPÍTULO II

Requisitos para o Controle da Poluição Operacional

REGRA 9

Controle da Descarga de Óleo

(1) Sujeita às disposições das Regras 10 e 11 deste Anexo e ao parágrafo (2) desta Regra, qualquer descarga de óleo ou misturas oleosas no mar, proveniente de navios aos quais este Anexo se aplica será proibida, exceto quando forem satisfeitas todas as condições seguintes:

(a) para um petroleiro, exceto como estabelecido na alínea (b) deste parágrafo:

(I) o petroleiro não esteja dentro de uma área especial;

(II) o petroleiro esteja a mais de 50 milhas náuticas da terra mais próxima;

(III) o petroleiro esteja navegando na sua rota;

(IV) o regime instantâneo da descarga do conteúdo de óleo não exceda 60 litros por milha náutica;

(V) a quantidade total de óleo descarregado no mar não ultrapasse, em petroleiros existentes,

1/15.000 da quantidade total da carga especificada da qual o resíduo constitui uma parte, e, em petroleiros novos, 1/30.000 da quantidade total da carga específica, da qual o resíduo constitui uma parte; e

(VI) o petroleiro possua em operação, exceto como estabelecido na Regra 15 (5) e (6) deste Anexo, um sistema de monitoragem e controle da descarga de óleo e um sistema de tanque de resíduo, como exigido pela Regra 15 deste Anexo;

(b) proveniente de um navio de tonelage bruta de arqueação igual ou superior a 400 toneladas que não seja um petroleiro e proveniente dos porões dos compartimentos de máquinas de um petroleiro, excluindo os porões dos compartimentos das bombas de carga, a menos que misturada com resíduos do óleo da carga;

(I) o navio não esteja dentro de uma área especial;

(II) o navio esteja a mais de 12 milhas náuticas da terra mais próxima;

(III) o navio esteja navegando na sua rota;

(IV) o conteúdo de óleo do efluente seja de menos de 100 partes por milhão; e

(V) o navio possua em operação um sistema de monitoragem e controle da descarga de óleo, um equipamento separador óleo-água, um sistema de filtragem de óleo ou outra instalação como exigido pela Regra 16 deste Anexo.

(2) No caso de um navio de arqueação bruta inferior a 400t que não seja um petroleiro, enquanto fora de uma área especial, a Administração deverá assegurar que está equipado, tanto quanto praticável e razoável, com instalações para armazenagem a bordo dos resíduos de óleo e sua descarga para instalações de recebimento ou para o mar, de conformidade com os requisitos dos parágrafos (1) (b) desta Regra.

(3) Sempre que sejam observados traços visíveis de óleo na superfície da água ou abaixo dela, nas vizinhanças imediatas de um navio ou em sua esteira, os Governos das Partes da Convenção deverão, na medida em que sejam razoavelmente capazes de fazê-lo, investigar imediatamente os fatos, no sentido de verificar se houve uma violação das disposições desta Regra ou da Regra 10 deste Anexo. A investigação incluirá, em particular, as condições de vento e mar, a derrota e a velocidade do navio, outras possíveis origens dos traços visíveis nas vizinhanças e quaisquer registros pertinentes de descarga de óleo;

(4) As disposições do parágrafo (1) desta Regra não se aplicarão a descarga de lastro limpo ou segregado. As disposições da alínea (1) (b) desta Regra não se aplicarão à descarga de misturas oleosas que, sem diluição, tenha um conteúdo de óleo que não exceda 15 partes por milhão.

(5) Nenhuma descarga no mar deverá conter produtos químicos ou outras substâncias em quantidades ou concentrações que sejam perigosas para o ambiente marinho ou produtos químicos ou outras substâncias introduzidas com o fim de burlar as condições de descarga especificadas nesta Regra.

(6) Os resíduos de óleo que não possam ser descarregados no mar de conformidade com os parágrafos (1), (2) e (4) desta Regra deverão ser retidos a bordo ou descarregados em instalações de recebimento.

REGRA 10

Métodos para a Prevenção da Poluição Por Óleo Proveniente de Navios Quando Operando em Áreas Especiais

(1) Para os fins deste Anexo as áreas especiais são a área do Mar Mediterrâneo, a área do Mar Báltico, a área do Mar Negro, a área do Mar Vermelho e a "área dos Golfos", as quais são definidas como se segue:

(a) a área do Mar Mediterrâneo significa o próprio Mar Mediterrâneo incluindo seus golfos e mares tendo como limite entre os Mares Mediterrâneo e Negro o paralelo de 41° N e como limite oeste o Estreito de Gibraltar no meridiano de 5° 36' W;

(b) a área do Mar Báltico significa o próprio Mar Báltico com o golfo de Bothnia, o golfo da Finlândia e a entrada do Mar Báltico limitada pelo paralelo do Skaw no Skagerrak aos 57° 44,8' N;

(c) a área do Mar Negro significa o próprio Mar Negro tendo como limite entre os Mares Mediterrâneo e Negro o paralelo de 41° N;

(d) a área do Mar Vermelho, significa o próprio Mar Vermelho incluindo os Golfos de Suez e Aquaba e limitado ao Sul pela loxodromica entre Ras si Ane, (12° 8,5' N, 43° 19,6' E) e Husn Murad (12° 40,4' N, 43° 30, 2' E);

(e) a área dos Golfos significa a área de mar localizada a noroeste da loxodromica entre Ras al Hadd (22° 30' N, 59° 48' E) e Ras Al Fasteh (25° 04' N, 61° 25' E).

(2) (a) Sujeitas às disposições da Regra 11 deste Anexo, qualquer descarga de óleo ou mistura oleosa no mar, proveniente de qualquer petroleiro bem como de qualquer navio de arqueação bruta igual ou superior a 400 que não seja petroleiro, quando estiverem numa área especial, será proibida.

(b) Tais navios, quando estiverem numa área especial, manterão a bordo toda a drenagem de óleo e borra, lastro sujo e água de lavagem dos tanques, descarregando-as somente nas instalações de recebimento.

(3) (a) Sujeita às disposições da Regra (11) deste Anexo, qualquer descarga de óleo ou mistura oleosa no mar, proveniente de um navio de tonelage bruta de arqueação inferior a 1400 toneladas que não seja petroleiro, será proibida quando estiver numa área especial, exceto quando o conteúdo de óleo do efluente sem diluição, não exceder 15 partes por milhão ou, alternativamente, quando forem satisfeitas, em sua totalidade, as seguintes condições:

(I) o navio esteja navegando na sua rota;

(II) o conteúdo de óleo do efluente for de menos de 100 partes por milhão; e

(III) a descarga for feita o mais afastado possível de terra, mas, em hipótese alguma, a menos de 12 milhas náuticas da terra mais próxima.

(b) Nenhuma descarga no mar deverá conter produtos químicos ou outras substâncias em quantidades ou concentrações que sejam perigosas para o ambiente marinho ou produtos químicos ou outras substâncias introduzidas com o fim de burlar as condições de descarga especificadas nesta Regra.

(c) Os resíduos de óleo que não possam ser descarregados no mar em conformidade com a alínea (a) deste parágrafo deverão ser mantidos a bordo ou descarregados em instalações de recebimento.

(4) As disposições desta Regra não se aplicam a descarga de lastro limpo ou segregado.

(5) Nada nesta Regra proibirá um navio, numa viagem em que somente uma parte se faça em área especial, de proceder à descarga fora da área especial, de acordo com a Regra 9 deste Anexo.

(6) Sempre que sejam observados traços visíveis de óleo na superfície da água ou abaixo dela, nas vizinhanças imediatas de um navio ou em sua esteira, os Governos das Partes da Convenção deverão, na medida em que sejam razoavelmente capazes de fazê-lo, investigar imediatamente os fatos, no sentido de verificar se houve uma violação das disposições desta Regra ou da Regra 9 deste Anexo. A investigação incluirá, em particular, as condições de vento e mar, a derrota e a velocidade do navio, outras possíveis origens dos traços visíveis nas vizinhanças e quaisquer registros pertinentes de descarga de óleo.

(7) Instalações de recebimento dentro de áreas especiais.

(a) Áreas do Mar Mediterrâneo, Mar Negro e Mar Báltico.

(I) O Governo de cada Parte da Convenção cuja linha de costa faz limite com uma dada área especial, compromete-se a assegurar que até 1º de janeiro de 1977 todos os terminais de carregamento e portos de reparo dentro da área especial serão providos de instalações adequadas para o recebimento e tratamento de todo o lastro sujo e água de lavagem dos tanques provenientes de petroleiros. Além disso, todos os portos dentro da área especial serão providos de instalações de recebimento adequadas para outros resíduos e misturas oleosas provenientes de todos os navios. Tais instalações deverão ter capacidade adequada para atender às necessidades dos navios que as utilizem sem que venham a atrasá-los indevidamente.

(II) O Governo de cada Parte tendo sob sua jurisdição entradas para vias marítimas com pouca profundidade que possam exigir uma redução de calado por meio de descarga de lastro, compromete-se a assegurar o fornecimento das instalações referidas na alínea (a) (I) deste parágrafo, porém com a condição de que os navios que necessitarem descarregar resíduos ou lastros sujos poderão estar sujeitos a algum atraso.

(III) Durante o período entre a entrada em vigor da presente Convenção (se antes de 1º de janeiro de 1977) e 1º de janeiro de 1977 os navios quando estiverem navegando em áreas especiais deverão cumprir com os requisitos da Regra 9 deste Anexo. Contudo, os Governos das Partes cujas linhas de costa fazem limite com qualquer das áreas especiais, de conformidade com esta alínea podem estabelecer uma data anterior a 1º de janeiro de 1977 mas posterior à entrada em vigor da presente Convenção, a partir da qual os requisitos desta Regra a respeito de áreas especiais em questão passarão a ter efeito:

(1) se todas as instalações de recebimento exigidas tiverem sido providenciadas até a data assim estabelecida; e

(2) contando que as Partes interessadas notifiquem a Organização sobre a data assim estabelecida, com antecedência de 6 meses, para divulgação às outras Partes.

(IV) Após 1º de janeiro de 1977 ou após a data estabelecida de acordo com a alínea (a)

(III) deste parágrafo, caso essa seja anterior, cada Parte notificará a Organização para que sejam transmitidas aos Governos Contratantes, todos os casos em que as instalações do recebimento forem julgadas inadequadas.

(b) Área do Mar Vermelho e Área dos Golfos.

(I) O Governo de cada Parte cuja linha de costa faz limite com áreas especiais compromete-se a assegurar que, tão logo seja possível, todos os terminais de carregamento de óleo e portos de reparo, dentro dessas áreas especiais, serão providos de instalações adequadas ao recebimento e tratamento de todo o lastro sujo e água de lavagem dos tanques proveniente de petroleiros. Além disso, todos os portos dentro da área especial serão providos de instalações de recebimento adequadas para outros resíduos e misturas oleosas de todos os navios. Tais instalações deverão ter capacidade adequada para atender às necessidades de todos os navios que as utilizem sem que venham a atrasá-los indevidamente.

(II) O Governo de cada Parte tendo sob sua jurisdição entradas para vias marítimas com pouca profundidade que possam exigir uma redução de calado por meio de descarga de lastro, compromete-se a assegurar o fornecimento das instalações referidas na alínea (b) (I) deste parágrafo, porém com a condição de que os navios que necessitarem descarregar resíduos ou lastro sujo, poderão estar sujeitos a algum atraso.

(III) Cada Parte interessada notificará a Organização sobre as medidas tomadas de conformidade com as disposições da alínea (b) (I) (II) deste parágrafo. Em seguida ao recebimento de notificações a Organização estabelecerá uma data a partir da qual passarão a vigorar os requisitos desta Regra a respeito da área em questão. A Organização notificará todas as Partes sobre a data assim estabelecida com antecedência de pelo menos 12 meses.

(IV) Durante o período entre a entrada em vigor da presente Convenção e data assim estabelecida, os navios enquanto navegarem na área especial cumprirão com requisitos da Regra 9 deste Anexo.

(V) Após tal data os petroleiros carregando nos portos dessas áreas especiais onde ainda não haja disponibilidade de tais instalações cumprirão também, totalmente com os requisitos desta Regra. Contudo, os petroleiros que entrem nessas áreas especiais para carregarem deverão enviar todos os esforços a fim de entrar na área somente com lastro limpo a bordo.

(VI) Após a data em que passaram a vigorar os requisitos para a área especial em questão, cada Parte notificará a Organização, para comunicação às Partes interessadas, sobre todos os casos em que as instalações forem julgadas inadequadas.

(VII) De qualquer forma, as instalações de recebimento, como prescritas na Regra 12 deste Anexo, deverão ser providas até 1º de janeiro de 1977 ou um ano após a data da entrada em vigor da presente Convenção, se esta data for posterior.

REGRA 11 Exceções

As Regras 9 e 10 deste Anexo não se aplicam:

(a) A descarga de óleo ou mistura oleosa no mar, necessária para fins de garantir a segurança de um navio ou salvar vida humana no mar; ou

(b) À descarga de óleo ou mistura oleosa no mar resultante de avarias num navio ou em seu equipamento;

(I) desde que tenham sido tomadas as precauções razoáveis, após a ocorrência da avaria ou descoberta do vazamento com o propósito de prevenir ou minimizar a descarga; e

(II) exceto se o armador ou o Comandante agir, seja com a intenção de provocar danos ou seja com negligência e com conhecimento de que poderia, provavelmente, ocorrer a avaria; ou

(c) a descarga no mar de substâncias contendo óleo, aprovada pela Administração, quando usada para fins de combate específico a incidentes com poluição a fim de minimizar os danos por poluição. Qualquer dessas descargas estarão sujeitas à aprovação de qualquer Governo em cuja jurisdição é considerado que ocorra a descarga.

REGRA 12 Instalações de Recebimento

(1) Sujeito às disposições da Regra 10 deste Anexo, o Governo de cada Parte compromete-se a assegurar a instalação, nos terminais de carregamento de óleo, portos de reparos e outros portos em que navios tenham resíduos de óleo para descarregar, de meios para o recebimento de tais resíduos e misturas oleosas como sobras de petroleiros e outros navios, adequados para atender às necessidades dos navios que os utilizem sem causar uma demora excessiva dos membros.

(2) Instalações de recebimento de acordo com o parágrafo (1) desta Regra deverão ser providas em:

(a) todos os portos e terminais em que é feito o carregamento de óleo cru em petroleiros que tenham completado, imediatamente antes da chegada, uma viagem com lastro a qual não tenha sido de mais de 72 horas ou de mais de 1200 milhas;

(b) todos os portos e terminais em que é feito o carregamento de petroleiros com óleo que não seja cru a granel, numa quantidade média de mais de 1000 toneladas métricas por dia;

(c) todos os portos que tenham estaleiros de reparos de navios ou instalação de limpeza de tanques;

(d) todos os portos e terminais que operem com navios providos de tanque(s) de resíduos pela Regra 17 deste Anexo;

(e) todos os portos em que as águas oleosas de porão e outros resíduos não possam ser descarregadas de acordo com a Regra 9 deste Anexo;

(f) todos os portos de carregamento para cargas a granel no que se relaciona aos resíduos de óleo dos transportadores combinados que não podem ser descarregados de acordo com a Regra 9 deste Anexo.

(3) A capacidade das instalações de recebimento deve ser como se segue:

(a) Os terminais de carregamento de óleo cru deverão ter instalações de recebimento suficiente para receber óleo e misturas oleosas, provenientes de todos os petroleiros em viagens como descritas no parágrafo (2) (a) desta Regra, que não possam ser descarregados de acordo com as disposições da Regra 9 (1) (a) deste Anexo.

(b) Os portos de carregamento e os terminais referidos no parágrafo (2) (b) desta Regra deverão ter instalação de recebimento suficientes para receber óleo e misturas oleosas provenientes de petroleiros que tenham carga do óleo que não seja óleo cru a granel e que não possam ser descarregados de acordo com as disposições da Regra 9 (1) (a) deste Anexo.

(c) Todos os portos que tenham estaleiros de reparos de navios ou recursos para limpeza de tanques deverão possuir instalações de recebimento suficientes para receber todos os resíduos e misturas oleosas, mantidos a bordo para despejo, provenientes de navios, antes de entrada nos estaleiros ou instalações de limpeza.

(d) Todas as instalações de recebimento existentes em portos e terminais de acordo com o parágrafo (2) (d) desta Regra deverão ser suficientes para receber todos os resíduos retidos de acordo com a Regra 17 deste Anexo, provenientes de todos os navios de que se possa razoavelmente esperar que escalem em tais portos e terminais.

(e) Todas as instalações de recebimento providas em portos e terminais em atendimento a esta Regra deverão ser suficientes para receber águas oleosas de porão e outros resíduos que não possam ser descarregados de acordo com a Regra 9 deste Anexo.

(f) As instalações de recebimento existentes no portos de carregamento para cargas a granel deverão levar em conta os problemas especiais dos transportadores combinados, como apropriado.

(4) As instalações de recebimento prescritas nos parágrafos (2) e (3) desta Regra deverão estar disponíveis antes de um ano após a data da entrada em vigor da presente Convenção ou a 1º de janeiro de 1977 — das duas a que ocorrer mais tarde.

(5) Cada Parte notificará à Organização, para transmissão às Partes interessadas, todos os casos em que sejam julgadas inadequadas as instalações providas de acordo com esta Regra.

REGRA 13 Petroleiros de Lastro Segregado

(1) Todo petroleiro novo de tonelage igual ou superior a 70.000 toneladas de porte bruto será provido de tanques de lastro segregado e atenderá aos requisitos desta Regra.

(2) A capacidade dos tanques de lastro segregado deverá ser determinada de modo que o navio possa operar com segurança em viagens com lastro sem que recorra aos tanques de óleo para lastro d'água, exceto como estipulado no parágrafo (3) desta Regra. Em todos os casos, contudo, a capacidade dos tanques de lastro segregado deverá ser, pelo menos, tal que em qualquer condição de lastro em qualquer parte da viagem, incluindo as que consistam de peso leve acrescido somente de lastro segregado, os calados e o trim possam preencher cada um dos seguintes requisitos:

(a) o calado moldado a meio navio (dm) em metros (sem levar em conta qualquer deformação do navio) não deverá ser inferior a:

$$dm = 2,0 + 0,02L;$$

(b) os calados nas perpendiculares AV e AR deverão corresponder aos determinados pelo calado a meio navio (dm) como especificado na

alínea (a) deste parágrafo, em associação com o trim pela popa não superior a 0,015L; e

(c) em qualquer caso o calado na perpendicular AR não deverá ser menor do que aquele necessário para obter a imersão total das hélices.

(3) Em nenhum caso a água de lastro será transportada nos tanques de óleo exceto em condições de tempo tão severas que na opinião do Comandante, seja necessário transportar água de lastro adicional em tanques de óleo, para a segurança do navio. Água de lastro adicional será tratada e descarregada em conformidade com a Regra 9 e de acordo com os requisitos da Regra 15 deste Anexo, devendo ser feito um lançamento no Livro de Registro de Óleo referido na Regra 20 deste Anexo.

(4) Qualquer petroleiro que não seja obrigado a possuir tanques de lastro segregado de acordo com o parágrafo (1) desta Regra pode, contudo, ser qualificado como um petroleiro de lastro segregado, desde que, no caso de um petroleiro de comprimento igual ou superior a 150 metros, atenda ele totalmente aos requisitos dos parágrafos (2) e (3) desta Regra e no caso de petroleiro de comprimento inferior a 150 metros as condições de lastro segregado deverão satisfazer a Administração.

REGRA 14

Segregação de Óleo e Lastro de Água

(1) Exceto como estabelecido no parágrafo (2) desta Regra, nos navios novos de arqueação bruta igual ou superior a 4.000 que não sejam petroleiros e nos petroleiros novos de arqueação bruta igual ou superior a 150, nenhuma água de lastro será transportada em qualquer tanque de óleo combustível.

(2) Onde condições anormais ou a necessidade de transportar grandes quantidades de óleo combustível tornar necessário o transporte de água de lastro que não seja um lastro limpo em qualquer tanque de óleo combustível, essa água de lastro será descarregada em instalações de recebimento ou no mar, de conformidade com a Regra 9, utilizando-se o equipamento especificado na Regra 16 (2) deste Anexo e será feito um lançamento a respeito no Livro de Registro de Óleo.

(3) Todos os outros navios deverão atender aos requisitos do parágrafo (1) desta Regra tanto quanto seja possível e razoável.

REGRA 15

Retenção de Óleo a Bordo

(1) Sujeitos às disposições dos parágrafos (5) e (6) desta Regra, os petroleiros de arqueação bruta igual ou superior a 150 serão equipados com instalações de acordo com os requisitos dos parágrafos (2) e (3) desta Regra, sob a condição de que nos casos de petroleiros existentes os requisitos para os sistemas de monitoragem e controle da descarga de óleo e arranjo dos tanques de resíduos serão aplicados três anos após a data da entrada em vigor da presente Convenção.

(2) (a) devem ser fornecidos meios adequados para limpeza dos tanques de carga e transferência dos resíduos de lastro sujo e lavagens de tanques, dos tanques de carga para um tanque de resíduo aprovado pela Administração.

Em petroleiros existentes qualquer tanque de carga pode ser escolhido para ser tanque de resíduo.

(b) neste sistema, instalações devem ser providas para transferir os resíduos de óleo para um tanque de resíduo ou para uma combinação de tanques de resíduo de tal modo que qualquer efluente descarregado no mar o seja de maneira a cumprir com as disposições da Regra 9 deste Anexo;

(c) os arranjos dos tanques de resíduo ou combinação de tanques de resíduo terão uma capacidade necessária para guardar os resíduos oriundos da lavagem dos tanques, resíduos de óleo e resíduos de lastro sujo mas cujo total não deve ser de menos de 3 por cento da capacidade de transporte de óleo do navio, exceto que, onde forem instalados tanques de lastro segregado, de acordo com a Regra 13 deste Anexo ou onde dispositivos tais como edutores que envolvam a utilização de água adicional para a lavagem não forem instalados, a Administração pode aceitar 2 por cento. Petroleiros novos de mais de 70.000 toneladas de porte bruto deverão ser providos, pelo menos, de dois tanques de resíduo;

(d) os tanques de resíduos serão assim projetados, particularmente a respeito das posições das entradas e saídas, diafragmas ou vertedores, se instalados, de modo a evitar uma turbulência excessiva e arrastamento de óleo ou emulsão com a água.

(3) (a) deverá ser instalado um sistema de monitoragem e controle da descarga de óleo, aprovado pela Administração. Ao considerar aspecto do medidor do conteúdo de óleo a ser incorporado ao sistema, a Administração deverá ter atenção às especificações recomendadas pela Organização*. O sistema deverá ser equipado com um mecanismo de registro para fornecer um registro contínuo da descarga em litros por milha náutica e a quantidade total descarregada, ou o conteúdo de óleo e a razão de descarga. Este registro deverá identificar a hora e a data e será mantido pelo menos, por 3 anos. O sistema monitor e de controle da descarga de óleo deverá entrar em operação quando houver qualquer descarga do efluente para o mar e deverá ser tal que assegure que qualquer descarga de mistura oleosa cesse imediatamente quando a razão instantânea de descarga de óleo exceda a permitida pela Regra 9 (1) (a) deste Anexo. Qualquer falha desse sistema monitor e de controle deverá parar a descarga e deve ser anotada no Livro de Registro de Óleo. Um método alternativo, operado manualmente, deverá ser provido e pode ser usado no caso de tal falha, mas a unidade defeituosa deverá ser posta a operar antes que o petroleiro inicie sua próxima viagem lastrado, a menos que se dirija para um porto de reparos. Os petroleiros existentes cumprirão com todas as disposições acima especificadas exceto que a parada da descarga pode ser realizada anualmente e a razão de descarga pode ser estimada pelas características da bomba;

(b) deverão ser providos detetores de interface de óleo/água eficazes, aprovados pela Administração, para uma determinação rápida e precisa da interface de óleo/água nos tanques de resíduo e deverão estar disponíveis para uso em outros tanques onde for efetuada a separação de óleo e água e dos quais se pretende descarregar o efluente diretamente para o mar;

(c) as instruções de operação do sistema deverão estar de acordo com um manual de operação aprovado pela Administração. Devem elas cobrir as operações tanto manual como automática e se destinarão a assegurar que em nenhum momento o óleo será descarregado exceto em cumprimento das condições especificadas na Regra 9 deste Anexo.*

(*) É feita referência às Recomendações sobre as Especificações Internacionais de desempenho para o Equipamento Separador de Óleo/Água e Medidores de Conteúdo de Óleo, adotadas pela Resolução A.233 (VII).

(4) Os requisitos dos parágrafos (1), (2) e (3) desta Regra se aplicarão a petroleiros da arqueação bruta inferior a 150, para os quais o controle da descarga de óleo, de acordo com a Regra 9 deste Anexo, será efetuada pela retenção do óleo a bordo com descarga subsequente, de todas as lavagens contaminadas, em instalações de recebimento. A quantidade total de água e óleo usada para a lavagem e recolhida em seguida para um tanque de armazenagem será registrada no Livro de Registro de Óleo. Esta quantidade total será descarregada em instalações de recebimento a menos que tenham sido feitos arranjos adequados de modo a assegurar que qualquer efluente, cuja descarga no mar seja permitida, seja eficazmente controlado de modo a garantir o cumprimento das disposições da Regra 9 deste Anexo.

(5) A Administração pode dispensar os requisitos dos parágrafos (1), (2) e (3) desta Regra para qualquer petroleiro engajado exclusivamente em viagens de 72 horas ou menos de duração e dentro de 50 milhas náuticas da terra mais próxima, desde que o petroleiro não seja obrigado a possuir e não possua um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo (1973). Qualquer uma dessas dispensas será sujeita à condição de que o petroleiro deverá ter a bordo todas as misturas oleosas para posterior descarga em instalações de recebimento e que a Administração declare como adequadas as instalações disponíveis para o recebimento de tais misturas oleosas.

(6) Quando o equipamento que, na opinião da Administração, é exigido pela Regra 9 (1) (a) (VI) deste Anexo e especificado na alínea (3) (a) desta Regra não é possível ser obtido para controle da descarga de produtos refinados leves (óleos claros), a Administração pode dispensar o atendimento de tal exigência, desde que a descarga só seja permitida de acordo com os procedimentos estabelecidos pela Organização, os quais deverão satisfazer as condições da Regra 9 (1) (a) deste Anexo, exceto a obrigação de possuir, em operação um sistema de monitoragem e controle da descarga de óleo. A Organização deverá rever a disponibilidade do equipamento em intervalos de tempo que não excedam doze meses.

(7) Os requisitos dos parágrafos (1), (2) e (3) desta Regra não se aplicarão aos petroleiros transportando asfalto, nos quais o controle da descarga do asfalto, de acordo com a Regra 9 deste Anexo será efetuado pela retenção a bordo dos resíduos do asfalto e descarga de todas as lavagens contaminadas em instalações de recebimento.

REGRA 16

Sistema de Monitoragem e Controle da Descarga de Óleo e Equipamento Separador de Óleo/Água.

(1) Qualquer navio de arqueação bruta igual ou superior a 400 será equipado com um equipamento separador de óleo/água ou um sistema de filtragem em atendimento às disposições do parágrafo (6) desta Regra. Qualquer navio desde que transporte grande quantidade de óleo combustível cumprirá com o parágrafo (2) desta Regra ou com o parágrafo (1) da Regra 14.

(*) É feita referência ao "Clean Seas Guide for — Oil Tankers" publicado pela "International Chamber of Shipping" e "Oil Companies International Marine Forum".

(2) Qualquer navio de arqueação bruta igual ou superior a 10.000 será equipado:

(a) em adição aos requisitos do parágrafo (1) desta regra, com um sistema de monitoragem e controle de descarga de óleo em atendimento ao parágrafo (5) desta Regra; ou

(b) como alternativa aos requisitos do parágrafo (1) e alínea (2) (a) desta Regra, com um equipamento separador de óleo/água em atendimento ao parágrafo (6) desta Regra e com um eficaz sistema de filtragem, atendendo ao parágrafo (7) desta Regra.

(3) A Administração deverá se assegurar de que navios de arqueação bruta inferior a 400 estejam equipados, tanto quanto seja praticável, para reter a bordo óleo ou misturas oleosas ou para descarregá-los de acordo com os requisitos da Regra 9 (1) (b) deste Anexo.

(4) Para os navios existentes, os requisitos dos parágrafos (1), (2) e (3) desta Regra aplicar-se-ão três anos após a data da entrada em vigor da presente Convenção.

(5) Um sistema de monitoragem e controle da descarga de óleo deverá ter seu projeto aprovado pela Administração. Ao considerar o projeto do medidor de conteúdo de óleo a ser incorporado ao sistema, a Administração deverá estar atenta às especificações recomendadas pela Organização*. O sistema deve ser equipado com um aparelho de registro para proporcionar um registro contínuo de conteúdo de óleo em partes por milhão. Este registro deverá indicar a hora e data e será mantido pelo menos por três anos. O sistema de monitoragem e controle em operação quando houver qualquer descarga de efluente para o mar e deverá ser tal, que assegure que qualquer descarga de mistura oleosa cessará imediatamente quando o conteúdo de óleo do efluente exceder o permitido pela Regra 9 (1) (b) deste Anexo. Qualquer falha deste sistema de monitoragem e controle fará cessar a descarga e será anotada no livro Registro de Óleo. A unidade defeituosa deverá ser posta a funcionar antes de o navio iniciar sua próxima viagem, a menos que ele esteja se dirigindo a um porto de reparos. Os navios existentes deverão cumprir com as disposições acima especificadas exceto quanto ao fato de que a parada da descarga pode ser feita manualmente.

(*) É feita referência à Recomendação sobre Especificações Internacionais de desempenho para Equipamento Separador de Óleo/Água e Medidores de Conteúdo de Óleo, adotadas pela Organização pela Resolução A. 233 (VII).

(6) O equipamento separador de óleo/água ou um sistema de filtragem de óleo deverá ter seu projeto aprovado pela Administração e ser tal que assegure que qualquer mistura oleosa descarregada no mar após ter passado pelo separador ou pelos sistemas de filtragem terá um conteúdo de óleo de não mais de 100 partes por milhão. Ao considerar o projeto de tal equipamento a Administração deverá ter atenção às especificações recomendadas pela Organização. (*)

(7) O sistema de filtragem de óleo, referido no parágrafo (2) (b) desta Regra deverá ter seu projeto aprovado pela Administração e ser tal que receba a descarga proveniente do sistema separador e produza um efluente cujo conteúdo de óleo não exceda 15 parte por milhão. Deve ser provido de dispositivos de alarme para indicar quando este nível não pode ser mantido.

REGRA 17
Tanques de Resíduos

(1) Todo navio de arqueação bruta igual ou superior a 400 será provido de tanque ou tanques de capacidade adequada, levando-se em consideração o tipo das máquinas e a extensão da viagem, para receber os resíduos oleosos que não possam ser tratados de outra maneira, de acordo com os requisitos deste Anexo, tais como os resultados da purificação de óleos combustíveis e lubrificantes e de vazamentos de óleo nos compartimentos de máquinas.

(2) Nos navios novos, tais tanques serão projetados e construídos de modo a que fiquem facilitada sua limpeza e descarga dos resíduos para as instalações de recebimento. Os navios existentes deverão cumprir com esta exigência tanto quanto seja razoável e praticável.

REGRA 18

Instalação de bombas, Canalizações e Dispositivos de Descarga de Petróleos

(1) Todo petroleiro, deverá ter no convés aberto, de ambos os bordos do navio, um plano de válvu-

(*) É feita referência à Recomendação sobre as Especificações Internacionais sobre o desempenho do Equipamento Separador de Óleo/Água e Medidores de Conteúdo de Óleo, adotada pela Organização pela Resolução A. 233 (VII).

las de descarga, em conexão com as instalações de recebimento, para descarga de água de lastro sujo ou da água contaminada por óleo.

(2) Em todo petroleiro as canalizações para descarga para o mar de efluentes que possa ser permitida de acordo com a Regra 9 deste Anexo, deverão ser dirigidas para o convés aberto ou para os bordos do navio, acima da linha d'água na condição de navio com o máximo lastro. Podem ser aceitos arranjos diferentes de canalizações para permitir a operação do modo admitido nas alíneas (4) (a) e (b) desta Regra.

(3) Deverão, nos petroleiros novos, ser providos meios que permitam que se possa parar a descarga de efluentes para o mar, de uma posição no convés superior ou acima dele, situada de modo que se possa observar visualmente o plano de válvulas referido no parágrafo (1) desta Regra e o efluente proveniente das canalizações referidas no parágrafo (2) desta Regra. Não há necessidade de serem providos meios, na posição de observação, para parar a descarga, se existir um sistema de comunicações eficaz tal como telefone ou sistema rádio entre a posição de observação e a posição de controle da descarga.

(4) Todas as descargas serão localizadas acima da linha d'água exceto que:

(a) O lastro segregado e o lastro limpo podem ser descarregados abaixo da linha d'água nos portos e nos terminais ao largo.

(b) Os navios existentes que, sem alterações, não sejam capazes de descarregar o lastro segregado acima da linha d'água podem fazê-lo abaixo da linha d'água desde que tenha sido feito imediatamente antes da descarga um exame no tanque o qual tenha estabelecido que não houve nenhuma contaminação por óleo.

REGRA 19

Conexão Padrão para Descarga

Assim de permitir que as canalizações provenientes das instalações de recebimento sejam conectadas com a rede do navio para descarga de resíduos dos porões das máquinas, ambas deverão estar providas de uma conexão padrão para descarga, de acordo com a seguinte tabela:

Dimensões Padrão de Flanges para Conexões de Descargas:

Descrição	Dimensão
Diâmetro Externo	215 mm
Diâmetro Interno	De acordo com o diâmetro externo da canalização
Diâmetro do Círculo de Furação	163 mm
Ranuras no flange	6 furos de 22mm de diâmetro, igualmente espaçados entre si, alinhados num círculo de diâmetro igual ao acima citado numa ranhura na periferia do flange. A largura da ranhura de 22 mm.
Espessura do flange	20 mm
Parafusos e porcas: quantidade e diâmetro.	6 com diâmetro de 20 mm e de comprimento adequado.

O flange é projetado para receber canalizações de um diâmetro interno máximo de 125 mm e deverá ser de aço ou outro material equivalente, tendo uma superfície plana. Este flange, juntamente com uma junta de material à prova de óleo, deverá ser adequado a suportar uma pressão de serviço de 6 kg/cm².

REGRA 20

Livro de Registro de Óleo

(1) Todo petroleiro de arqueação bruta igual ou superior a 150 e todo navio de arqueação bruta igual ou superior a 400 que não seja um petroleiro deverá possuir um Livro de Registro de Óleo, seja como parte do diário náutico ou seja de outro modo, na forma especificada no Apêndice III deste Anexo.

(2) O Livro de Registro de Óleo será preenchido em cada ocasião, tanque por tanque, sempre que ocorrer no navio qualquer uma das seguintes operações:

(a) para petroleiros

- (I) carregamento de óleo de carga;
- (II) transferência interna, quando em viagem, do óleo de carga;
- (III) abertura ou fechamento das válvulas ou dispositivos similares que fazem a interconexão dos tanques de carga, antes das operações de carga e descarga ou após as mesmas;
- (IV) a abertura ou fechamento dos meios de comunicação entre a canalização de carga e a canalização de lastro;
- (V) abertura ou fechamento das válvulas de costado antes, durante e pós as operações de carga e descarga;
- (VI) descarga de óleo de carga;
- (VII) lastreamento dos tanques de carga;
- (VIII) limpeza dos tanques de carga;
- (IX) descarga de lastro, exceto quando proveniente dos tanques de lastro segregado;
- (X) descarga da água proveniente dos tanques de resíduo;
- (XI) remoção dos resíduos;
- (XII) descarga, pelo costado, da água dos porões que tenha se acumulado nos compartimentos de máquinas, durante a estadia no porto e descarga rotineira para o mar da água dos porões que tenha se acumulado nos compartimentos de máquinas.

(b) para navios que não sejam petroleiros

- (I) lastreamento ou limpeza dos tanques de óleo combustível ou dos espaços de óleo de carga;
- (II) descarga do lastro ou da água de limpeza, proveniente dos tanques referidos em (I) desta alínea;
- (III) remoção de resíduos, e
- (IV) descarga, pelo costado, da água dos porões que tenha se acumulado nos compartimentos de máquinas durante a estadia no porto e descarga rotineira para o mar de água dos porões que tenha se acumulado nos compartimentos de máquinas.
- (3) No caso de tal descarga de óleo ou mistura oleosa como referido na Regra 11 deste Anexo ou no caso de descarga acidental ou qualquer outra descarga excepcional de óleo a que esta Regra não tenha feito exceção, deverá ser feito um lançamento no Livro de Registro de Óleo, das circunstâncias e razões que levaram à descarga.
- (4) Cada operação descrita no parágrafo (2) desta Regra deverá, sem demora, ser totalmente registrada no Livro de Registro de Óleo de modo que todos os lançamentos no livro apropriado

para essa operação sejam bem detalhados cada seção do livro será assinada pelo oficial ou oficiais encarregados das operações em causa e será rubricada pelo Comandante do navio. Os lançamentos no Livro de Registro de Óleo serão feitos na língua oficial do Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar e em inglês ou francês nos navios portadores de um Certificado Internacional para Prevenção da Poluição por Óleo (1973). Os lançamentos na língua nacional oficial do Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar prevalecerão em caso de disputa ou discrepância.

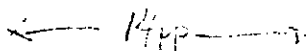
(5) O Livro de Registro de Óleo será mantido em local prontamente acessível para inspeção em qualquer ocasião que se fizer necessária e, exceto no caso de navio desguarnecido e sendo rebocado, será conservado a bordo. Esse livro deverá ser guardado durante um período de três anos a partir da data do último lançamento.

(6) A autoridade competente do Governo de uma Parte da Convenção pode inspecionar o Livro de Registro de Óleo a bordo de qualquer navio a que se aplique este Anexo, quando o mesmo estiver em seus portos ou terminais ao largo e pode tirar cópia de qualquer lançamento desse livro, podendo solicitar ao Comandante que certifique ser ele uma cópia autêntica de tal lançamento. Qualquer cópia assim feita, que tenha sido certificada pelo Comandante do navio como sendo uma cópia autêntica de um lançamento feito no Livro de Registro de Óleo do navio será aceita em qualquer processo judicial como uma evidência dos fatos estabelecidos no lançamento.

A inspeção de um Livro de Registro de Óleo e a retirada de uma cópia autêntica pela autoridade competente de conformidade com este parágrafo deverá ser feita o mais rápido possível de modo a não causar demora desnecessária ao navio.

(a) avaria de costado

(I) Extensão longitudinal (lc):



(II) Extensão transversal (tc):

(do costado para dentro perpendicularmente à linha de centro, no nível correspondente à borda livre de verão determinada).

(III) Extensão vertical (vc):

(b) avaria de fundo

(I) Extensão longitudinal (ls):

L_c
—
10

(II) Extensão transversal (ts):

B
— ou 10 metros considerada a que for menor, mas não menor do que 5 metros

(III) Extensão vertical a partir da linha base (vs)

B
— ou 6 metros, considerada a que for menor

REGRA 21

Requisitos Especiais para Plataformas de Perfuração e outras Plataformas

Plataformas de perfuração fixas ou flutuantes e outras quando empregadas na exploração, exploração e processamentos associados, ao largo da costa, dos recursos minerais do fundo do mar e outras plataformas, deverão atender aos requisitos deste Anexo, aplicáveis aos navios de arqueação bruta igual ou superior a 400 que não sejam petroleiros, exceto que:

(a) devem ser equipadas, tanto quanto for praticável, com as instalações requeridas nas Regras 16 e 17 deste Anexo;

(b) devem manter um registro de todas as operações que envolvam descargas de óleo ou misturas oleosas, num modelo aprovado pela Administração; e

(c) em qualquer área especial e sujeitas às disposições da Regra 11 deste Anexo, a descarga para o mar, de óleo ou misturas oleosas será proibida, exceto quando o conteúdo de óleo da descarga sem diluição não exceder 15 partes por milhão.

CAPÍTULO III

Requisitos para minimizar a poluição por óleo oriundo de petroleiros, devido a avarias no costado e no fundo.

REGRA 22

Avarias Hipotéticas

Para fins de cálculo do vazamento hipotético de óleo dos petroleiros, avarias de extensão tridimensional, com forma de paralelepípedo, no costado ou no fundo do navio são admitidos como se segue. No caso de avarias no fundo, duas condições são estabelecidas adiante para serem aplicadas individualmente a determinadas partes do petroleiro.

2
1 —
3 L3 ou 14,5 metros, considerada a que for menor.

B
— ou 11,5 metros, considerada a que for menor.

a partir da linha base para cima, sem limite.

Para 0,3L a partir da perpendicular AV do navio.

Qualquer outra parte do navio

L
— ou 56 metros, considerada o que for menor, 5 metros.

(2) Sempre que os símbolos utilizados nesta Regra aparecerem nesse Capítulo, terão eles o significado que lhes é atribuído nesta Regra.

REGRA 23

Vazamento Hipotético de Óleo

(1) Os vazamentos hipotéticos de óleo no caso de avaria no costado (0c) e no fundo (0s) serão calculados com relação aos compartimentos avariados e para todos os locais concebíveis ao longo do comprimento do navio, para as extensões definidas na Regra 22 deste Anexo, pelas seguintes fórmulas:

(a) para avarias no costado:

$$0c = W_i + K_{ci} \quad (I)$$

(b) para avarias no fundo

$$0s = \frac{1}{Z_i} (W_i + Z_i C_i) \quad (II)$$

1

Onde: W_i = volume de um tanque lateral em metros cúbicos, considerado como tendo sido avariado como especificado na Regra 22 deste Anexo;

W_i para um tanque de lastro segregado pode ser tomado igual a zero,

C_i = volume de um tanque central em metros cúbicos considerado como tendo sido avariado como especificado na Regra 22 deste Anexo;

C_i para um tanque de lastro segregado pode ser tomado igual a zero,

$K_i = 1 - \frac{t_c}{t_i}$; quando b_i for igual ou maior que t_c , K_i será tomado igual a zero,

t_c

b_i

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{h_s}$; quando h_i for igual ou maior do que h_s , Z_i será tomado igual a zero,

h_i

h_s

b_i = largura em metros do tanque lateral considerado, a partir do costado para dentro perpendicularmente à linha de centro, no nível correspondente à borda livre de varão determinada,

h_i = altura mínima em metros do duplo-fundo considerado; onde não houver duplo-fundo, h_i será tomado igual a zero.

Sempre que os símbolos utilizados neste parágrafo apareçam neste Capítulo, terão eles o significado que lhes é atribuído nesta Regra.

(2) Se um espaço vazio ou tanque de lastro segregado de um comprimento menor que l_c , como definido na Regra 22 deste Anexo estiver localizado entre tanques laterais de óleo, o valor $0c$ na fórmula (I) pode ser calculado na base de que o volume W_i seja o volume real de tal tanque (quando eles forem de igual capacidade) ou do menor dos dois tanques (se diferirem em capacidade) adjacentes a tal espaço, multiplicado por S_i como definido abaixo e tomando para todos os outros tanques laterais envolvidos em tal colisão, o valor do volume total real.

$$S_i = 1 - \frac{l_i}{l_c}$$

Onde: l_i = comprimento em metros, do espaço vazio ou do tanque de lastro segregado considerado.

(3) (a) Somente serão levados em conta os tanques de duplo fundo que estejam vazios ou

carregando água limpa quando os tanques acima estejam com carga.

(b) Quando o duplo fundo não se estende por todo o comprimento e toda a largura do tanque considerado, admite-se como não existente o duplo fundo e o volume dos tanques situados acima da área avariada do fundo será incluído na fórmula (II), mesmo que não se considere o tanque como avariado em razão da instalação desse duplo fundo parcial.

(c) Os pocetos de aspiração podem ser desprezados no cálculo do valor de h quando possuírem uma área não excessiva e se estenderem para baixo do tanque a uma distância mínima, inferior à metade da altura do duplo fundo. Se a profundidade de tal poceto for superior à metade da altura do duplo fundo, h será tomado igual à altura do duplo fundo menos a do poceto.

As canalizações provenientes desses pocetos deverão, se instaladas no interior dos duplos fundos, ser equipadas com válvulas ou outros dispositivos de fechamento localizados nas saídas do tanque a que servem a fim de evitar o vazamento do óleo no caso de avaria na canalização. Tais canalizações deverão ser instaladas o mais alto possível em relação ao fundo do casco. Quando o tanque contiver carga de óleos, essas válvulas deverão ser mantidas permanentemente fechadas quando no mar, exceto que podem ser abertas somente nos casos de necessidade de transferência de carga para fins de compassar o navio.

(4) No caso em que a avaria de fundo atingir simultaneamente quatro tanques centrais o valor de 0_s pode ser calculado de acordo com a fórmula

$$0_s = 1/4 (E Z_1 W_1 + E Z_1 C_1) \quad (III)$$

(5) Uma Administração pode como meio de redução do vazamento de óleo, em caso de avaria no fundo, um sistema instalado para transferência de carga, tendo uma aspiração de emergência de grande potência em cada tanque de óleo de carga e capaz de transferir o óleo de um ou vários tanques avariados para os tanques de lastro segregado ou para os tanques de carga que estejam disponíveis caso se possa assegurar que esses últimos têm uma suficiente ulagem.

Essa concessão, todavia, dependerá da capacidade de o sistema transferir em duas horas um volume de óleo igual à metade da capacidade do maior dos tanques avariados e da disponibilidade de tanques de lastro ou de carga para absorver esse volume. A redução em questão será considerada apenas para o cálculo de 0_s pela fórmula (III).

As canalizações para tais aspirações devem ser instaladas pelo menos a uma altura não menor do que a extensão vertical da avaria do fundo v_a .

A administração deverá comunicar à organização as informações concernentes às disposições por ela adotadas, para fins de disseminação às outras partes da convenção.

REGRA 24

Limitação do Tamanho e Arranjo dos Tanques de Carga

(1) Todo petroleiro novo deverá cumprir com as disposições desta regra. A todo petroleiro existente será exigido, dentro de dois anos após a

data da entrada em vigor da presente convenção, que esteja de acordo com as disposições desta regra, se estiver dentro de uma das seguintes categorias:

(a) um petroleiro, cuja entrega seja posterior a 1º de janeiro de 1977; ou

(b) um petroleiro a que se apliquem as duas seguintes condições:

(I) a entrega não seja posterior a 1º de janeiro de 1977; e

(II) o contrato de construção seja assinado após 1º de janeiro de 1974 ou, nos casos em que previamente não exista nenhum contrato de construção, que a quilha tenha sido batida ou o petroleiro se encontre em estágio similar de construção após 30 de junho de 1974.

(2) Os tanques de carga dos petroleiros deverão ser de tamanho e arranjos tais que os vazamentos hipotéticos 0_c ou 0_s , calculados de acordo com as disposições da Regra 23 deste anexo, em qualquer local do comprimento do navio, não excedam 30.000 metros cúbicos ou 400DW, considerado o maior dos dois, sujeito a um máximo de 40.000 metros cúbicos.

(3) O volume de qualquer tanque lateral de carga de um petroleiro não deverá exceder setenta e cinco por cento dos limites de vazamento hipotético de óleo referidos no parágrafo (2) desta regra. O volume de qualquer um dos tanques centrais de carga não deverá exceder 50.000 metros cúbicos. Todavia, em petroleiros com lastro segregado, como definidos na Regra 13 deste anexo, o volume permitido de um tanque de carga de óleo lateral, situado entre dois tanques de lastro segregado, cada um excedendo 1 em comprimento, pode ser aumentado para o limite máximo de vazamento hipotético de óleo desde que a largura dos tanques laterais exceda t .

(4) O comprimento de cada tanque de carga não deverá ser superior a 10 metros ou a um dos seguintes valores, considerado o que for maior:

(a) caso não exista antepara longitudinal:

$$0,1 L$$

(b) quando só existe uma antepara longitudinal na linha de centro:

$$0,15 L$$

(c) quando existem duas ou mais anteparas longitudinais:

(I) para os tanques laterais:

$$0,2 L$$

(II) para os tanques centrais:

(1) se b/B for igual ou superior a 1/5:

$$0,2 L$$

(2) se b/B for inferior a 1/5:

— quando não existe antepara longitudinal na linha de centro:

$$(0,5^b \sqrt{b/B} + 0,1) L$$

— quando existe uma antepara longitudinal na linha de centro:

$$(0,25 b/B + 0,15) L$$

(5) A fim de não exceder os limites de volume estabelecidos nos parágrafos (2), (3) e (4) desta regra e independente do tipo de sistema de transferência de carga aceito e instalado, quando tal sistema intercomunica dois ou mais tanques de carga, deverão ser providas válvulas ou outros dispositivos de fechamentos similares para separar os tanques uns dos outros. Essas válvulas ou

dispositivos deverão estar fechadas quando o petróleo estiver no mar.

(6) As canalizações que corram através dos tanques de carga localizadas a uma distância inferior a 10, a partir do costado do navio ou inferior a 10 a partir do fundo, deverão ser equipadas com válvulas ou dispositivos de fechamento similares no ponto em que entram em qualquer tanque de carga. Essas válvulas deverão ser mantidas fechadas no mar permanentemente quando os tanques estiverem com óleo de carga, podendo, por exceção, ser abertas somente quando houver necessidade de transferência de carga para compassar o navio.

REGRA 25

Compartimentagem e Estabilidade

(1) Todo petróleo novo deverá atender aos critérios de compartimentagem e estabilidade em avaria como especificada no parágrafo (3) desta regra, após a avaria hipotética no costado ou de fundo como especificada no parágrafo (2) desta regra, para qualquer calado de operação, consequente de condições reais de carga parcial ou plena compatíveis com o "trim" e a resistência do navio bem como com as densidades da carga.

Tal avaria será aplicada a todos os locais concebíveis ao longo do comprimento do navio como se segue:

(a) em petróleos de mais de 225 metros de comprimento, em qualquer local ao longo do comprimento do navio;

(b) em petróleos de comprimento superior a 150 metros mas que não excedam 225 metros, em qualquer ponto do comprimento do navio exceto envolvendo anteparas a ré ou a vante que limitem compartimentos de máquinas localizadas à ré. O compartimento de máquinas será tratado como um compartimento inundável, não subdividido; e

(c) em petróleos de comprimento que não exceda em 150 metros em qualquer lugar ao longo do comprimento do navio entre anteparas transversais adjacentes com exceção do compartimento de máquinas. Para os petróleos cujo comprimento não exceda 100 metros, em que todos os requisitos do parágrafo (3) desta regra não podem ser plenamente atendidos sem prejudicar materialmente as qualidades operacionais do navio, a administração pode permitir um relaxamento dessas exigências.

Não serão consideradas as condições de lastro em que o petróleo não esteja transportando óleo nos tanques de carga mas apenas resíduos oleosos.

(2) Serão aplicadas as seguintes disposições relativas à extensão e à natureza da avaria hipotética:

(a) a extensão da avaria do costado ou do fundo deverá ser como especificada na Regra 22 deste anexo, exceto que a extensão longitudinal da avaria do fundo dentro de 0,3L a partir da perpendicular da vante será a mesma da avaria de costado como especificada na Regra 22 (1) (a) (i) deste anexo. Se qualquer avaria de menor extensão resultar numa condição mais severa essa avaria deverá ser considerada;

(b) onde for considerada uma avaria envolvendo anteparas transversais, como especificado nas alíneas (1) (a) e (b) desta regra, as anteparas transversais estanques deverão ser espaçadas de,

pelo menos, uma distância igual à extensão longitudinal da avaria admitida, definida na alínea (a) deste parágrafo, de modo a ser considerada efetiva. Onde anteparas, transversais são espaçadas de uma distância menor, uma ou mais dessas anteparas, dentro dessa extensão de avaria, serão consideradas como não existentes para fins de determinação de compartimentos alagáveis;

(c) onde for considerada uma avaria entre anteparas transversais estanques adjacentes, como especificado na alínea (1) (c) desta Regra, nenhuma antepara transversal principal ou antepara transversal que limite tanques laterais ou tanques de duplo fundo será considerada como avariada, a menos que:

(i) o espaçamento das anteparas adjacentes seja inferior à extensão longitudinal da avaria hipotética, especificada na alínea (a) deste parágrafo; ou

(ii) exista um degrau ou recesso de, mais de 3,05 metros de comprimento numa antepara transversal, localizado dentro da extensão de penetração da avaria hipotética. O degrau formado pela antepara de colisão a ré e o topo do tanque de colisão a ré não será considerado como um degrau para os fins desta Regra;

(d) se canalizações, dutos ou túneis estiverem situados dentro da extensão da avaria considerada, arranjos deverão ser feitos de modo que um alagamento progressivo não possa se estender a outros compartimentos que não sejam os considerados como alagáveis para cada caso de avaria.

(3) Os petróleos serão considerados como atendendo aos critérios de estabilidade em avaria, se forem atendidos os seguintes requisitos:

(a) a linha d'água final, levando-se em conta a imersão, banda e compasso deverá estar abaixo da extremidade mais baixa de qualquer abertura através da qual o alagamento progressivo possa ocorrer. Tais aberturas deverão incluir as canalizações de ar e as que são fechadas por meio de portas estanques ou tampas de escotilhas e podem excluir as aberturas fechadas por meio de portas de visitas estanques e escotilhas embutidas, tampas estanques das pequenas aberturas dos tanques de carga que mantêm alta a integridade do convés, portas de corredeira, estanques de operação à distância e escotilhões laterais do tipo de não abertura;

(b) no estágio final de alagamento, o ângulo de banda devido ao alagamento assimétrico não deverá exceder 25°, sendo que este ângulo pode ser aumentado até 30° se não ocorrer nenhuma imersão da borda do convés;

(c) a estabilidade no estágio final do alagamento deverá ser investigada e pode ser considerada como suficiente se a curva do braço de endireitamento tiver pelo menos uma faixa de 20° além da posição de equilíbrio em associação, com um braço de endireitamento residual máximo de pelo menos 0,1 metro. A administração deverá levar em consideração o perigo potencial apresentado pelas aberturas protegidas ou não protegidas, as quais podem tomar-se temporariamente imersas dentro da faixa de estabilidade residual; e

(d) a Administração deverá se contentar com o fato de que a estabilidade seja suficiente durante os estágios intermediários de alagamento.

(4) Os requisitos do parágrafo (1) desta Regra deverão ser confirmados por cálculos que levem em consideração as características do projeto do navio, os arranjos, a configuração e volumes dos compartimentos avariados, bem como a distribuição, densidade e efeito da superfície livre dos líquidos. Os cálculos deverão ser baseados no seguinte:

(a) deve ser tomado em consideração qualquer tanque vazio ou parcialmente cheio, a densidade da carga transportada bem como qualquer vazamento de líquido dos compartimentos avariados;

(b) as permeabilidades são consideradas como a seguir:

Espaços

Permeabilidade

Apropriado para armazenamento	0,60
Ocupado por acomodações	0,95
Ocupado pelas máquinas	0,85
Espaços vazios	0,95
Destinado a líquidos consumíveis	0 ou 0,95*
Destinado a outros líquidos .	0 para 0,95**

(*) Qualquer que resulte nos requisitos mais severos.

(**) A permeabilidade dos compartimentos parcialmente cheios deverá ser compatível com a quantidade de líquido transportado.

(c) a fluotabilidade de qualquer superestrutura diretamente acima da avaria de costado será desprezada.

As partes não alagadas da superestrutura além da extensão da avaria, todavia, podem ser levadas em consideração desde que elas sejam separadas do espaço avariado por anteparas estanques e que sejam atendidos os requisitos da alínea (3) (a) desta Regra a respeito desses espaços intactos.

Portas estanques com dobradiça podem ser aceitas em anteparas estanques na superestrutura;

(d) o efeito de superfície livre deverá ser calculado para um ângulo de banda de 5° para cada compartimento. A Administração pode exigir ou permitir correções de superfície livre a serem calculadas para um ângulo de banda de mais de 5° para os tanques parcialmente cheios; e

(e) no cálculo do efeito de superfície livre dos líquidos a serem consumidos será assumido que, para cada tipo de líquido pelo menos um par de tanques transversais ou um único tanque na linha de centro tenham uma superfície livre e o tanque ou combinação de tanques a serem considerados serão aqueles em que o efeito de superfícies livres seja o maior.

(5) O Comandante de todo petróleo e o responsável por petróleo sem propulsão própria ao qual se aplica este Anexo deverá receber em um formulário aprovado:

(a) informações relativas ao carregamento e distribuição da carga necessárias para assegurar o cumprimento das disposições desta Regra; e

(b) dados sobre a capacidade do navio para cumprimento dos critérios de estabilidade em avaria, como determinado por esta Regra, incluindo o efeito do que tiver sido relaxado em atendimento ao que é permitido pela alínea (1) (c) desta Regra.

APÊNDICE I

LISTA DE ÓLEOS*

Soluções Asfálticas

Bases para Misturas
Impermeabilizantes Betuminosos
Resíduos de Primeira Destilação

Óleos

Óleos Clarificados
Óleo Cru
Misturas contendo Óleo Cru
Óleo Diesel
Óleo Combustível nº 4
Óleo Combustível nº 5
Óleo Combustível nº 6
Óleo Combustível Residual
Betume para Pavimentação
Óleo para Transformadores
Óleos Aromáticos (Excluindo óleos vegetais)

Óleos Lubrificantes e Óleos Básicos

Óleo Mineral
Óleo para Motor
Óleo Desincrustante
Óleo "Spindle"
Óleo para Turbina

Destilados

Destilados Diretos
Separação Primária

Gasóleo

Craqueado

Bases para Gasolinas

Alquilatos
Reformados
Polímeros

Gasolinas

Natural
Automotiva
Aviação
Destilação Direta

Óleo Combustível nº 1 (Querosene)

Óleo Combustível nº 1-D
Óleo Combustível nº 2
Óleo Combustível nº 2-D

Combustíveis de Jato

JP-1 (Querosene)
JP-3
JP-4
JP-5 (Querosene Pesado)
Combustível Turbo
Querosene
Essência Mineral

Naftas

Solvente
Petróleo
Fração Intermediária

(*) A lista de óleos não deverá, necessariamente, ser considerada como completa.

APÊNDICE II

MODELO DE CERTIFICADO

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO POR ÓLEO (1973)

Emissão de acordo com as Disposições da Convenção Internacional para Prevenção da Poluição do Mar por Navios, 1973, sob a Autoridade do Governo

.....
(designação completa do país)

por.....
(designação completa da pessoa competente ou organização autorizada, de acordo com as disposições da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição do Mar por Navios, 1973)

NOME DO NAVIO	INDICATIVO EM NÚMERO OU LETRAS	PORTO DE INSCRIÇÃO	ARQUEAÇÃO BRUTA

Tipo de navio:

Petroleiro, incluindo transporte combinado*

Transportador de asfalto*

Outro navio, que não um petroleiro, com tanques de carga de acordo com a Regra 2 (2) do Anexo I da Convenção*

Outro navio que não seja qualquer dos acima*

*Cancelar como apropriado.

Navio Novo/existente*

Data do contrato de construção ou da grande obra de conversão...

Data em que foi batida a quilha ou em que o navio estivesse num estágio similar de construção ou em que foi iniciada a grande obra da conversão.....

Data de entrega ou de término de grande obra de conversão

PARTE A-TODOS OS NAVIOS.

O navio está equipado com:

para navios de arqueação bruta igual ou superior a 400:

(a) equipamento separador de óleo/água* (capaz de produzir efluentes com um conteúdo de óleo que não exceda 150 partes por milhão) ou

(b) um sistema de filtração de óleo* (capaz de produzir efluentes com um conteúdo de óleo que não exceda 150 partes por milhão);

para navios de arqueação bruta igual ou superior a 10.000:

(c) um sistema de monitoragem e controle da descarga de óleo* (adicional a (a) ou (b) acima) ou

(d) equipamento separador de óleo/água e um sistema de filtração de óleo* (Capazes de produzir efluentes

* Cancelar como apropriado.

* Cancelar como apropriado.

efluente, com um conteúdo de óleo que não exceda 15 partes por milhão) em lugar de (a) ou (b) acima.

Características dos requisitos para os quais é concedida isenção de acordo com a Regra 2(2) e 2 (4) (a) do Anexo I da Convenção:

Observações:

PARTE B-PETROLEIROS¹

Porte Bruto..... toneladas métricas, Comprimento do navio..... metros.

Certifica-se que este navio:

(a) está obrigado a ser construído de acordo com e sujeito a²(b) não está obrigado a ser construído de acordo com³(c) não está obrigado a ser construído de acordo com, mas está sujeito a³

Os requisitos da Regra 24 do Anexo I da Convenção

Esta parte deve ser preenchida para petroleiros, incluindo transportadores combinados e transportadores de asfalto e os lançamentos que forem aplicáveis serão feitos para outros navios que não petroleiros mas que sejam construídos e utilizados para transportar óleo a granel numa capacidade de total igual ou superior a 200 metros cúbicos.

2 - esta Parte B não necessita ser reproduzida num Certificado emitido para qualquer outro navio que não os referidos na nota 1 acima.

3 - Cancelar como apropriado.

A capacidade dos tanques de lastro segregado é de.... metros cúbicos e eles atendem aos requisitos da Regra 13 do Anexo I da Convenção.

O lastro segregado é distribuído como se segue:

TANQUE	QUANTIDADE	TANQUE	QUANTIDADE

CERTIFICA-SE:

Que o navio foi vistoriado de acordo com a Regra 4 do Anexo I da Convenção Internacional para Prevenção de Poluição do Mar por Navios, 1973, no que concerne à preven-

ção da poluição por óleo, e que a vistoria demonstra que a estrutura, equipamento, instalações, e material do navio e suas condições são satisfatórias sob todos os aspectos e que o navio cumpre com os requisitos aplicáveis do Anexo I da Convenção.

Este Certificado é válido até.....

Sujeito a vistoria(s) intermediária(s) a intervalos de.....

Emitido em.....

(Local de emissão do Certificado)

.....19.....

(Assinatura do Oficial devidamente autorizado a emitir o Certificado)

(Selo ou carimbo da autoridade emitente, como apropriado)

Endosso para navios existentes

*FIM DA PARTE B

4 - Este lançamento não precisa ser reproduzido no Certificado que não seja o primeiro e ser emitido para qualquer navio.

Certifica-se que este navio foi equipado de modo a cumprir com os requisitos da Convenção Internacional para Prevenção de Poluição do Mar por Navios, 1973, que são aplicáveis a navios existentes três anos após a data da entrada em vigor da Convenção.

(Assinado.....
(Assinatura do oficial devidamente autorizado)

Local do endosso.....

Data do endosso.....

(Selo ou carimbo da autoridade, como apropriado).

VISTORIA INTERMEDIÁRIA

Certifica-se que numa vistoria intermediária, exigida pela Regra 4 (1) (c) do Anexo I da Convenção, este navio satisfaz as disposições pertinentes da Convenção.

Assinado.....

(Assinatura do oficial devidamente autorizado)

Local.....

Data.....

(Selo ou carimbo da autoridade, como apropriado)

Assinado.....

(Assinatura do oficial devidamente autorizado)

Local.....

Data.....

(Selo ou carimbo da autoridade, como apropriado)

De acordo com as disposições da Regra B (2) e (4) do Anexo I da Convenção, a validade deste Certificado é prorrogada até.....

Assinado.....

(Assinatura do oficial devidamente autorizado)

Local.....

Data.....

(Selo ou carimbo da autoridade, como apropriado)

APÊNDICE III

MODELO DO LIVRO REGISTRO DE ÓLEO

LIVRO REGISTRO DE ÓLEO

I - PARA PETROLEIROS¹

Nome do navio.....
Capacidade total de transporte de resíduo de navio em metros cúbicos.....
Viagem de.....(data).....para.....(data).....

(a) Carregamento de carga de óleo

1 - Data e Local de Carregamento			
2 - Tipos de óleo embarcados			
3 - Identificação do(s) tanque(s) carregado(s)			
4 - Fechamento das válvulas de tanque de carga necessárias à operação e das válvulas de interseção das rotas ao ser completado o carregamento (2)			

Os abaixo-assinados certificam que, além do que consta acima, todas as válvulas de comunicação com o mar, válvulas de descarga para o mar,

conexões e interligações das redes dos tanques de carga foram fechadas no término do carregamento da carga de óleo.

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

(b) Transferência interna da carga de óleo durante a viagem

5 - Data da transferência interna					
6 - Identificação do(s) tanque(s)	(I) De				
	(II) Para				
7 - Ficou (ficarem) o (s) tanque (s) e o (s) vazio (s)?					

Os abaixo-assinados certificam que, além do que consta acima, todas as válvulas de comunicação com o mar, válvulas de descarga para o mar, conexões e interligações dos redes dos tanques de carga foram fechadas ao término da transferência interna da carga de óleo.

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

1 - Esta Parte deverá ser preenchida para petroleiros, incluindo transportadores de petróleo e transportadores de derivados, e os navios que forem aplicáveis deve ser feita para outros navios que não se enquadram nos que não sejam construídos e utilizados para transportar óleo e que não tenham capacidade total igual ou superior a 200 metros cúbicos. Esta Parte não necessita ser preenchida em navios Registro de Óleo feitos para qualquer outro navio que não seja um dos acima referidos.

2 - As válvulas aplicáveis e os dispositivos, símbolos são os referidos nas Regras 20 (2) (a) (III), 23 e 24 do Anexo I da Convenção.

(c) Descarregamento da carga de óleo

8 - Data e local do descarregamento					
9 - Identidade do (s) tanque (s) descarregado (s)					
10 - Ficou (ficarem) o (s) tanque (s) vazio (s) ?					
11 - Abertura das válvulas apropriadas dos tanques de carga e das válvulas apropriadas de interligação das redes antes da descarga (I)					
12 - Fechamento das válvulas apropriadas dos tanques de carga e das válvulas apropriadas de interligação das redes ao término da descarga (II)					

Os abaixo-assinados em aditamento ao acima especificado, certificam que, além das válvulas de comunicação com o mar, válvulas

de descarga do costado, conexões e interligações das redes dos tanques de carga foram fechadas no término da descarga da carga de óleo.

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

2 - As válvulas aplicáveis e os dispositivos, símbolos são os referidos nas Regras 20 (2) (a) (III), 23 e 24 do Anexo I da Convenção.

(d) Lastreamento dos tanques de carga

13 - Identificação do (s) tanque(s) lastreado (s)					
14 - Data e posição do navio no início do lastreamento					
15 - Se as válvulas que interconectam as redes de carga e de lastro segregado foram usadas, preencher hora, data e posição do navio quando as válvulas foram (a) abertas e (b) fechadas.					

Os abaixo-assinados certificam em aditamento ao acima especificado que todas as válvulas de comunicação com o mar, válvulas de descarga do costado, conexões e interligações das redes dos tanques de carga foram fechadas ao término do lastreamento.

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

(e) Limpeza dos tanques de carga

16 - Identificação do (s) tanque (s) limpos (s)					
17 - Data e duração da limpeza					
18 - Produtos de limpeza					

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

1 - Limpeza manual com esguicho de mangueira, máquina de lavar e/ou lixadeira química. Quando for feita a limpeza química deverá ser mencionado o produto químico utilizado e sua quantidade.

(f) Descarga de lastro sujo

19 - Identificação do (s) tanque (s)					
20 - Data e posição do navio no início da descarga para o mar					
21 - Data e posição do navio no término da descarga para o mar					
22 - Velocidade (s) do navio durante a descarga					
23 - Quantidade descarregada no mar					
24 - Quantidade de água poluída transferida para tanque (s) de resíduos. (Identificar o (s) tanque (s) do sobre)					
25 - Data e porte da descarga para instalações de recebimento na terra. (se aplicável)					
26 - Alguma parte da descarga foi feita durante a escuridão? Se afirmativo, por quanto tempo?					
27 - Foi mantida uma observação constante do afluentes e da superfície da água no local da descarga?					
28 - Foi observado qualquer óleo na superfície da água no local da descarga?					

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

(g) Descarga de água proveniente de tanques de resíduos

29 - Identificação do (s) tanque (s) de sobre					
30 - Tempo de decantação desde a última entrada de resíduos, ou					
31 - Tempo de decantação a partir da última descarga					
32 - Data, hora e posição do navio no início da descarga					
33 - Sondagem do conteúdo total no início da descarga					
34 - Sondagem da superfície de separação de água/óleo no início da descarga					
35 - Volume descarregado e velocidade de descarga					
36 - Quantidade final descarregada e velocidade de descarga					
37 - Data, hora e posição do navio no final da descarga					
38 - Velocidade (s) do navio durante a descarga					
39 - Sondagem da superfície de separação óleo/água ao término da descarga					
40 - Alguma parte da descarga foi feita durante a escuridão? Se afirmativo, por quanto tempo?					
41 - Foi mantida uma observação constante do afluentes e da superfície da água no local da descarga?					
42 - Foi observado qualquer óleo na superfície da água no local da descarga?					

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

(b) Remoção de resíduos.

43 - Identificação do (s) tanque (s)			
44 - Quantidade removida de cada tanque			
45 - Método de remoção de resíduos: (a) Instalações de recebimento (b) Misturado com carga (c) Transferido para outro (s) tanque (s) - identificar o (s) tanque (s) (d) Outro método (citar qual)			
46 - Data e porto da remoção dos resíduos			

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

(1) Limpeza do lastro limpo existente nos tanques de carga

47 - Data e posição do navio no início da descarga do lastro limpo			
48 - Identificação do (s) tanque (s) descarregado (s)			
49 - Ficou (ficaram) o (s) tanque (s) cheio (s) no final da descarga?			
50 - Posição do navio ao término da descarga, se for diferente da do item 47			
51 - Alguma parte da descarga foi feita durante a escuridão? Se afirmativo, por quanto tempo?			
52 - Foi feita uma observação com teste de efluente e da superfície da água no local da descarga?			
53 - Foi observado qualquer óleo na superfície da água no local da descarga?			

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

(j) Descarga para o mar, da água de porto contendo óleo, acumulada nos compartimentos de máquinas durante a estadia no porto.⁴

54 - Porto			
55 - Duração da estadia			
56 - Quantidade descarregada			
57 - Data e local da descarga			
58 - Método de descarga (citar se foi usado um separador)			

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

(k) Descargas de óleo acidentais ou excepcionais

59 - Data e hora da ocorrência			
60 - Local ou posição do navio na hora da ocorrência			
61 - Quantidade aproximada n.º tipo de óleo			
62 - Circunstâncias da descarga ou vazamento, suas razões e observações gerais			

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

4 - Onde a bomba partir automaticamente e descarregar permanentemente através de um separador, com suficiente limpeza diariamente "Descarga automática dos portos através de um separador"

(1) O sistema de controle e monitoragem de óleo ficou fora de operação por algum instante quando o navio estava descarregando para o mar? Se afirmativo, em que hora e a data da falha do sistema e a data e a hora em que voltou a trabalhar, e certifique que tal fato foi devido à falha do equipamento citando as razões, se conhecidas

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

(m) Procedimentos operacionais adicionais e observações gerais.

.....
.....

Para petroleiros de arqueação bruta inferior a 150, operando de acordo com a Regra 15 (4) do Anexo I da Convenção, deverá ser providenciado pela Administração um Livro Registro de Óleo apropriado.

Para Transportadoras de Petróleo a Administração pode estabelecer um Livro Registro de Óleo separado, utilizando as sessões (a), (b), (c), (e), (h), (j), (k) e (m) deste modelo de Livro Registro de Óleo.

II - PARA OUTROS NAVIOS QUE NÃO PETROLEIROS

Nome do navio

Operações de (data) para (data)

(a) Lustramento ou limpeza de tanques de óleo combustível?

1 - Identificação do (s) tanque (s) lustrado (s)			
2 - Informar se foram limpos todos os tanques de óleo combustível, se não, o tipo de óleo anteriormente armazenado.			
3 - Data e posição do navio no início da limpeza			
4 - Data e posição do navio no início do lustramento			

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

(h) Descarga de lastro sujo de água de lavagem proveniente dos tanques referidos na seção (a)

5 - Identificação do (s) tanque (s)			
6 - Data e posição do navio no início da descarga			
7 - Data e posição do navio ao término da descarga			
8 - Velocidade (s) do navio durante a descarga			
9 - Método de descarga (citar se pela instalação de recebimento ou através do equipamento instalado a bordo)			
10 - Quantidade descarregada			

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

(c) Remoção de resíduos

11 - Quantidade de resíduos recolhidos a bordo			
12 - Método de remoção de resíduos: (a) Instalações de recebimento (b) Misturado com a próxima carga (c) Transferido para outro (s) tanque (s) (d) Outro método (citar qual)			
13 - Data e porto da remoção dos resíduos			

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

(c) Descarga para o mar, da água de porto contendo óleo, acumulada nos compartimentos de máquinas, durante a estadia no porto.⁵

14 - Porto			
15 - Duração da estadia			
16 - Quantidade descarregada			
17 - Data e local da descarga			
18 - Método de descarga: (a) através do equipamento separador de óleo/água (b) através do sistema de filtração de óleo (c) através do equipamento separador de óleo/água e de um sistema de filtração de óleo para instalações de recebimento			

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

5 - Onde a bomba partir automaticamente e descarregar permanentemente através de um separador, com suficiente limpeza diariamente "Descarga automática dos portos através de um separador"

5 COPIA AUTÊNTICA
ENCARREGADO DE FISCOS DAS AVALIAÇÕES EXTERNAS
Brasília, 22 de abril de 1988

Assinatura do Encarregado

ANEXO II

REGRAS PARA O CONTROLE DA POLUIÇÃO POR SUBSTÂNCIAS LÍQUIDAS NOVAS
E DANGEROUS A GRAINEL

REGRA 1

DEFINIÇÕES

Para os fins deste Anexo:

- (1) "Navio Tanque de Produtos Químicos" significa um navio construído ou adaptado principalmente para transportar uma carga a granel de substâncias líquidas nocivas e inclui um "petroleiro", como definido no Anexo I da presente Convenção, quando estiver transportando uma carga ou parte da carga de substâncias líquidas nocivas a granel;
- (2) "Lastro limpo" significa o lastro transportado em um tanque que, uma vez que foi por último utilizado para transportar uma carga contendo uma substância da categoria A, B, C ou D, tenha sido completamente limpo e tenham sido descarregados os resíduos disso resultantes e o tanque foi envasado de acordo com os requisitos apropriados deste Anexo;
- (3) "Lastro segregado" significa um lastro de água introduzido num tanque permanentemente destinado ao transporte de lastro ou de

transporte de lastro ou outras cargas que não sejam óleo ou substâncias nocivas como diferentemente definidas nos Anexos da presente Convenção e que é completamente separado do sistema de carga e de óleo combustível;

(4) "Terra não sólida" é como definida na Regra 9 (1) do Anexo I da presente Convenção;

(5) "Substâncias líquidas" são as que tem uma pressão de vapor que não excede a 2,8 kPa/cm² a uma temperatura de 37,8°C;

(6) "Substâncias líquidas nocivas" significa qualquer substância assimada no Apêndice II deste Anexo ou provisoriamente determinada de acordo com as disposições da Regra 3 (4) como pertencente a categoria A, B, C ou D;

(7) "Área especial" significa uma área do mar em que, por razões técnicas reconhecidas em relação às suas condições oceanográficas e ecológicas e seu tráfego peculiar de transportes, a adoção de métodos especiais obrigatórios para a prevenção da poluição do mar por substâncias líquidas nocivas é exigida.

As áreas especiais serão:

(a) a Área do Mar Báltico, e

(b) a Área do Mar Negro.

(8) "Área do Mar Báltico" é como definida na Regra 10 (1) (b) do Anexo I da presente Convenção, e

(9) "Área do Mar Negro" é como definida na Regra 10 (1) (c) do Anexo I da presente Convenção.

REGRAS 2

APLICAÇÃO

(1) A menos que expressamente determinado de outro modo, as disposições deste Anexo serão aplicadas a todos os navios que transportem substâncias líquidas nocivas a granel.

(2) Quando uma carga sujeita às disposições do Anexo I da presente Convenção for transportada num compartimento de carga de um graneliro químico, os requisitos apropriados do Anexo I da presente Convenção serão também aplicáveis.

(3) A Regra 13 deste Anexo será aplicável somente aos navios que transportem substâncias que sejam categorizadas, para fins de controle de descarga, nas Categorias A, B ou C.

REGRAS 3

CATEGORIAS E LISTAS DE SUBSTÂNCIAS LÍQUIDAS NOCIVAS

(1) Para o objetivo das Regras deste Anexo, com exceção da Regra 12, as substâncias líquidas nocivas serão divididas em quatro categorias como se segue:

(a) Categoria A - as substâncias líquidas nocivas provenientes de operações de limpeza de tanques ou de descarga de lastro que, se descarregadas no mar, apresentariam um enorme perigo seja para os recursos marinhos, seja para a saúde humana ou causariam danos sérios à utilização do mar para recreação ou outros usos legítimos, justificando, portanto, a aplicação de severas medidas anti-polução;

(b) Categoria B - as substâncias líquidas nocivas provenientes de operações de limpeza de tanques ou de descarga de lastro que, se descarregadas no mar, apresentariam um perigo seja para os recursos marinhos, seja para a saúde humana ou causariam danos à utilização do mar para recreação ou outros usos legítimos, justificando, portanto, a aplicação de medidas especiais anti-polução;

(c) Categoria C - as substâncias líquidas nocivas provenientes de operações de limpeza de tanques ou de descarga de lastro que, se descarregadas no mar, apresentariam um perigo menor seja para os recursos marinhos, seja para a saúde humana ou causariam danos menores à utilização do mar para recreação ou outros usos legítimos, requerendo, portanto, condições operacionais especiais, e

(d) Categoria D - as substâncias líquidas nocivas provenientes de operações de limpeza de tanques ou de descarga de lastro que, se descarregadas no mar, apresentariam um conhecido perigo seja para os recursos marinhos, seja para a saúde humana ou causariam danos mínimos à utilização do mar para recreação ou outros usos legítimos, requerendo, portanto, alguma atenção nas condições operacionais.

(2) Linhas básicas para serem usadas na categorização das substâncias líquidas nocivas são encontradas no Apêndice I a este Anexo.

(3) A relação das substâncias líquidas nocivas transportadas a granel e previamente categorizadas, que estão sujeitas às disposições deste Anexo, consta do Apêndice II a este Anexo.

(4) Quando é proposto transportar uma substância líquida a granel a qual não tenha sido enquadrada numa categoria de acordo com o parágrafo (1) desta Regra ou estimada como consta da Regra 4 (1) deste Anexo, os Governos das Partes da Convenção interessados na operação proposta estabelecerão e entrarão de acordo numa classificação provisória para a operação proposta, pendendo-se das linhas básicas referidas no parágrafo (2) desta Regra.

Até que os Governos interessados tenham chegado a um acordo a substância será transportada nas condições mais severas permitidas.

Tão logo seja possível, mas antes de noventa dias após seu primeiro transporte, a Administração interessada notificará a Organização, dando detalhes da substância e a classificação provisória para imediata divulgação à todas as Partes com fins de informação e consideração.

O Governo de cada Parte terá um período de noventa dias para encaminhar seus comentários à Organização tendo em vista fixar a categoria da substância.

REGRAS 4

OUTRAS SUBSTÂNCIAS LÍQUIDAS

(1) As substâncias relacionadas no Apêndice III a este Anexo foram avaliadas e julgadas fora das Categorias A, B, C e D, como definidas na Regra 3 (1) deste Anexo porque presentemente são consideradas como não apresentando nenhum perigo à saúde humana, aos recursos marinhos, à recreação ou outros usos legítimos do mar, quando, proveniente de operações de limpeza de tanques ou de descarga de lastro, são lançadas no mar.

(2) A descarga de água de porão ou de lastro não conterá de outros resíduos ou misturas contendo unicamente as substâncias regulamentadas no Apêndice III e este Anexo não estará sujeito a nenhuma exigência deste Anexo.

(3) A descarga no mar do lastro limpo ou segregado não estará sujeita a nenhuma exigência deste Anexo.

REGRA 5

DESCARGA DE SUBSTÂNCIAS LÍQUIDAS NOCIVAS

SUBSTÂNCIAS DA CATEGORIA A, B, E C FORA DAS ÁREAS ESPECIAIS E SUBSTÂNCIAS DA CATEGORIA D EM TODAS AS ÁREAS

Sujeita às disposições da Regra 6 deste Anexo

(1) Será proibida a descarga no mar de substâncias da Categoria A como definida na Regra 3 (1) (a) deste Anexo ou de substâncias que provisoriamente estejam como tal classificadas ou de água de lastro, lavagens de tanque ou outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias.

Se tanques contendo tais substâncias ou misturas estiverem para ser lavados, os resíduos resultantes deverão ser descarregados numa instalação de recebimento até que a concentração de substâncias nocivas na água de lastro seja inferior à especificada na coluna III do Apêndice III a este Anexo e até que o tanque esteja vazio. Contudo, que o resíduo líquido remanescente no tanque seja subsequentemente diluído por um volume de água pelo menos, 95% do volume total do tanque, pode ele ser descarregado no mar quando estiverem satisfeitas todas as condições seguintes:

- (a) o navio esteja prosseguindo no rumo a uma velocidade de pelo menos 7 nós no caso de navios de propulsão própria ou de pelo menos 4 nós quando não tiverem propulsão própria;
- (b) a descarga seja feita abaixo da linha d'água, levando-se em conta a localização das admissões de água do mar; e
- (c) a descarga seja feita a uma distância de não menos de 12 milhas náuticas da terra mais próxima e com uma profundidade de água de não menos de 25 metros.

(2) Será proibida a descarga no mar de substâncias da Categoria 2 como definida na Regra 4 (1) (b) deste Anexo ou de substâncias que estejam provisoriamente como tal classificadas ou de água de lastro, lavagens de tanque ou outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias exceto quando estiverem satisfeitas todas as condições seguintes:

- (a) o navio esteja prosseguindo no rumo a uma velocidade de pelo menos 7 nós no caso de navios de propulsão própria ou de pelo menos 4 nós quando não tiverem propulsão própria;
- (b) os procedimentos e dispositivos para a descarga sejam aprovados pela Administração.

Tais procedimentos e dispositivos serão baseados em normas desenvolvidas pela Organização e deverão assegurar que a concentração e a razão de descarga do efluente seja tal que a concentração da substância na esteira do navio não exceda 1 parte por milhão;

(c) a quantidade máxima de carga descarregada de cada tanque e seus sistemas associados de canalizações não exceda a quantidade máxima aprovada de acordo com os procedimentos referidos na alínea (b) deste parágrafo, a qual não deverá exceder em nenhum caso 1 metro cúbico ou 1/1.000 da capacidade de tanque em metros cúbicos, a maior das duas;

(d) a descarga seja feita abaixo da linha d'água, levando-se em conta a localização das admissões de água do mar; e

(e) a descarga seja feita a uma distância de não menos de 12 milhas náuticas da terra mais próxima e a uma profundidade de água de não menos de 25 metros.

(3) Será proibida a descarga no mar de substâncias da Categoria C como definida na Regra 3 (1) (c) deste Anexo ou de substâncias que estejam provisoriamente como tal classificadas ou de água de lastro, lavagens de tanque ou outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias exceto quando estiverem satisfeitas todas as condições seguintes:

- (a) o navio esteja prosseguindo no rumo a uma velocidade de pelo menos 7 nós no caso de navios de propulsão própria ou de pelo menos 4 nós quando não tiverem propulsão própria;
- (b) os procedimentos e dispositivos para a descarga sejam aprovados pela Administração. Tais procedimentos e dispositivos serão baseados em normas desenvolvidas pela Organização e deverão assegurar que a concentração e a razão de descarga do efluente seja tal que a concentração da substância na esteira do navio não exceda 1 parte por milhão;
- (c) a quantidade máxima de carga descarregada de cada tanque e seus sistemas associados de canalizações não exceda a quantidade máxima aprovada de acordo com os procedimentos referidos na alínea (b) deste parágrafo, a qual não deverá exceder em nenhum caso, 3 metros cúbicos ou 1/1000 da capacidade do tanque em metros cúbicos, a maior das duas;
- (d) a descarga seja feita abaixo da linha d'água, levando-se em conta a localização das admissões de água do mar;

(e) a descarga seja feita a uma distância de não menos de 12 milhas náuticas da terra mais próxima e a uma profundidade de água de não menos de 25 metros.

(5) Processos de ventilação, aprovados pela Administração, podem ser utilizados para remover os resíduos de carga de um tanque. Tais processos serão baseados em normas dadas pela Organização. Se for necessária uma lavagem subsequente do tanque a descarga no mar das lavagens do tanque resultantes será feita de acordo com os parágrafos (1), (2), (3) ou (4) desta Regra, desses o que for aplicável.

(6) Será proibida a descarga no mar de substâncias que não tenham sido enquadradas numa categoria, classificadas provisoriamente ou estimada como referido na Regra 4 (1) deste Anexo, ou de água de lastro, lavagens de tanque ou outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias.

SUBSTÂNCIAS DA CATEGORIA A, B E C DENTRO DAS ÁREAS ESPECIAIS

Sujeita às disposições da Regra 6 deste Anexo

(1) Será proibida a descarga no mar de substâncias da Categoria A como definida na Regra 3 (1) (a) deste Anexo ou de substâncias que, provisoriamente, estejam como tal classificadas ou de água de lastro, lavagens de tanque ou outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias.

Se tanques contendo tais substâncias ou misturas estiverem para ser lavados os resíduos resultantes deverão ser descarregados numa instalação de recebimento que deverá ser provida pelos Estados limítrofes das áreas especiais, de acordo com a Regra 7 deste Anexo, até que a concentração de substância no efluente para tal instalação esteja na ou abaixo da concentração residual prescrita para essa substância na coluna IV do Apêndice II a este Anexo e até que o tanque esteja vazio. Desde que o resíduo então remanescente no tanque seja subsequentemente diluído pela adição de um volume de água de não menos de 5% do volume do tanque, pode ele ser descarregado no mar quando estiverem satisfeitas todas as condições seguintes:

- (a) o navio esteja prosseguindo no rumo a uma velocidade de pelo menos 7 nós no caso de navios de propulsão própria ou de pelo menos 4 nós quando não tiverem propulsão própria;
 - (b) a descarga seja feita abaixo da linha d'água, levando-se em conta a localização das admissões de água do mar;
 - (c) a descarga seja feita a uma distância de não menos de 12 milhas náuticas da terra mais próxima e numa profundidade de água de não menos de 25 metros.
- (8) Será proibida a descarga no mar de substâncias da Categoria B como definida na Regra 2 (1) (b) deste Anexo ou de substâncias que provisoriamente estejam como tal classificadas, ou de água de lastro, lavagens de tanque ou de outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias, exceto quando estiverem satisfeitas todas as seguintes condições:
- (a) o tanque, após descarregado, tenha sido lavado com um volume de água de não menos de 0,5% do volume total do tanque e os resíduos resultantes tenham sido descarregados numa instalação de recebimento até que o tanque fique vazio;
 - (b) o navio esteja prosseguindo no rumo a uma velocidade de pelo menos 7 nós no caso dos navios de propulsão própria ou de pelo menos 4 nós quando não tiverem propulsão própria;
 - (c) os procedimentos e dispositivos para a descarga sejam aprovados pela Administração. Tais procedimentos e dispositivos serão baseados em normas desenvolvidas pela Organização e deverão assegurar que a concentração e a razão de descarga do efluente seja tal que a concentração da substância na esteira do navio não exceda 1 parte por milhão;
 - (d) a descarga seja feita abaixo da linha d'água, levando-se em conta a localização das admissões de água do mar;
 - (e) a descarga seja feita a uma distância de não menos de 12 milhas náuticas da terra mais próxima e com uma profundidade de água de não menos de 25 metros.
- (9) Será proibida a descarga no mar de substâncias da Categoria C como definida na Regra 3 (1) (c) deste Anexo ou de substâncias que estejam provisoriamente como tal classificadas

ou de água de lastro, lavagens de tanque ou outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias exceto quando estiverem satisfeitas todas as condições seguintes:

- (a) o navio esteja prosseguindo no rumo a uma velocidade de pelo menos 7 nós no caso de navios de propulsão própria ou de pelo menos 4 nós quando não tiverem propulsão própria;
 - (b) os procedimentos e dispositivos para a descarga sejam aprovados pela Administração. Tais procedimentos e dispositivos serão baseados em normas desenvolvidas pela Organização e deverão assegurar que a concentração e a razão de descarga do efluente seja tal que a concentração da substância na esteira do navio não exceda 1 parte por milhão;
 - (c) a quantidade máxima de carga descarregada de cada tanque e seus sistemas associados de canalizações não exceda a quantidade máxima aprovada, de acordo com os procedimentos referidos na alínea (b) deste parágrafo a qual não deverá exceder, em nenhum caso, 1 metro cúbico ou 1/3.000 da capacidade do tanque em metros cúbicos, a maior das duas;
 - (d) a descarga seja feita abaixo da linha d'água, levando-se em conta a localização das admissões de água do mar;
 - (e) a descarga seja feita a uma distância de não menos de 12 milhas náuticas da terra mais próxima e numa profundidade de água de não menos de 25 metros.
- (10) Processos de ventilação, aprovados pela Administração, podem ser usados para remover os resíduos de carga de um tanque. Tais processos serão baseados em normas ditadas pela Organização. Se for necessária uma lavagem subsequente do tanque, a descarga no mar das lavagens de tanque resultantes será feita de acordo com os parágrafos 7, 8 ou 9 desta Regra, desses o que for aplicável.
- (11) Será proibida a descarga no mar de substâncias que não tenham sido enquadradas nas categorias, provisoriamente classificadas ou estimadas, como referido na Regra 4 (1) deste Anexo, ou de água de lastro, lavagens de tanque ou outros resíduos ou misturas contendo tais substâncias.
- (12) Nada nesta Regra proibirá um navio de reter a bordo os resíduos de uma carga da Categoria B ou C e fazer a descarga desses resíduos no mar, fora de uma área especial de acordo, respectivamente, com o parágrafo (2) ou (3) desta Regra.
- (13) (a) Os Governos de Partes da Convenção cujas linhas de costa fazem limite com uma dada área especial, deverão coletivamente fazer um acordo e estabelecer uma data na qual o requisito da Regra 7 (1) deste Anexo será plenamente atendido e a partir da qual os requisitos dos parágrafos (7), (8), (9) e (10) desta Regra e o disposto nessa área passarão a ter efeito e deverão notificar a Organização comunicando a data assim estabelecida, com antecedência de, pelo menos, seis meses.

A Organização, então deverá comunicar imediatamente a data a todas as Partes.

- (b) Se a data da entrada em vigor da presente Convenção for anterior a data estabelecida de acordo com a alínea (c) deste parágrafo, os requisitos dos parágrafos (1), (2) e (3) desta Regra serão aplicados durante o período intermediário.

REGRA 6

EXCEÇÕES

A Regra 5 deste Anexo não se aplicará para:

- (a) a descarga no mar de substâncias líquidas nocivas ou misturas contendo tais substâncias, indispensável para fins de garantir a segurança do navio ou salvar uma vida humana no mar; ou
- (b) a descarga no mar de substâncias líquidas nocivas ou misturas contendo tais substâncias, resultante de avaria no navio ou em seus equipamentos:
- (i) desde que tenham sido tomadas todas as precauções razoáveis, após a ocorrência da avaria ou da descoberta da descarga, para fins de preveni-la ou minimizá-la, e
- (ii) exceto se o proprietário (armador) ou o Comandante ou temerariamente e sabendo que provavelmente poderia resultar em avaria; ou
- (c) a descarga no mar de substâncias líquidas nocivas ou misturas contendo tais substâncias, aprovada pela Administração, quando for utilizada para fins de combate a incidentes específicos de poluição a fim de minimizar os danos pela poluição. Qualquer descarga dessa natureza será sujeita a aprovação do Governo em cuja jurisdição se pretenda executá-la.

REGRA 7

INSTALAÇÕES DE RECEBIMENTO

- (1) O Governo de cada Parte da Convenção compromete-se a assegurar o fornecimento de instalações de recebimento de acordo com as necessidades dos navios que utilizem seus portos, terminais ou portos de reparos, como segue:
- (a) os portos e terminais de embarque e desembarque de carga deverão ter instalações adequadas para receber sem atrasar desnecessariamente os navios, os resíduos e misturas que contenham substâncias líquidas nocivas que, como consequência da aplicação deste Anexo, tenham permanecido a bordo dos navios que as transportam, para serem descarregadas, e
- (b) os portos de reparos incumbidos de reparos de navios, transportadores de produtos químicos deverão ter instalações adequadas para o recebimento de resíduos e misturas contendo substâncias líquidas nocivas.
- (2) O Governo de cada Parte determinará os tipos das instalações a serem providas para os fins do parágrafo (1) desta Regra,

cada porto de embarque e desembarque de carga, territorial to de reparos de navio em seus territórios e notificará a Organização a respeito.

- (3) Cada Parte notificará a Organização, para fins de divulgação às Partes interessadas, sobre qualquer caso em que as instalações requeridas de acordo com o parágrafo (1) desta Regra forem consideradas inadequadas.

REGRA 8

MEDIDAS DE CONTROLE

- (1) O Governo de cada Parte da Convenção deverá designar ou autorizar inspetores para os fins de fazer vigorar esta Regra.

SUBSTÂNCIAS DA CATEGORIA A EM TODAS AS ÁREAS

- (2) (a) Se um tanque estiver parcialmente descarregado ou descarregado mas não limpo, deve ser feito um registro apropriado no Livro Registro de Carga.
- (b) Até que esse tanque seja limpo, toda operação subsequente de bombeamento ou de transferência levada a efeito em conexão com esse tanque deverá, também, ser lançada no Livro Registro de Carga.
- (3) Se o tanque estiver para ser lavado:

- (a) o efluente oriundo da operação de lavagem deverá ser descarregado do navio para uma instalação de recebimento pelo menos até que a concentração da substância no efluente, como indicada pela análise de amostras do efluente feita pelo inspetor, tenha caído para a concentração residual especificada para essa substância no Anexo II a este Anexo.

Quando tiver sido atingida a concentração residual requerida as lavagens remanescentes do tanque deverão permanecer para serem descarregadas na instalação de recebimento até que o tanque esteja vazio. Lançamentos apropriados dessas operações deverão ser feitos no Livro Registro de Carga e certificados pelo inspetor, e

- (b) após a diluição do resíduo então remanescente no tanque com, pelo menos, 5 por cento da capacidade do tanque, de água, esta mistura pode ser descarregada no mar de acordo com as disposições das alíneas (1) (a), (b) e (c) ou (7) (a), (b) e (c), dessas a que for aplicável, da Regra 5 deste Anexo. Deverão ser feitos lançamentos apropriados destas operações no Livro Registro de Carga.
- (4) Quando o Governo da Parte recebedora estiver convencido da impraticabilidade de medição da concentração da substância no efluente sem causar um atraso desnecessário ao navio, essa Parte pode adotar um procedimento alternativo como sendo equivalente a alínea 3 (a) desde que:
- (a) um procedimento de pre-limpeza para esse tanque e essa substância, baseado em normas desenvolvidas pela Organização, seja aprovado pela Administração e que essa Parte esteja concorde que tal procedimento atenda plenamente aos requisitos do parágrafo (1) ou (7), dessas a que for aplicável, da Regra 5 deste Anexo, com relação a obtenção das concentrações residuais prescritas;

- (b) um inspetor, devidamente autorizado por esse Comandante no Livro Registro de Carga que:
- (i) o tanque, suas bombas e sistemas de canalização foram esvaziados e que a quantidade de carga restante no tanque é igual ou inferior a quantidade em que se baseou o procedimento de pré-limpeza aprovado, referido na alínea (ii) deste parágrafo;
 - (ii) a pré-limpeza foi levada a efeito de acordo com o procedimento de pré-limpeza aprovado pela Administração, para esse tanque e essa substância;
 - (iii) as lavagens do tanque resultantes dessa pré-limpeza foram descarregadas para uma estação de recebimento e o tanque está vazio;
- (c) a descarga no mar de quaisquer resíduos remanescentes será de acordo com as disposições do parágrafo (2) (b) desta Regra e um lançamento apropriado seja feito no Livro Registro de Carga.

SUBSTÂNCIAS DA CATEGORIA B, FORA DAS ÁREAS ESPECIAIS E SUJEITO

CAS DA CATEGORIA C EM TODAS AS ÁREAS

- (5) Sujeito a tal fiscalização e aprovação pelo inspetor devidamente autorizado ou designado como possa ser considerado necessário pelo Governo da Parte, o Comandante do navio deverá, com relação a uma substância da Categoria B fora das áreas especiais ou da Categoria C em todas as áreas, assegurar o cumprimento do seguinte:
- (a) se um tanque estiver parcialmente descarregado no mar, o limpo deverá ser feito e lançado apropriado no Livro Registro de Carga;
 - (b) se o tanque estiver para ser limpo no mar:
 - (i) o sistema de canalização de carga que serve esse tanque deverá ser drenado e um lançamento apropriado do será feito no Livro Registro de Carga;
 - (ii) a quantidade de substância remanescente no tanque não deverá exceder a quantidade máxima que, para essa substância, possa ser descarregada, de acordo com a Regra 5 (2) (c) deste Anexo, fora das áreas especiais no caso de substâncias da Categoria B, ou de acordo com as Regras 5 (3) (c) e 5 (9) (c) fora e dentro, respectivamente, de áreas especiais, no caso de substâncias da Categoria C. Deverá ser feito um lançamento apropriado no Livro Registro de Carga;
 - (iii) quando seencionar descarregar a quantidade remanescente de substância no mar, deverão ser cumpridos os procedimentos aprovados e deverá ser conseguido a diluição necessária da substância, que seja satisfatória para tal descarga. Deverá ser feito um lançamento apropriado no Livro Registro de Carga; ou

(IV) quando as lavagens de tanque não são descarregadas no mar, se tiver lugar qualquer transferência interna das lavagens desse tanque, deverá ser feito um lançamento apropriado no Livro Registro de Carga;

- (V) qualquer descarga subsequente no mar de tais lavagens de tanque deverá ser feita de acordo com os requisitos da Regra 5 deste Anexo para a área apropriada e Categoria da substância envolvida;
- (c) se o tanque estiver para ser lavado no porto:
 - (i) as lavagens de tanque deverão ser descarregadas numa instalação de recebimento e um lançamento apropriado deverá ser feito no Livro Registro de Carga, ou
 - (ii) as lavagens de tanque serão mantidas a bordo do navio e deverá ser feito um lançamento apropriado no Livro Registro de Carga, indicando a localização e disposição das lavagens;

(d) se após a descarga de uma substância da Categoria C dentro de uma área especial, quaisquer resíduos ou lavagens de tanque estiverem para ser mantidos a bordo até que o navio esteja fora da área especial, o Comandante deverá indicá-lo por um lançamento apropriado no Livro Registro de Carga e, neste caso, serão aplicáveis os procedimentos explanados na Regra 5 (3) deste Anexo.

SUBSTÂNCIAS DA CATEGORIA B, DENTRO DAS ÁREAS ESPECIAIS

- (5) Sujeito a tal fiscalização e aprovação pelo inspetor devidamente autorizado ou designado, como possa ser considerado necessário pelo Governo da Parte, o Comandante do navio deverá, com relação a uma substância da Categoria B dentro de uma área especial, assegurar o cumprimento do seguinte:
- (a) se um tanque estiver parcialmente descarregado no mar não limpo, deverá ser feito um lançamento apropriado no Livro Registro de Carga;
 - (b) até que esse tanque seja limpo, cada bombeamento ou operação de transferência subsequente, levado a efeito em conexão com esse tanque deverá também ser lançado no Livro Registro de Carga;
 - (c) se o tanque estiver para ser lavado o efluente da operação de lavagem do tanque, que deverá conter um volume de água não menor do que 0,5 por cento do volume total do tanque, deverá ser descarregado do navio para uma instalação de recebimento até que o tanque, sua bomba e seu sistema de canalização estejam vazios. Deverá ser feito um lançamento apropriado no Livro Registro de Carga;
 - (d) se o tanque estiver para ser posteriormente limpo e esvaziado no mar, o Comandante deverá:
 - (i) assegurar-se que sejam cumpridos os procedimentos aprovados, referidos na Regra 5 (8) (c) deste Anexo e

lançamentos apropriados sejam feitos no Livro Registro de Carga, e

(ii) assegurar-se que qualquer descarga no mar seja feita de acordo com os requisitos da Regra 5 (R) deste Anexo e que seja feito um lançamento apropriado no Livro Registro de Carga, e

(e) se após a descarga de uma substância da Categoria B, dentro de uma área especial, quaisquer resíduos ou lavagens de tanque estiverem para ser mantidos a bordo até que o navio esteja fora da área especial, o Comandante deverá devolvê-los por um lançamento apropriado no Livro Registro de Carga e, neste caso, serão aplicáveis os procedimentos estabelecidos na Regra 5 (2) deste Anexo.

SUBSTÂNCIAS DA CATEGORIA D EM TODAS AS ÁREAS

(7) O Comandante de um navio deverá, com relação a uma substância da Categoria D, assegurar o cumprimento do seguinte:

(a) se um tanque estiver parcialmente descarregado ou descarregado mas não limpo deverá ser feito um lançamento apropriado no Livro Registro de Carga;

(b) se o tanque estiver para ser limpo no mar:

(i) o sistema de canalização de carga que serve esse tanque deverá ser drenado e um lançamento apropriado será feito no Livro Registro de Carga;

(ii) quando seencionar descarregar a quantidade remanescente de substância no mar deverá ser conseguida a diluição necessária da substância, que seja satisfatória para tal descarga. Deverá ser feito um lançamento apropriado no Livro Registro de Carga, ou

(iii) quando as lavagens do tanque não são descarregadas no mar, se tiver lugar qualquer transferência interna das lavagens desse tanque, deverá ser feito um lançamento apropriado no Livro Registro de Carga, e

(iv) qualquer descarga subsequente no mar de tais lavagens de tanque deverá ser feita de acordo com os requisitos da Regra 5 (4) deste Anexo.

(c) se o tanque estiver para ser lavado no porto:

(i) as lavagens do tanque deverão ser descarregadas numa instalação de recebimento e um lançamento apropriado deverá ser feito no Livro Registro de Carga, ou

(ii) as lavagens do tanque serão mantidas a bordo do navio e deverá ser feito um lançamento apropriado no Livro Registro de Carga indicando a localização e disposição dessas lavagens.

DESCARGA PROVENIENTE DE UM TANQUE DE RESÍDUO

(8) Quaisquer resíduos mantidos a bordo num tanque de resíduo incluindo os dos porões dos compartimentos de bombas, que contenham uma substância da Categoria A ou, dentro de uma área

especial, seja uma substância da Categoria A ou da Categoria B, deverão ser descarregados numa instalação de recebimento de acordo com as disposições da Regra 5 (1), (7) ou (8) deste Anexo, a que dessas for aplicável. Deverá ser feito um lançamento apropriado no Livro Registro de Carga.

(9) Quaisquer resíduos mantidos a bordo num tanque de resíduo, incluindo os dos porões dos compartimentos de bombas, que contenham uma substância da Categoria B fora de uma área especial ou uma substância da Categoria C em todas as áreas e que excedam o total das quantidades máximas especificadas na Regra 5 (2) (c), (3) (c) ou (9) (c) deste Anexo, a que dessas for aplicável, deverão ser descarregados numa instalação de recebimento. Deverá ser feito um lançamento apropriado no Livro Registro de Carga.

REGRA 9

LIVRO REGISTRO DE CARGA

(1) Todo navio a que se aplique este Anexo deverá ser provido de um Livro Registro de Carga, seja como parte do Diário Náutico ou seja de outro modo, na forma especificada no Apêndice IV a este Anexo.

(2) O Livro Registro de Carga deverá ser preenchido, numa base de tanque por tanque, sempre que quaisquer das seguintes operações com substâncias líquidas nocivas tenham lugar no navio:

(i) carregamento;

(ii) descarga;

(iii) transferência de carga;

(iv) transferência de carga, resíduos de carga ou misturas contendo carga para um tanque de resíduo;

(v) limpeza de tanques de carga;

(vi) transferência proveniente de tanques de resíduo;

(vii) lastreamento de tanques de carga;

(viii) transferência de água de lastro suja; e

(ix) descarga para o mar de acordo com a Regra 5 deste Anexo.

(3) No caso de qualquer descarga, da espécie referida no Artigo 7 da presente Convenção e na Regra 6 deste Anexo, de qualquer substância líquida nociva ou mistura contendo tal substância, seja ela intencional ou acidental, deverá ser feito um lançamento no Livro Registro de Carga estabelecendo as circunstâncias da descarga e as razões para a mesma.

(4) Quando um inspetor, designado ou autorizado pelo Governo do Porto da Convenção para supervisionar quaisquer operações de acordo com este Anexo, tiver inspecionado um navio, deverá ele fazer um lançamento apropriado no Livro Registro de Carga.

(5) Cada operação referida nos parágrafos (2) e (3) deste Anexo deverá ser detalhadamente registrada, sem demora, no Livro Registro de Carga de modo que todos os lançamentos no Livro Registro de Carga para essa operação sejam concluídos.

Cada lançamento deverá ser assinado pelo oficial, ou oficial encarregado da operação em causa e, quando o navio estiver guarnecido, cada página deverá ser assinada pelo Comandante do navio. Os lançamentos no Livro Registro de Carga serão feitos na língua oficial do Estado cuja bandeira o navio está credenciado a arvorar e nos navios portadores de um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas à Granel (1973) serão feitos em inglês ou francês. Os lançamentos numa língua nacional oficial do Estado cuja bandeira o navio está credenciado a arvorar deverão prevalecer no caso de uma disputa no ditâmença.

- (6) O Livro Registro de Carga será guardado em local que fique prontamente disponível para uma inspeção e, exceto nos casos de navios desguarnecidos, a reboga, será mantido a bordo do navio.

Deverá ser guardado por um período de dois anos após ter sido feito o último lançamento.

- (7) A autoridade competente do Governo de uma Parte pode designar o Livro Registro de Carga a bordo de qualquer navio a que se aplique este Anexo, enquanto o navio estiver nos seus portos e pode tirar uma cópia de qualquer lançamento nesse livro e solicitar ao Comandante que certifique ser a cópia autêntica de tal lançamento. Qualquer cópia assim feita que tenha sido certificada pelo Comandante do navio como uma cópia autêntica de um lançamento no Livro Registro de Carga do navio será admitida em qualquer processo judicial como uma evidência dos fatos expostos no lançamento.

A inspeção de um Livro Registro de Carga e a retirada de uma cópia certificada, pela autoridade competente, de acordo com este parágrafo será feita tão prontamente quanto possível, sem que venha a atrasar excessivamente o navio.

REGRA 10 VISTÓRIAS

- (1) Os navios que estão sujeitos às disposições deste Anexo e que transportem substâncias líquidas nocivas à granel serão vistoriados como se segue:

(a) uma vistoria inicial; antes do navio ter entrado em serviço ou antes que lhe tenha sido emitido pela primeira vez o certificado exigido pela Regra 11 deste Anexo, a qual incluirá uma inspeção completa de sua superestrutura, equipamentos, instalações, arranjos e material na medida em que o navio for abrangido por este Anexo. A vistoria inicial que assegurará o pleno atendimento dos requisitos aplicáveis deste Anexo;

(b) vistorias periódicas, a intervalos não especificados pela Administração, os quais não devem exceder 5 anos e devem ser de tal modo a assegurar que a estrutura, equipamentos, instalações, arranjos e material atendem plenamente aos requisitos aplicáveis deste Anexo. Contudo, quando a duração do Certificado Internacional de Prevenção

ção da Poluição para o Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas à Granel (1973) for prorrogada como especificado na Regra 12 (2) ou (4) deste Anexo, o intervalo da vistoria periódica pode ser correspondentemente prorrogado, e

- (c) vistorias intermediárias a intervalos especificados pela Administração os quais não excederão 30 meses e devem ser de tal modo a assegurar que o equipamento e os sistemas de bomba e canalizações a ele associados atendem plenamente aos requisitos aplicáveis deste Anexo e estão em condições de trabalho. A vistoria se apoiará no Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas à Granel (1973) emitido de acordo com a Regra 11 deste Anexo.

- (2) As vistorias de um navio relacionadas ao cumprimento das disposições deste Anexo serão levadas a efeito por oficiais da Administração. A Administração, contudo, pode incumbir as vistorias inspetores nomeados para esse fim ou organizações por ela reconhecidas.

Em cada caso a Administração interessada garantirá a integridade e eficiência das vistorias.

- (3) Após ter sido realizada qualquer vistoria de um navio de acordo com esta Regra não poderá ser feita qualquer alteração importante na estrutura, equipamento, instalações, ou material abrangido pela vistoria sem a sanção da Administração, exceto a substituição direta de tais equipamentos e instalações para fins de reparo ou manutenção.

REGRA 11

EMIÇÃO DE CERTIFICADO

- (1) Será emitido um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas à Granel (1973) para qualquer navio que transporte substâncias líquidas nocivas e que esteja engajado em viagens para portos ou terminais ao largo sob a jurisdição de outras Partes da Convenção, após a sua vistoria de acordo com as disposições da Regra 10 deste Anexo.

- (2) Tal Certificado será emitido pela Administração ou por uma pessoa ou organização por ela devidamente autorizada. Em cada caso a Administração assumirá a total responsabilidade pelo Certificado.

- (3) (a) O Governo de uma Parte pode, por solicitação da Administração, determinar que um navio seja vistoriado e, convencido de que estão atendidas as disposições deste Anexo, emitirá ou autorizará a emissão de um Certificado para o navio, de acordo com este Anexo.

(b) Uma cópia do Certificado e uma cópia do relatório de vistoria serão remetidos, tão logo seja possível, para a Administração solicitante.

(c) Um Certificado assinado emitido conterá uma declaração que a emissão foi feita por solicitação da Administração e terá a mesma validade, recebendo o mesmo reconhecimento de um Certificado emitido com base no parágrafo (1) desta Regra.

(d) Nenhum Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas à Granel (1973) será emitido para qualquer navio que esteja autorizado a arvorar a bandeira de um Estado que não seja uma Parte.

(4) O Certificado deverá ser redigido numa língua oficial do país que o emite, numa forma correspondente ao modelo apresentado no Apêndice V a este Anexo. Se a língua utilizada não for nem o inglês nem o francês, o texto deverá incluir uma versão numa dessas línguas.

REGRA 12

DURAÇÃO DO CERTIFICADO

- (1) Um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas à Granel (1973) será emitido para um período especificado pela Administração, o qual não excederá o prazo de 5 anos a partir da data da emissão, exceto como estabelecido nos parágrafos (2) e (4) desta Regra.
- (2) Se um navio na ocasião em que expirar o Certificado não estiver num porto ou terminal ao largo sob a jurisdição da Parte da Convenção cuja bandeira está autorizada a arvorar, o Certificado pode ser prorrogado pela Administração, mas tal prorrogação será concedida somente para o fim de permitir que o navio complete sua viagem para o Estado cuja bandeira está autorizada a arvorar ou para aquele em que está para ser visitado e isso somente nos casos em que pareça oportuno e razoável fazê-lo.
- (3) Nenhum Certificado será desta maneira prorrogado por um período de mais de 5 meses e o navio a quem for concedida tal prorrogação não deverá, na sua chegada ao Estado cuja bandeira está autorizada a arvorar ou ao porto em que está para ser visitado, ser autorizado em virtude de tal prorrogação a deixar esse porto ou Estado sem que tenha obtido novo Certificado.
- (4) Um Certificado que não tenha sido prorrogado em conformidade com as disposições do parágrafo (2) desta Regra pode ser prorrogado pela Administração por um período de graça de até 3 meses a partir da data de expiração nele estabelecida.
- (5) Um Certificado perderá sua validade se tiverem tido lugar alterações importantes na estrutura, equipamento, instalações, arranjos e material exigidos por este Anexo sem a aprovação da Administração, exceto a substituição direta de tal equipamento ou instalação para fins de reparo ou manutenção, ou se as visitas intermediárias, como especificado pela Administração, de acordo com a Regra 10 (1) (c) deste Anexo, não tiverem sido efetuadas.

- (6) Um Certificado emitido para um navio deixará de ser válido após a transferência de tal navio para a bandeira de um outro Estado, exceto como autorizado no parágrafo (7) desta Regra.
- (7) Na transferência de um navio para a bandeira de um outra Parte, o Certificado permanecerá em vigor por um período superior a 5 meses desde que não tenha expirado antes do fim desse período ou até que a Administração emita um Certificado de substituição; dos dois casos o que ocorrer mais cedo. Tão logo seja possível, após ter tido lugar a transferência, o Governo da Parte cuja bandeira o navio estava anteriormente autorizado a arvorar, remeterá à Administração uma cópia do Certificado possuído pelo navio antes de sua transferência e, se disponível, uma cópia do relatório da visita portuária.

REGRA 13

REQUISITOS PARA A MINIMIZAÇÃO DA POLUIÇÃO ACIDENTAL

- (1) O projeto, a construção, o equipamento e a operação de navios que transportem substâncias líquidas nocivas à granel e que estão sujeitos às disposições deste Anexo deverão ser tais que tornem mínima a descarga incontroleável no mar de tais substâncias.
- (2) Conforme as disposições do parágrafo (1) desta Regra, o Governo de cada Parte publicará ou fará com que sejam publicados os requisitos detalhados dos projetos, construção, equipamento e operação de tais navios.
- (3) Com relação aos navios tanques de produtos químicos os requisitos referidos no parágrafo (2) desta Regra conterão, pelo menos, todas as disposições contidas no Código para Construção e Equipamento de Navios que Transportam Substâncias Líquidas Perigosas à Granel, adotado pela Assembleia da Organização na Resolução 1.012 (VII) e como possa ser emendado pela Organização, desde que essas emendas a esse Código tenham adotadas e entrem em vigor, de acordo com as disposições do Artigo 16 da presente Convenção para procedimentos sobre emendas de um Apêndice a um Anexo.

APÊNDICE I

LINHAS BÁSICAS PARA CATEGORIZAR AS SUBSTÂNCIAS LÍQUIDAS NOCIVAS À GRANEL

CATEGORIA A - Substâncias que são bio-acumuláveis e potencialmente se tornarem perigosas para a vida aquática ou para a saúde humana, ou que são altamente tóxicas para a vida aquática (representadas por um Grau de Perigo 4, definido por um Lim de menos de 1 ppm). adicionalmente, certas substâncias que são moderadamente tóxicas para a vida aquática (representadas por um Grau de Perigo 3, definido por um Lim de 1 ppm ou mais porém de menos de 10 ppm) quando um determinado peso for dado para fatores adicionais na curva de perigo ou para características / específicas da substância.

CATEGORIA B - Substâncias que são bio-acumuladas com uma curta retenção da ordem de uma semana ou menos ou que são capazes de contaminar os alimentos do mar, ou que são moderadamente tóxicos para a vida aquática (representadas por um Grau de Perigo 3, definido por um TLN de 1 ppm ou mais, porém de menos de 10 ppm), e, adicionalmente, certas substâncias que são ligeiramente tóxicas para a vida aquática (representadas por um Grau de Perigo 2, definido por um TLN de 10 ppm ou mais, porém de menos de 100 ppm) quando um determinado peso for dado para fatores adicionais na curva de perigo ou para características especiais da substância.

CATEGORIA C - Substâncias que são ligeiramente tóxicas para a vida aquática (representadas por um Grau de Perigo 2, definido por um TLN de 10 ppm ou mais, porém de menos de 100 ppm) e, adicionalmente, certas substâncias que são praticamente atóxicas para a vida aquática (representadas por um Grau de Perigo 1, definido por um TLN de 100 ppm ou mais, porém de menos de 1000 ppm) quando um determinado peso for dado para fatores adicionais na curva

de perigo ou para características especiais da substância.

CATEGORIA D - Substância que são praticamente atóxicas para a vida aquática (representadas por um Grau de Perigo 1, definido por um TLN de 100 ppm ou mais, porém de menos de 1000 ppm); ou que produzem depósitos que cobrem o fundo do mar com uma alta demanda bio-química de oxigênio (BOD); ou altamente perigosas para a saúde humana, com um LD₅₀ de menos de 5 mg/kg; ou que produzem uma redução moderada da utilização do mar para recreação devido à persistência, mau cheiro e características venenosas ou irritantes, interferindo possívelmente com a utilização das praias; ou moderadamente perigosas para a saúde humana, com um LD₅₀ de 5 mg/kg ou mais, porém de menos de 50 mg/kg e que produzem ligeira redução da recreação.

OUTRAS SUBSTÂNCIAS LIQUIDAS - (Para os fins da Regra 5 do Anexo II)

XO)

Outras substâncias que não estejam nas Categorias A, B, C e D acima.

ANEXO II

LISTA DE SUBSTÂNCIAS LIQUIDAS NOXIAS

TRANSPORTADAS A BORDA

SUBSTÂNCIA	NÚMERO UN	CATEGORIA DE POLUIÇÃO PARA DESCRIÇÃO OPERACIONAL		CONCENTRAÇÃO (PERCENTO)	
		(REGRA 3 DO ANEXO II)	REGRA 5 (1) DO ANEXO (II)		
	I	II	III		
			FORA DE ÁREAS ES- PECIAIS		
ÁCIDO ACÉTICO	1099	C			
ÁCIDO ACÉTICO	1842	C			
ÁCIDO ACÉTICO	1715	C			
ACETONA	1090	D			
ACETONE CYANHYDRAI	1511	A	0,1		
CLORETO DE ACETILA	1717	C			
ACROLEINA	1092	A	0,1		
ÁCIDO ACRÍLICO*	-	C			
ACRILONITRILA	1093	B			
ACRILONITRILA	-	D			
SULFONATO DE ALCOIL-BENZENO (ABS)	2				
CADEIA NORMAL OU RETA)		C			
CADEIA RAMIFICADA)		B			
ALCOOL ALÍLICO	1092	B			
CLORETO DE ALILA	1100	C			

O asterisco indica que a substância foi incluída provisoriamente na lista e que são necessários dados posteriores a fim de confirmar a avaliação da sua periculosidade para o ambiente, particularmente em relação aos seus efeitos vivos.

SUBSTANCIA	I	II	III	
SULFATO DE ALUMINIO (SOLUÇÃO DE 15%)		D		
AMINO ETIL-ETANOLAMINA (HIDROXIETIL-ETILENO DIAMINO) *	-	D		
ARGENTIA (20% AQUOSA)	1005	B		
ACETATO DE ISO-AMILA	1104	C		
ACETATO DE N-AMILA	1104	C		
ALCOOL N-AMILICO	-	D		
ANILINA	1547	C		
BENZENO	1114	C		
ALCOOL BENZILICO	-	D		
CLORETO DE BENZILA	1738	B		
ACETATO DE N-BUTILA	1123	D		
ACETATO DE SEC-BUTILA	1124	D		
ACRILATO DE N-BUTILA	-	D		
BUTIRATO DE BUTILA*	-	B		
BUTILENO GLICOL (S)	-	D		
METACRILATO DE BUTILA	-	D		
ALDEIDO N-BUTIRICO	1129	B		
ACIDO BUTIRICO	-	B		
HIDROXIDO DE CALCIO (SOLUÇÃO)	-	D		
ÓLEO DE CANFORA	1130	B		
BI-SULFETO DE CARBONO	1131	A	0,01	0,005
TETRA CLORETO DE CARBONO	1846	B		
POTASSA CAUSTICA (HIDROXIDO DE POTASSIO)	1814	C		
ACIDO CLORO-ACETICO	1750	C		
CLOROFORMIO	1808	B		
CLORIDRINA (BRUTA) *	-	D		
CLOROPRENO *	1991	C		
ACIDO CLOROSSULFONICO	1754	C		
PARA-CLOROTOLUENO	-	B		
ACIDO CITRICO (10%-25%)	-	D		
UREOSOTO	1334	A	0,1	0,05

O asterisco indica que a substância foi incluída provisoriamente nesta lista e que são necessários dados posteriores a fim de completar a avaliação de seu perigo para o ambiente, particularmente em relação aos recursos vivos.

SUBSTANCIA	I	II	III	IV
CREOSIS	2076	A	0,1	0,05
ACIDO CRESILICO	2022	A	0,1	0,05
ALDEIDO CROTONICO	1143	B		
CUMENO	1918	C		
CICLO HEXANO	1145	C		
CICLO HEXANOL	-	D		
CICLO HEXANONA	1915	D		
CICLO HEXILAMINA*	-	D		
PARA CIMENO (ISOPROPIL-TOLUENO)*	2046	D		
DECAHIDRO NAFTALENO	1147	D		
DECANO *	-	D		
---(DIACETONE ALCOHOL) *	1148	D		
ETER DI-BENZILICO*	-	C		
DICLORO BENZENOS	1591	A	0,1	0,05
ETER DICLORO ETILICO	1916	B		
DICLORO PROPENO-DICLORO PROPANO	2047	B		
MISTURADOS (D.D.-FUMIGANTE DO SOLO)				
DI-ETIL AMINA	1154	C		
DI-ETIL BENZENO (MISTURA DE ISOMEROS)	2049	C		
ETER DI-ETILICO	1155	D		
DI-ETILENO TRIAMINA*	2079	C		
DI-ETILENO GLICOL ETER MONO-ETILICO	-	C		
DI-ETIL CETONA (3-PENTANONA)	1156	D		
DI-ISO BUTILENO *	2050	D		
DI-ISO BUTIL CETONA	1157	D		
DI-ISO PROPANOLAMINA	-	C		
DI-ISO PROPILAMINA	1159	C		
ETER DI-ISO PROPILICO*	1159	D		
DI-METILAMINA (40% AQUOSA)	1160	C		
DI-METIL ETANOLAMINA (2-DI-METIL AMI- CO ETANOL) *	2051	C		

O asterisco indica que a substancia foi incluída provisoriamente nesta lista e que são necessários dados posteriores a fim de completar a avaliação de seu perigo para o ambiente, particularmente em relação a recursos vivos.

SUBSTÂNCIA	I	II	III
DI-METIL FORMANIDA		D	
AA - DIOXANO*	1165	C	
BIFENIL/OXIDO DIFENILICO-MISTURADOS*	-	D	
CODECIL BENZENO	-	C	
DI-CLORIDRINA	2023	B	
ACETATO DE 2-ETOXIETILA*	1172	D	
ACETATO DE ETILA	1173	D	
ACRILATO DE ETILA	1917	D	
ETIL-AMIL CETONA*	-	C	
ETIL-BENZENO	1175	C	
ETIL-CICLO-HEXANO	-	D	
ETILENO-CLORIDRINA (2-CLORO-ETANOL)	1135	D	
ETILENO-CIANIDRINA *	-	D	
ETILENO-DI-AMINA	1604	C	
DI-BROMO ETILENO	1605	R	
DI-CLORO ETILENO	1184	B	
ETILENO GLICOL-ETER MONOETILICO			
(METIL-CELO-SOLVENTE)	1171	D	
ACRILATO DE 2-ETIL HEXILA *	-	D	
ALCOOL 2 - ETIL HEXILICO	-	C	
LACTATO DE ETILA *	1192	D	
2-ETIL-3 PROPIL ACROLEINA *	-	B	
ALDEIDO FORMICO (37-50% SOLUÇÃO)	1198	C	
ACIDO FORMICO	1779	D	
ALCOOL FURFURILICO	-	C	
ACIDO HEPTANOICO *	-	D	
HEXAMETILENO DI-AMINA*	1783	C	
ACIDO CLORIDRICO	1789	D	
ACIDO FLUORIDRICO (40% AQUOSO)	1790	B	
PEROXIDO DE HIDROGENIO (MAIOR DO QUE 60%)	2015	C	
ACRILATO DE ISO-BUTILA	-	D	
ALCOOL ISO-BUTILICO	1212	D	
TETACRILATO DE ISO-BUTILA	-	D	

O asterisco indica que a substancia foi incluída provisoriamente nesta lista e que são necessários dados posteriores a fim de completar a avaliação de seu perigo para o ambiente, particularmente em relação aos recursos vivos.

SUBSTANCIA	I	II	III	
ALDEIDO ISO-BUTIRICO	2045	C		
ISO-OCTANO *	-	D		
ISO-PENTANO	-	D		
ISO-FORONA	-	D		
ISO-PROPILAMINA	1221	C		
ISO-PROPIL CICLO-HEXANO	-	D		
ISOPRENO	1218	D		
ACIDO LACTICO	-	D		
OXIDO DE MESETILA *	1229	C		
ACETATO DE METILA	1231	D		
ACRILATO DE METILA	1919	C		
ALCOOL METIL-AMILICO	-	D		
CLORO-METILENO (DI-CLORO METANO)	1593	B		
2-METIL-5-ETIL PIRIDINA*	-	B		
METACRILATO DE METILA	1247	D		
2-METIL PENTENO *	-	D		
ALFA-METIL ESTIRENO *	-	D		
MONO-CLORO BENZENO	1134	B		
MONO ETANOL AMINA	-	D		
MONO ISO PROPANOLAMINA	-	C		
MONO METIL ETANOLAMINA	-	C		
MONO NITRO-BENZENO	-	C		
MONO ISOPROPIL-AMINA	-	C		
..... (MORPHOLINE)*	2054	C		
NAFTALENO (FUNDIDO)	1334	A	0,1	0,01
ACIDOS NAFTENICOS *	-	A	0,1	0,01
ACIDO NITRICO (90%)	2031/ 2032	C		
2-NITRO PROPANO	-	D		
ORTO-NITROGLUCENO	1664	C		
ALCOOL MONILICO *	-	C		

* O asterisco indica que a substancia foi incluída provisoriamente nesta lista e que são necessários dados posteriores a fim de completar a avaliação de seu perigo para o ambiente, particularmente em relação aos recursos vivos.

SUBSTANCIA	I	II	III	IV
.....(NONYPHENOL)	-	C		
n-OCTANOL	-	C		
OLEUM	1831	C		
ACIDO OXÁLICO (10-25%)	-	D		
PENTA CLORO ETANO	1669	B		
n-PENTANO	1265	C		
PERCLORO ETILENO (TETRA CLORO ETILENO)	1897	B		
FENOL	1671	B		
ACIDO FOSFORICO	1805	D		
FOSFORO (ELEMENTAR)	1338	A	0,01	0,005
ANIDRIDO FTALICO (FUNDIDO)	-	C		
BETA-PROPIOLACTONA*	-	B		
ALDEIDO PROPIONICO	1275	D		
ACIDO PROPIONICO	1848	D		
ANIDRIDO PROPIONICO	-	D		
ACETATO DE n-PROPILA*	1276	C		
ALCOOL n-PROPILICO	1274	D		
n-PROPILAMINA	1277	C		
PIRIDINA	1282	B		
..... (SILICON TETRACHLORIDE)	1818	D		
DICROMATO DE SODIO (SOLUÇÃO)	-	C		
HIDROXIDO DE SODIO	1824	C		
PENTA CLORO FENATO DE SODIO (SOLUÇÃO)	-	A	0,1	0,05
ESTIRENO MONOMERO	2055	C		
ACIDO SULFURICO	1830/ 1831/ 1832	C		
.....(TALLOW)	-	D		
TETRA-ETILATO DE CHUMBO (CHUMBO TETRA-ETIL)	1649	A	0,1	0,05
TETRA HIDROFURANO	2056	D		

* O asterisco indica que a substancia foi incluída provisoriamente nesta lista e que são necessários dados posteriores a fim de completar a avaliação de seu perigo para o ambiente, particularmente em relação aos recursos vivos.

SUBSTÂNCIA	I	II	III	IV
TETRA HIDRO-NAFTALENO	1540	C		
TETRA METIL BENZENO	-	D		
TETRA METILATO DE CHUMBO (CHUMBO TETRA METIL)	1649	A	0.1	0.05
TETRA CLORETO DE TITANIO	1838	D		
TOLUENO	1294	C		
DISSO CIANATO DE TOLUENO *	2078	B		
TRICLORO ETANO	-	C		
TRICLORO ETILENO	1710	B		
TRICETANOLAMINA	-	D		
TRICETILAMINA	1296	C		
TRIMETIL BENZENO*	-	C		
FOSFATO DE TRI-TOTILA *	-	R		
TEREDENTINA (MADEIRA)	1299	E		
ACETATO DE VINILA	1301	C		
CLORETO DE VINILIDENO*	1303	B		
XILENOS (MISTURA DE ISOMEROS)	1307	C		

O asterisco indica que a substância foi incluída provisoriamente nesta lista e que são necessários dados posteriores a fim de completar a avaliação de seu perigo para o ambiente, particularmente em relação aos recursos vivos.

APÊNDICE III

LISTA DE OUTRAS SUBSTÂNCIAS LÍQUIDAS TRANSPORTADAS A GRAVEL

ACETO-NITRILA (CIANETO DE METILA)
 ALCOL TER-AMILICO
 ALCOL N-BUTILICO
 BUTIRO LACTONA
 CLORETO DE CÁLCIO (SOLUÇÃO)
 ÓLEO DE CASTOR
 SUCOS CITRICOS
 ÓLEO DE CÚCO
 ÓLEO DE FÍGADO DE BACALHAU
 ALCOL ISO-DECILICO
 ALCOL N-DECILICO
 ALCOL OCTYL DECILICO (OCTYL OCTYL ALCOHOL)
 ÉTER DI-BUTILICO
 DI-ETANOL AMINA
 DI-ETILENO GLICOL
 DI-PENTENO
 DI-PROPILENO GLICOL
 ALCOL ETILICO
 ETILENO GLICOL
 ALCOHOL GORDUREOSOS (C₁₂-C₂₆) (FATTY ALCOHOLS)
 GLICERINA
 N-HEPTANO
 NEPTENO (MISTURA DE ISOMEROS)
 N-HEXANO
 LIGROINA
 ALCOL METILICO
 ACETATO DE METIL AMINA
 METIL-ETIL CETONA (Z-BUTANONA)
 LEITE
 MELAÇO
 ÓLEO DE OLIVA
 PROPILENO GLICOL
 ACETATO DE ISO-PROPILO
 ALCOL ISO-PROPILO
 PROPILENO GLICOL
 ÓXIDO DE PROPILENO
 PROPILENO-TETRAMERO
 PROPILENO-TRIMERO
 SORBITOL
 ENXOFRE (LÍQUIDO)
 TRI-DECANOL
 TRI-ETILENO GLICOL
 TRI-ETILENO DE TETRAMINA
 TRI-PROPILENO GLICOL
 ÁGUA
 VINHO

APÊNDICE IV

LIVRO-REGRISTRO DE CARGA PARA NAVIOS TRANSPORTANDO SUBSTÂNCIAS LÍQUIDASDAS NOTÍCIAS A GRAVEL

Nome do navio
 Capacidade de transporte de carga de cada tanque em metros cúbicos.....
 Viagem de para
 (a) Operação de carga

1. Data e local do carregamento
2. Nome e categoria da (s) carga (s) recebida (s)
3. Identificação do (s) tanque (s) carregado (s)

(b) Transferência de carga

4. Data da transferência
5. Identificação do (s) tanque (s) (I) De
(II) Para
6. Ficou (ficaram) vazio (s) o (s) tanque (s) citado (s) em 5 (I)?
7. Se negativo; quantidade remanescente

(c) Operação de descarga

8. Data e local da descarga
9. Identificação do (s) tanque (s) descarregado (s)
10. Ficou (ficaram) o (s) tanque (s) vazio (s) ?
11. Se negativo; quantidade remanescente no (s) tanque (s)
12. Está (estão) o (s) tanque (s) para ser (serem) limpo (s)?
13. Quantidade transferida para tanque de resíduo
14. Identificação do tanque de resíduo

(d) Lastreamento dos tanques de carga

15. Identificação do (s) tanque (s) lastreado (s)
16. Data e posição do navio no início do lastreamento

Assinatura do Comandante

(e) Limpeza dos tanques de carga

Substâncias de Categoria A

17. Identificação do (s) tanque (s) limpo (s)
18. Data e local da limpeza
19. Método (s) de limpeza
20. Localização da instalação de recebimento utilizada.
21. Concentração do efluente quando foi parada a descarga para a instalação de recebimento
22. Quantidade remanescente no tanque
23. Procedimento e quantidade de água introduzida no tanque no final da limpeza
24. Localização e data da descarga para o mar
25. Procedimento e equipamento utilizado na descarga para o mar
26. Procedimento usado na lavagem
27. Quantidade de água utilizada
28. Data e localização da descarga para o mar
29. Procedimento e equipamento utilizado na descarga para o mar

(f) Transferência de água de lastro sujo

30. Identificação do (s) tanque (s)
31. Data e posição do navio ao início da descarga para o mar
32. Data e posição do navio ao término da descarga para o mar
33. Velocidade (s) do navio durante a descarga
34. Quantidade descarregada no mar
35. Quantidade de água poluída transferida para o (s) tanque (s) de resíduo. (Identificação do (s) tanque (s) de resíduo)
36. Data e porto de descarga para instalações de recebimento terra (se aplicável)

Assinatura do Comandante

(g) Transferência oriunda de tanque de resíduo/reposição de resíduo

37. Identificação do (s) tanque (s) de resíduo
38. Quantidade removida de cada tanque

39. Método de remoção de resíduos:

- (a) instalações de recebimento
- (b) misturado com a carga
- (c) transferido para um outro (outros) tanque (s) (Identificação do (s) tanque (s))
- (d) outros métodos

40. Data e porto de remoção do resíduo

(h) Descarga acidental ou outras excepcionais

- 41. Data e hora da ocorrência
- 42. Local e posição do navio na hora da ocorrência
- 43. Quantidade aproximada, nome e categoria da substância
- 44. Circunstâncias da descarga ou escapeamento e anotações gerais

..... Assinatura do Comandante

Observações do tradutor: As assinaturas do Comandante devem constar no fim de cada página do Livro Registro de Carga e não na disposição em apêndice.

ANEXO V

FORMA DO CERTIFICADO

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO PARA O TRANSPORTE DE SUBSTÂNCIAS LÍQUIDAS NOCIVAS À GRAFEL
(1973)

(Nota: este Certificado deverá ser suplementado no caso de um navio tanque de produtos químicos pelo Certificado emitido segundo as disposições da Regra 13 (3) do Anexo II da Convenção)

(Selo Oficial)

Emitido de acordo com as disposições da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, sob a autoridade do Governo.

.....
(designação completa do país)

por
(designação completa da pessoa competente ou organização autorizada, de acordo com as disposições da Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973)

NOME DO NAVIO	INDICATIVO NUMERO OU LETRAS	PORTO DE REGISTRO	TONELAGEM BRUTA

ESTE É PARA CERTIFICAR

1. Que o navio foi vistoriado de acordo com as disposições da Regra 10 do Anexo II da Convenção.

2. Que a vistoria mostrou que o projeto, a construção e o equipamento do navio são de modo a minimizar a descarga não controlada de substâncias líquidas nocivas para o mar.

3. Que os seguintes dispositivos e procedimentos foram aprovados pela Administração em conexão com a implementação da Regra 5 do Anexo II da Convenção:

.....
(Seguida da (s) folha (s) anexa (s), assinadas e datadas).....
Este Certificado é válido até

sujeito a vistoria (s) intermediária (s) a intervalo (s) de ..

.....

Emitido em
(local de emissão do Certificado)

..... 19...
(Assinatura do Oficial devidamente autorizado a emitir o Certificado)

(Selo ou carimbo da Autoridade emitente, como apropriado)

VISTORIAS INTERMEDIÁRIAS

Este é para certificar que numa vistoria intermediária, exigida pela Regra 10 (1) (c) do Anexo II da Convenção, este navio e suas condições foram achados de acordo com as disposições pertinentes da Convenção.

Assinado
(Assinatura do Oficial devidamente autorizado)

Local

Data

(Selo ou carimbo da Autoridade, como apropriado)

Assinado
(Assinatura do Oficial devidamente autorizado)

Local

Data

(Selo ou carimbo da Autoridade, como apropriado)

De acordo com as disposições da Regra 12 (2) e (4) do Anexo II da Convenção, a validade deste Certificado é prorrogada até

Assinado
(Assinatura do Oficial devidamente autorizado)

Local

Data

(Selo ou carimbo da Autoridade, como apropriado)

SENADO FEDERAL

SUMÁRIO

1 — ATA DA 14ª SESSÃO, EM 21 DE ABRIL DE 1988

1.1. — ABERTURA

1.2 — EXPEDIENTE

1.2.1 — Mensagens do Senhor Presidente da República

— Nº 110/88 (nº 159/88, na origem), referente à escolha do Sr. Asdrubal Pinto de Ilyseá, Embaixador do Brasil junto ao Estado de Israel, para cumulativamente, exercer a função de Embaixador do Brasil junto à República de Chipre.

— Nº 111/88 (nº 160/88, na origem), referente à escolha do Sr. Ronaldo Mota Sardemberg, Embaixador do Brasil junto à União das Repúblicas Socialistas Soviéticas, para, cumulativamente, exercer a função de Embaixador do Brasil junto à República Popular da Mongólia.

1.2.2 — Ofícios do Presidente do Supremo Tribunal Federal

— Nº S/7/88 (nº 68/88-P/MC, na origem), encaminhando ao Senado Federal cópias das notas taquigráficas e do acórdão proferido pelo Supremo Tribunal Federal nos autos da Ação Cível Originária nº 369-5, do Estado de São Paulo.

— Nº S/8/88 (nº 71/88-P/MC, na origem), encaminhando ao Senado Federal cópia do acórdão proferido pelo Supremo Tribunal Federal nos autos do Mandado de Segurança nº 20.555-5.

1.2.3 — Requerimento

— Nº 38/88, de autoria dos Senadores Jarbas Passarinho e Lourival Baptista, solicitando homenagens de pesar pelo falecimento do ex-Ministro Mário David Andreazza. **Aprovado**, após usar da palavra no seu encaminhamento o Senador Jarbas Passarinho, tendo a Presidência se associado às homenagens prestadas.

1.2.4 — Discurso do Expediente

SENADOR JOSÉ FOGAÇA — Trabalhos da Assembléia Nacional Constituinte. Economia brasileira.

1.2.5 — Comunicação

Do Senador Mauro Borges, comunicando que, desde 1º-3-88, continua exercendo a Liderança do Partido Democrata Cristão-PDC, nesta Casa.

1.3 — ORDEM DO DIA

Projeto de Lei da Câmara nº 52, de 1988 (nº 215/87, na Casa de origem), de iniciativa do Senhor Presidente da República, que altera

o art. 98 da Lei nº 6.880, de 9 de dezembro de 1980, que dispõe sobre o estatuto dos militares. **Aprovado**. À sanção.

Projeto de Lei da Câmara nº 5, de 1988 (nº 240/87, na Casa de origem), de iniciativa do Senhor Presidente da República, que faculta aos servidores públicos federais a opção pelo regime de que trata a Lei nº 1.711, de 28 de outubro de 1952, e dá outras providências. **Aprovado**.

Discussão encerrada da Redação Final do Projeto de Lei da Câmara nº 5/88, elaborada pelo Senador Mansueto de Lavor, ficando a **votação adiada** por falta de **quorum**.

Projeto de Lei da Câmara nº 6/88 (nº 8.169/86, na Casa de origem), de iniciativa do Senhor Presidente da República, que dispõe sobre a estrutura das categorias funcionais do Grupo-Atividades de Apoio Judiciário dos Serviços Auxiliares da Justiça do Distrito Federal e dos Territórios e dá outras providências. **Votação adiada** por falta de **quorum**.

Projeto de Lei da Câmara nº 9, de 1988 (nº 206/87, na Casa de origem), que dispõe sobre a concessão de bolsa-auxílio ao atleta amador e dá outras providências. **Votação adiada** por falta de **quorum**.

Projeto de Lei da Câmara nº 15, de 1988 (nº 260/87, na Casa de origem), de iniciativa do Senhor Presidente da República, que dispõe sobre a organização do quadro de engenheiros militares no Ministério do Exército, e dá outras providências. **Votação adiada** por falta de **quorum**.

Projeto de Lei da Câmara nº 17, de 1988 (nº 425/88, na Casa de origem), que altera os arts. 7º e 71 da Lei nº 4.737, de 15 de julho de 1965 — Código Eleitoral, e dá outras providências. **Votação adiada** por falta de **quorum**.

Projeto de Lei da Câmara nº 19, de 1988 (nº 216/87, na Casa de origem), de iniciativa do Senhor Presidente da República, que institui o plano nacional de gerenciamento costeiro e dá outras providências. **Votação adiada** por falta de **quorum**.

Projeto de Lei da Câmara nº 24, de 1988 (nº 408/88, na Casa de origem), que dispõe sobre as medidas de proteção e amparo às vítimas das enchentes e desabamentos ocorridos nos Estados do Rio de Janeiro e Acre e de fomento às atividades econômicas das áreas atingidas. **Votação adiada** por falta de **quorum**.

Projeto de Lei da Câmara nº 7, de 1988 (nº 8.387/86, na Casa de origem), de iniciativa do Senhor Presidente da República, que cria a 16ª Região da Justiça do Trabalho e o res-

pectivo Tribunal Regional do Trabalho, institui a correspondente Procuradoria Regional do Ministério Público da União junto à Justiça do Trabalho, e dá outras providências. **Votação adiada** por falta de **quorum**.

Projeto de Lei da Câmara nº 14, de 1988 (nº 381/88, na Casa de origem), de iniciativa do Senhor Presidente da República, que dispõe sobre a criação de cargos na Secretaria do Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dá outras providências. **Votação adiada** por falta de **quorum**.

Parecer nº 2, de 1988, apresentado pela Comissão Especial, concluindo que não deve ser objeto de deliberação a denúncia s/nº, de 1988, do Senhor Deputado Gerson Peres, contra o Doutor José Paulo Sepúlveda Pertence, Procurador-Geral da República. **Votação adiada** por falta de **quorum**.

1.3.1 — Discursos após a Ordem do Dia

SENADOR JAMIL HADDAD, como Líder do PSB — Declarações do Sr. Leonel Brizola sobre eleições presidenciais. Recondução de S. Exª à Liderança do PSB.

SENADOR CARLOS CHIARELLI, como Líder do PFL — Regozija-se com a recondução do Senador Jamil Haddad à Liderança do PSB. Solicita a remessa ao Congresso Nacional do decreto-lei que congelou a URP dos servidores públicos. Convocação pelo Senado dos Ministros Aloisio Alves e Mafson da Nóbrega.

SENADOR ALUÍZIO BEZERRA — Dívida externa.

SENADOR LOURIVAL BAPTISTA — Notícia do *Jornal do Brasil* do último domingo sobre imolação de animais em Luziânia-GO.

SENADOR JUTAHY MAGALHÃES — Relatório do Movimento de Ação Integrada Social — MAIS, da Bahia.

SENADOR LAVOISIER MAIA — Situação do Nordeste.

SENADOR NELSON WEDEKIN — Situação do trabalhador rural.

SENADOR JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Fornecimento de gás natural ao complexo siderúrgico de Tubarão, em Vitória-ES. Arrocho salarial.

1.4 — ENCERRAMENTO

2 — MESA DIRETORA

3 — LÍDERES E VICE-LÍDERES DE PARTIDOS

4 — COMPOSIÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES

Ata da 14ª Sessão, em 21 de abril de 1988

2ª Sessão Legislativa Ordinária, da 48ª Legislatura

— EXTRAORDINÁRIA —

Presidência dos Srs. Lourival Baptista e Dirceu Carneiro

ÀS 10 HORAS E 30 MINUTOS, ACHAM-SE PRESENTES OS SRS. SENADORES:

Mário Maia — Aluizio Bezerra — Nabor Júnior — Leopoldo Perez — Carlos de'Carli — Aureo Mello — Odacir Soares — Olavo Pires — João Menezes — Almir Gabriel — Jarbas Passarinho — João Castelo — Alexandre Costa — Edison Lobão — João Lobo — Chagas Rodrigues — Alvaro Pacheco — Cid Sabóia de Carvalho — Mauro Benevides — Carlos Alberto — José Agripino — Lavoisier Maia — Marcondes Gadelha — Humberto Lucena — Raimundo Lira — Marco Maciel — Ney Maranhão — Mansueto de Lavoura — Guilherme Palmeira — Divaldo Suruagy — Teotônio Vilela Filho — Albano Franco — Francisco Rollemberg — Lourival Baptista — Luiz Viana — Jutahy Magalhães — Ruy Bacerlar — José Ignácio Ferreira — Gerson Camata — João Calmon — Jamil Haddad — Afonso Arinos — Nelson Carneiro — Itamar Franco — Alfredo Campos — Ronan Tito — Severo Gomes — Fernando Henrique Cardoso — Mário Covas — Mauro Borges — Iram Saraiva — Irapuan Costa Júnior — Pompeu de Sousa — Maurício Corrêa — Meira Filho — Roberto Campos — Lourenberg Nunes Rocha — Mário Lacerda — Mendes Canale — Rachid Saldanha Derzi — Wilson Martins — Leite Chaves — Afonso Camargo — José Richa — Jorge Bornhausen — Dirceu Carneiro — Nelson Wedekin — Carlos Chiarelli — Joé Paulo Bisol — José Fogaça.

O SR. PRESIDENTE (Lourival Baptista) — A lista de presença acusa o comparecimento de 70 Srs. Senadores. Havendo número regimental, declaro aberta a sessão.

Sob a proteção de Deus iniciamos nossos trabalhos.

O Sr. 1º-Secretário procederá à leitura do Expediente.

É lido o seguinte

EXPEDIENTE MENSAGENS

Do Presidente da República
SUBMETENDO À DELIBERAÇÃO DO SENADO A ESCOLHA DE NOMES INDICADOS PARA FUNÇÕES CUJO PROVIMENTO DEPENDE DE SUA PRÉVIA AQUIESCÊNCIA:

MENSAGEM Nº 110, de 1988 (Nº 159/88, na origem)

Excelentíssimos Senhores Membros do Senado Federal:

De conformidade com o art. 42 (item III) da Constituição, tenho a honra de submeter à apro-

vação de Vossas Excelências a escolha, que desejo fazer, do Senhor Asdrubal Pinto de Ulysséa, Embaixador do Brasil junto ao Estado de Israel, para, cumulativamente, exercer a função de Embaixador do Brasil junto à República de Chipre nos termos do art. 56, § 1º, do Regulamento de Pessoal do Serviço Exterior, baixado pelo Decreto nº 93.325, de 1º de outubro de 1986.

2. Os méritos do Embaixador Asdrubal Pinto de Ulysséa que me induziram a escolhê-lo para o desempenho dessa elevada função, constam da anexa informação do Ministério das Relações Exteriores.

Brasília, 20 de abril de 1988. — José Sarney.

INFORMAÇÃO

Curriculum Vitae:

Embaixador Asdrubal Pinto de Ulysséa.
Pedra de Fogo/PB, 31 de outubro de 1927.
Filho de Heitor Cabral de Ulysséa e Ambrozina Pinto de Ulysséa.

Bacharel em Ciências Jurídicas e Sociais.
Curso de Preparação à Carreira de Diplomata, IRBr.

Curso de Aperfeiçoamento de Diplomatas, IRBr.

Curso Superior de Guerra, ESG.
À disposição da Presidência da República, 1964/67.

Subchefe do Gabinete Civil da Presidência para Assuntos Parlamentares, 1964/67.

Cônsul de Terceira Classe, 31 de janeiro de 1957.

Segundo-Secretário, merecimento, 24 de outubro de 1961.

Primeiro-Secretário, merecimento, 30 de setembro de 1966.

Conselheiro, título, 26 de dezembro de 1968.

Conselheiro, merecimento, 1º de janeiro de 1973.

Ministro de Segunda Classe, merecimento, 3 de outubro de 1973.

Ministro de Primeira Classe, merecimento, 26 de junho de 1980.

Chefe da Divisão da Organização dos Estados Americanos, 1973.

Chefe do Departamento da África, 1983/86.

Secretário do Controle Interno, 1986/87.

Jakarta, Terceiro-Secretário, 1958/61.

Jakarta, Encarregado de Negócios, 1959 e 1960.

Glasgow, Vice-Cônsul, 1961.

Boston, Cônsul, 1962/63.

Rosário, Cônsul, 1963/64.

Nova Iorque, ONU, Primeiro-Secretário, 1967/68.

Nova Iorque, ONU, Conselheiro, 1968/69.

Canberra, Conselheiro, 1969/71.

Canberra, Encarregado de Negócios, 1969, 1970 e 1971.

Washington, OEA, Ministro-Conselheiro, 1974/76.

Washington, OEA, Chefe, interino, 1974 e 1975.

Georgetown, Embaixador, 1976/83.

Tel-Aviv, Embaixador, 1987/88.

Conferência Internacional do Café, Rio de Janeiro, 1958 (assessor).

Conferência Internacional de Investimentos, Araxá, Belo Horizonte e Brasília, 1958 (assessor).

XXII Sessão da Assembleia Geral da ONU, Nova Iorque, 1967 (assessor e Secretário-Geral).

XXIII Sessão da Assembleia Geral da ONU, Nova Iorque, 1968 (delegado-suplente na Comissão Jurídica).

Reunião da Associação das Câmaras de Comércio da Austrália, 1970 (assessor).

Reunião de Chanceleres Latino-americanos, Bogotá, 1973 (assessor).

Reunião de Reforma da Carta da OEA, Lima, 1973 (assessor).

Reunião do Diálogo da América Latina com os EUA, Tlatelolco, México, 1974 (delegado-suplente).

Reunião Extraordinária do CIES, Washington, 1974 (delegado).

Comissão Especial de Reforma da Carta da OEA, Washington, 1975 (delegado).

V Período Ordinário de Sessões da Assembleia Geral da OEA, Washington, 1975 (delegado).

VI Período Ordinário de Sessões da Assembleia Geral da OEA, Santiago, 1976 (delegado).

II Reunião da Comissão Mista Brasil-Angola, Luanda, 1983 (delegado).

Comitiva do Presidente da República, visitas à Nigéria, Senegal, Arélia, Cabo Verde e Guiné-Bissau, 1983 (membro).

Ordem do Mérito Militar, Grande Oficial, Brasil.

Ordem do Mérito Naval, Grande Oficial, Brasil.

Ordem do Mérito Aeronáutico, Grande Oficial, Brasil.

Ordem de Rio Branco, Grã Cruz, Brasil.

Medalha do Mérito Tamandaré, Brasil.

Medalha do Mérito Santos Dumont, Brasil.

Medalha do Mérito Pacificador, Brasil.

Ordem do Cacique, Guiana.

O Embaixador Asdrubal Pinto de Ulysséa se encontra nesta data no exercício de suas funções de Embaixador do Brasil junto ao Estado de Israel.

Secretaria de Estado das Relações Exteriores, de 1988. — **Sergio Barbosa Serra**, Chefe do Departamento do Serviço Exterior.

(À Comissão de Relações Exteriores)

MENSAGEM Nº 111, de 1988 (Nº 160/88, na origem)

Excelentíssimos Senhores Membros do Senado Federal:

De conformidade com o art. 42 (item III) da Constituição, tenho a honra de submeter à apro-

vação de Vossas Excelências a escolha, que desejo fazer, do Senhor Ronaldo Mota Sardenberg, Embaixador do Brasil junto à União das Repúblicas Socialistas Soviéticas, para, cumulativamente, exercer a função de Embaixador do Brasil junto à República Popular da Mongólia, nos termos do art. 56, § 1º, do Regulamento de Pessoal do Serviço Exterior, baixado pelo Decreto nº 93.325, de 1º de outubro de 1986.

2. Os méritos do Embaixador Ronaldo Mota Sardenberg, que me induziram a escolhê-lo para o desempenho dessa elevada função, constam da anexa informação do Ministério das Relações Exteriores.

Brasília, 20 de abril de 1988. — **José Sarney**.

INFORMAÇÃO

Curriculum Vitae:

Embaixador Ronaldo Mota Sardenberg.
 RJ/SP, 8 de outubro de 1940.
 Filho de Irto Sardenberg e Ruth S. da Mota Sardenberg.
 Bacharel em Ciências Jurídicas e Sociais, END-UB/RJ.
 Professor de Prática Diplomática II, Curso de Prática Diplomática e Consultor, IRBR, 1975
 Terceiro-Secretário, concurso, 20 de janeiro de 1964.
 Segundo-Secretário, merecimento, 31 de dezembro de 1966.
 Primeiro-Secretário, merecimento, 1º de janeiro de 1973.
 Conselheiro, merecimento, 5 de novembro de 1975.
 Ministro de Segunda Classe, merecimento, 12 de dezembro de 1978.
 Ministro de Primeira Classe, merecimento, 22 de junho de 1983.
 Assistente do Chefe da Divisão do Pessoal, 1974.
 Assessor do Gabinete do Secretário-Geral, 1974/76.
 Coordenador de Planejamento Político da Secretaria Geral, 1975/78.
 Secretário Especial de Assuntos Políticos e Econômicos da Área Internacional Bilateral, 1978/84.
 Washington, Segundo-Secretário, 1967/70.
 Nova Iorque, ONU, Segundo-Secretário, 1970/73.
 Nova Iorque, ONU, Primeiro-Secretário, 1973/74.
 Moscou, Encarregado de Negócios, 1982.
 Moscou, Embaixador, 1985/88.
 Programa de Treinamento da ONU, Nova Iorque, 1964 (membro).
 XXXIX Sessão do Comitê de Produtos de Base, FAO, Roma, 1965 (membro).
 XIII Sessão da Conferência Geral da FAO, Roma, 1965 (membro).
 Grupo de Trabalho de Exame dos Projetos de Assistência Técnica ao Nordeste, Recife, 1965 (membro).
 Comissão de Estudos da Política do Cacau, 1965 (representante-suplente do MRE).
 Sessão Extraordinária do Grupo sobre Preços e Quotas da Conferência da ONU sobre Cacau, Genebra, 1966 (membro).
 Conferência da ONU sobre Cacau, Nova Iorque 1966 (membro).

Comitiva do Ministro das Minas e Energia, em visita oficial ao Japão e à Índia, 1966 (membro).

XLI Sessão do Comitê de Produtos de Base da FAO, Roma, 1967 (membro).

VIII Assembleia Geral da Aliança dos Produtores de Cacau, Lagos, 1967 (membro).

V Sessão da Junta de Comércio e Desenvolvimento da Conferência das Nações Unidas para o Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD), 1967 (membro).

Reunião Extraordinária da Aliança dos Produtores de Cacau e Reunião do Comitê Consultivo sobre Cacau da UNCTAD, Genebra, 1967 (membro).

XIV Sessão do Comitê Especial da ONU sobre os Usos Pacíficos do Espaço Exterior, Nova Iorque, 1970 (membro).

XXV Assembleia Geral da ONU, Nova Iorque, 1970 (membro).

Comitê Especial da ONU sobre Operações de Paz, Nova Iorque, 1971 (membro).

I Sessão do Conselho Econômico e Social da Organização das Nações Unidas, Nova Iorque, 1971 (membro).

Comitê Especial sobre Racionalização dos Procedimentos e Organização da Assembleia Geral da ONU, Nova Iorque, 1971 (delegado e relator).

VIII Sessão do Subcomitê Científico e Técnico do Comitê Especial sobre os Usos Pacíficos do Espaço Exterior, Nova Iorque, 1971 (delegado-alterno).

XXVI Sessão da Assembleia Geral da ONU, Nova Iorque, 1971 (membro).

Comitê da ONU sobre os Usos Pacíficos do Fundo do Mar e do Leito do Oceano além dos Limites da Jurisdição Nacional, Nova Iorque, 1972 (delegado-alterno).

Comitê sobre a Situação Financeira da ONU, Nova Iorque, 1972 (delegado-alterno).

Subcomitê Científico e Técnico e Grupo de Trabalho sobre Sensoriamento Remoto da Terra por Satélite do Comitê Especial sobre os Usos Pacíficos do Espaço Exterior, Nova Iorque, 1972 (membro).

XV Sessão do Comitê Especial sobre os Usos Pacíficos do Espaço Exterior, Nova Iorque, 1972 (delegado-alterno).

Comitê Especial sobre Operações de Paz, Nova Iorque, 1972 (delegado-alterno).

XXVII Sessão da Assembleia Geral da ONU, Nova Iorque, 1972 (membro).

Grupo de Trabalho sobre Racionalização, do Conselho Econômico e Social da Organização das Nações Unidas, Nova Iorque, 1973 (membro).

Grupo de Trabalho sobre Sensoriamento Remoto da Terra por Satélite, Nova Iorque, 1973 (delegado).

Comitê da ONU sobre os Usos Pacíficos do Fundo do Mar e do Leito do Oceano, além dos Limites da Jurisdição Nacional, Nova Iorque, 1973 (delegado-alterno).

Sessão do Conselho de Segurança da ONU, Panamá, 1973 (membro).

Subcomitê Jurídico, X Sessão do Subcomitê Científico e Técnico e IV Sessão do Grupo de Trabalho sobre Transmissões Diretas por Satélites do Comitê Especial sobre os Usos Pacíficos do Espaço Exterior, Nova Iorque, 1973 (membro).

Comitê Especial sobre Operações de Paz e Grupo de trabalho do mesmo Comitê, Nova Iorque, 1973 (membro).

Consultas entre os Integrantes do Comitê da ONU sobre a Conferência Mundial de Desarmamento, Nova Iorque, 1973 (membro).

XVI Sessão do Comitê Especial sobre os Usos Pacíficos do Espaço Exterior, Nova Iorque, 1973 (delegado-alterno).

XXVIII Assembleia Geral da ONU, Nova Iorque, 1973 (membro).

Grupo de Trabalho sobre Sensoriamento Remoto da Terra por Satélite e da Força-Tarefa sobre Disseminação de Dados, do Comitê Especial sobre os Usos Pacíficos do Espaço Exterior, Nova Iorque, 1974 (membro).

Missão Precursora a Pequim, 1974.

XXXI Assembleia Geral da ONU, Nova Iorque, 1976 (membro).

Membro da Equipe de Planejamento Político do Ministério das Relações Exteriores, 1977/78.

VIII Assembleia-Geral da Organização dos Estados Americanos, Washington, 1978.

Comitiva do Senhor Presidente da República, em visita oficial ao Uruguai e a República Federal da Alemanha, 1978.

XXXIII, XXXIV, XXXV, XXXVI, XXXVII, e XXXVIII Sessões da Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas, Nova Iorque, 1978/83.

III Reunião de Ministros das Relações Exteriores do Grupo dos "77", Nova Iorque, 1979.

Comitiva do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores, em visita oficial à Venezuela 1979.

Comitiva do Senhor Presidente da República, em visita oficial à Venezuela, 1979.

Chefe da Equipe de Planejamento Político do Ministério das Relações Exteriores, 1979/83.

I Reunião de Chanceleres dos Países Signatários do Tratado de Cooperação Amazônica, Belém, 1980.

Comitiva do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores, em visita oficial à República Federal da Alemanha, aos países da África (Tanzânia, Zâmbia, Zimbábue, Moçambique e Angola), e ao Chile, 1980.

Comitiva do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores, em visita oficial à Bélgica e encontro com a Comunidade Econômica Européia, Bruxelas, 1980.

Comitiva do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores, em visita oficial ao Canadá, 1980.

Comitiva do Senhor Presidente da República em visita oficial ao Paraguai, Argentina e ao Chile, 1980.

Reunião sobre Cooperação Internacional e Desenvolvimento, Cancún, México, 1981 (membro).

XI Assembleia Geral da Organização dos Estados Americanos, Santa Lúcia, 1981.

Comitiva do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores, em visita oficial à Nigéria, ao Senegal, ao México, Cidade do México, e à Grã-Bretanha, 1981.

Comitiva do Senhor Presidente da República, em visita oficial a França, a Portugal, a Colômbia, a República Federal da Alemanha, a Argentina, Paso de Los Libres, e ao Peru, 1981.

XX Reunião de Consulta dos Ministros das Relações Exteriores dos Países Signatários do TIAR, Washington, 1982.

Comitiva do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores, em visita oficial à República Popular da China (Pequim e Xangai), 1982.

Comitiva do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores, em visita oficial ao Japão, Tóquio, 1982.

XIII Reunião Ordinária dos Chanceleres dos Países da Bacia do Prata, Brasília, 1982 (delegado).

Comitiva do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores, em visita oficial a Trinidad-e-Tobago, Port-of-Spain, 1982.

Comitiva do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores, em visita oficial à Itália e à Áustria, 1982.

Comitiva do Senhor Presidente da República em visita oficial aos Estados Unidos da América, ao Canadá e às Nações Unidas, 1982.

Comitiva do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores, em visita oficial a Washington, ao Cabão, Libreville, à Costa do Marfim, Abidjan, a Guiné-Bissau, Bissau, à Iugoslávia, e ao Iraque, 1983.

Comitiva do Senhor Presidente da República, em visita oficial ao México, Cancún, à Nigéria, à Guiné-Bissau, ao Senegal, à Argélia e a Cabo Verde, 1983.

Publicações:

A Política Externa do Brasil nas Duas Últimas Décadas, Revista do Serviço Público, Out-Dez, 1981.

Notas sobre las Relaciones Norte — Sul y el Informe Brandt, Estudios Internacionales, Abr-Junh, 1981 (juntamente com Roberto Abdenur).

Estudo das Relações Internacionais — Universidade de Brasília, 1982.

As Relações Leste Oeste e o Terceiro Mundo. Uma Visão Sul-Americana, Revista do Serviço Público, Out-Dez, 1982.

Ordem do Mérito Aeronáutico, Comendador, Brasil.

Ordem de Rio Branco, Grande Oficial, Brasil.

O Embaixador Ronaldo Mota Sardenberg se encontra nesta data no exercício de suas funções de Embaixador do Brasil junto à União das Repúblicas Socialistas Soviéticas.

Secretaria de Estado das Relações Exteriores, de 1988. — **Sérgio Barbosa Serra**, Departamento do Serviço Exterior.

(À Comissão de Relações Exteriores.)

OFÍCIOS

Do Presidente do Supremo Tribunal Federal:

Nº S/7/88 (nº 68/88-P/MC, na origem), de 15 do corrente, encaminhando ao Senado Federal cópias das notas taquigráficas e do acórdão proferido pelo Supremo Tribunal Federal nos autos da Ação Cível Originária nº 369-5, do Estado de São Paulo, o qual declarou a inconstitucionalidade da expressão "de seus servidores" contida no caput do art. 18, do Decreto-Lei nº 1.089, de 2 de março de 1970, bem como a parte final do § 1º do mesmo art. 18, assim redigida: "exclusivamente aos percebidos pelos servidores da administração direta dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios e sujeitos à tabela progressiva de incidência na fonte sobre os rendimentos do trabalho assalariado".

Nº S/8/88 (nº 71/88-P/MC, na origem), de 15 do corrente, encaminhando ao Senado Federal

cópia do acórdão proferido pelo Supremo Tribunal Federal nos autos do Mandado de Segurança nº 20.555-5, que declarou, na prejudicial, pelo voto médio e incidentalmente, a inconstitucionalidade da seguinte cláusula do art. 1º do Decreto-Lei nº 2.159/84: "com aproveitamento dos seus ocupantes".

O SR. PRESIDENTE (Lourival Baptista) — O expediente lido vai à publicação.

Sobre a mesa, requerimento que vai ser lido pelo Sr. 1º-Secretário.

É lido o seguinte

REQUERIMENTO Nº 38, de 1988

Requeremos, na forma regimental, e de acordo com as tradições da Casa, as seguintes homenagens pelo falecimento do ex-Ministro Mário David Andreazza:

- inserção em ata de um voto de profundo pesar;
- apresentação de condolências à família e ao Estado.

Sala das Sessões, 21 de abril de 1988. — **Jarbas Passarinho** — **Lourival Baptista**.

O SR. PRESIDENTE (Lourival Baptista) — Em votação o requerimento.

O Sr. Jarbas Passarinho — Sr. Presidente, peço a palavra para encaminhar a votação.

O SR. PRESIDENTE (Lourival Baptista) — Tem a palavra o nobre Senador Jarbas Passarinho.

O SR. JARBAS PASSARINHO (PDS — PA. Para encaminhar a votação.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Profundamente pesaroso, cabe-me esta missão que tem respaldo no Regimento do Senado Federal.

Ligavam-me a Mário David Andreazza laços desde a velha Escola Militar do Realengo no Rio de Janeiro, onde S. Exª já despontava como Líder. Foi Presidente do Diretório que, lá, tem o nome de Sociedade Acadêmica Militar. S. Exª era um aluno brilhante e, mais tarde, comprovou isso fazendo o seu curso de Estado-Maior, ainda na patente de Tenente. Depois foi instrutor na Escola de Comando do Estado-Maior do Exército e, inclusive, por duas vezes foi instrutor do General João Baptista de Oliveira Figueiredo e de uma geração de oficiais.

Na sua trajetória militar, S. Exª, posteriormente, foi instrutor na missão militar no Paraguai. Regressou ao Brasil, fez o curso da Escola Superior de Guerra e, imediatamente, pertenceu ao corpo permanente dos instrutores da escola.

Com S. Exª, tive contato permanente, durante muitos anos, quando fomos Ministros em vários Governos diferentes. Tornou-se um nome polêmico aqui nesta Casa e tive que defendê-lo de algumas acusações infelizmente feitas com certa leveza e certa facilidade com que normalmente atacam-se os homens públicos.

E o vejo finar-se em circunstâncias que me lembram muito o drama que eu próprio vivi, há pouco tempo. S. Exª ainda me visitou e a minha

esposa, já se sabendo vítima de câncer, quando eu estava no Rio de Janeiro, abandonando a campanha eleitoral para acompanhar a minha esposa em radioterapia que estava fazendo. Comoveu-me muito aquela visita, porque S. Exª já sabia qual o mal que tinha e, provavelmente, qual o desdobramento desse mal.

Foi um homem que deixou marcada, na sua vida, a vocação para o trabalho. Rasgou estradas neste subcontinente brasileiro como poucos o fizeram, como antes fizera Juscelino Kubitschek. Mas, coube-lhe, além de rasgar as estradas, pavimentar aquelas que no período do Governo do Presidente Juscelino Kubitschek não haviam sido feitas, como, por exemplo, a Belém—Brasília, que tanto faz referência ao Estado que represento e à Amazônia em geral. A Belém—Brasília foi a estrada que o Presidente Juscelino Kubitschek, com a visão de estadista, abriu, acabando com a última ilha do "arquipélago brasileiro".

Durante o período da II Guerra Mundial, na Amazônia, só tínhamos comunicação com o Brasil, o Brasil-potência; o Brasil — Poder por via aérea ou por via marítima muito sacrificada por ameaças de submarinos. Justamente, essa ligação por terra foi, como eu disse, a eliminação da última ilha do arquipélago brasileiro.

Cheguei a Senador, em pleno período revolucionário, no meu entender equivocadamente chamado de ditadura militar, porque ditadura militar eu vi no Peru, onde todos os Ministros eram militares, todos fardados, visitei o Ministério da Educação e só vi uma pessoa à paisana; parece-me que era uma senhora que, se não me engano, era sargento. Isso, sim, era uma ditadura militar. E Mário Andreazza mostrou, no Ministério dos Transportes, e posteriormente no Ministério do Interior, a sua extraordinária vocação de homem público e aquilo que eu denominava de "o grande capataz-mor do Brasil". Hoje me vejo na triste circunstância de, no Senado, pedir, com respaldo no Regimento da Casa, essa homenagem que me parece adequada a quem tanto trabalhou pelo País em 13 anos de Ministro e que teve a sua vida militar caracterizada pelas condições de brilho a que me referi.

O Sr. João Lobo — V. Exª me permite um aparte?

O SR. JARBAS PASSARINHO — Ouço V. Exª com prazer.

O Sr. João Lobo — Peço licença para entrar no pronunciamento de V. Exª sobre o Ministro Mário Andreazza. Fui amigo particular do Ministro Mário Andreazza e, talvez, um dos seus mais fervorosos admiradores. Eu via em Mário Andreazza uma dessas vocações tipicamente nordestinas; "sem ser nordestino", era um homem de uma enorme sensibilidade para os problemas do Nordeste e, durante todas as suas administrações — Governo Médici, Figueiredo e Geisel — ele dedicou grande parte de sua enorme capacidade administrativa a atender os problemas nordestinos. Eu não achava que Mário Andreazza era apenas um tocador de obras, como gostavam os seus desafetos de intitulá-lo. Mário Andreazza era um grande construtor. Um dia ainda se escreverá a história deste País, nessa fase dos governos militares, e a posição de Mário Andreazza ficará bem delineada,

bem definida. Mário Andreazza foi um grande construtor, ao qual este País muito ficou a dever. Não se pode, talvez, conjecturar sobre hipóteses, mas a história deste País teria sido escrita de outra maneira se ele tivesse conseguido alcançar sua indicação para a Presidência da República. Quero, neste momento, render, com toda humildade, junto ao pronunciamento de V. Ex^a, a minha homenagem e o meu preito de saudade a esse grande brasileiro que foi Mário Andreazza.

O SR. JARBAS PASSARINHO — Agradeço a V. Ex^a, Senador João Lobo, o aparte, e sei que realmente o Nordeste tem um débito para com o Ministro Mário Andreazza pelo esforço que ele realizou, especialmente no campo do Ministério do Interior. Mas, para coadjuvar o julgamento de V. Ex^a citaria apenas um fato: era eu Ministro da Educação e Cultura, no Governo do Presidente Médici, quando fui chamado pelo Presidente ao palácio. Lá se discutia a possibilidade ou não da construção da rodovia que depois se chamou Transamazônica. E o Presidente Médici me disse: chamei você aqui, não na qualidade de Ministro da Educação, mas na qualidade de Senador do Pará, porque nós vamos tomar uma decisão hoje e eu gostaria de ter sua opinião. Uma parte do Ministério, que estava reunida, era constituída do Ministro da Agricultura Cime Lima, do Ministro Mário Andreazza, do Ministro Costa Cavalcanti, do Ministro Reis Veloso e dos chamados Ministros da Casa. Dividiam-se os Ministros em relação à conveniência ou não da construção da estrada. Os Ministros do Nordeste, especialmente os Ministros Costa Cavalcanti e Reis Veloso, não viam com simpatia a construção da estrada, porque ela tiraria uma parte do PIN, uma parte, portanto, dos incentivos fiscais que iam para o Nordeste. E coube ao Ministro Mário Andreazza fazer a defesa daquela construção que eu secundeie em seguida, porque, realmente, eu me lembrava da velha frase de Oliveira Viana, que falava: "No Brasil entre o homem sem a terra e a terra sem o homem." Então, existia o contraste entre uma Amazônia demograficamente um deserto — com menos de 2 habitantes por Km², e o Nordeste pulando, com mais de 30 milhões de habitantes, sem poder mais tirar sustento daquele solo na conveniência de uma vida humana digna. Então, a grande inspiração do Ministro Mário Andreazza para a construção da Transamazônica era exatamente essa ligação: era a ligação entre o vazio amazônico e o Nordeste superpovoado. E mais ainda, também tive a oportunidade de, na ocasião, dizer diferentemente de tudo que se tinha feito até hoje então na tentativa de colonizar a Amazônia, porque devemos a colonização da Amazônia tanto ao Nordeste e aos nordestinos, devemos desgraçadamente às secas, devemos aos dramas, às calamidades públicas, que espantavam aquela gente, sem poder ficar no Nordeste, para o litoral e do litoral eram muitas vezes aprisionados desde logo por um sistema pré-capitalista cruel que se fazia na Amazônia brasileira, que era a velha escravidão que se realizava, através do processo da mão-de-obra que já ia como escrava a trabalhar nos seringais. Pela primeira vez se fazia o contrário: a pessoa via uma estrada sendo construída e era um grupo que penetrava em uma estrada de penetração para uma área desabitada, onde se fez a Transamazônica. Eu tive a oportunidade

depois de visitá-la por duas vezes, e vi pessoas que batiam no bolso e diziam "eu tenho o Banco do Brasil aqui", porque receberam lotes de terra e trabalharam, plantaram café, cana-de-açúcar, arroz e milho. Então, aquela estrada — muitas vezes eu tive debates nesta Casa, e o nobre Senador Itamar Franco deve estar lembrado disso — era uma estrada curiosamente voltada para o desenvolvimento brasileiro e contra o Governo, porque o grupo da Transamazônica votava com o PMDB, e o PMDB aqui acatava a construção da Transamazônica: e a população da Transamazônica se voltava contra nós, porque aquela estrada tinha sido aberta, mas não tinha sido concluída. Automaticamente, o pessoal do Amazonas era o primeiro a condenar, e o segundo eram aqueles colonos que posteriormente ao fato de não terem havido as vicinais em tempo oportuno tiveram frustrados os seus intentos. Mas hoje lá criaram-se cidades na Transamazônica paraense, cidade da noite para o dia com uma grande expressão, inclusive provocando mudanças de sede do município.

Coloco um exemplo, se V. Ex^a me permite, coadjuvando o seu pensamento, ele não era apenas um tocador de obras, na hora em que ele fez uma estrada dessa, ele pensava no que estava como consequência geopolítica do resultado da sua atuação e não apenas uma estrada e mais para permitir rumores de benefícios de empreiteiros e assim por diante.

O Sr. Itamar Franco — Permite-me V. Ex^a um aparte?

O SR. JARBAS PASSARINHO — Ouço o Senador Itamar Franco, com muito prazer.

O Sr. Itamar Franco — Senador Jarbas Passarinho, gostaria de juntar a minha voz à de V. Ex^a nesta homenagem que presta ao Ministro Mário Andreazza. E trago um testemunho: Prefeito do MDB e, apesar das nossas divergências políticas, nos contatos que pude ter com o Ministro Mário Andreazza, pude perceber o seu espírito público e a sua cordialidade para o homem que administrava a cidade de Juiz de Fora logo após o período revolucionário. Recordo-me que, aqui, também, no Senado, V. Ex^a há de se lembrar também a defesa que fizemos na época do então Diretor do DNER, Dr. Eliseu Resende, e, posteriormente, Ministro dos Transportes, como Prefeito, tive a oportunidade de estar com o Ministro Mário Andreazza e com o Dr. Eliseu Resende, quando solicitava — e V. Ex^a falou no problema geoeconômico — para Minas Gerais, também baseado no critério geoeconômico, a ligação entre Juiz de Fora e Caxambu, que permitiria a aproximação da nossa Zona da Mata com o sul de Minas. E pude obter do Ministro Mário Andreazza e do Dr. Eliseu Resende a melhor boa vontade, e posteriormente essa estrada foi construída, como também a nova Rio — Juiz de Fora, bem como aquela época já se discutia a chamada Linha Vermelha, que permitirá uma nova ligação através da Avenida Brasil. Por isso, neste instante, peço permissão a V. Ex^a ao interrompê-lo, para juntar a minha voz à homenagem que gostaria, também, de singelamente, prestar ao Ministro Mário Andreazza.

O SR. JARBAS PASSARINHO — Muito obrigado Senador Itamar Franco. O seu gesto mais uma vez comprova o que nesta Casa já me

acostumei a fazer do julgamento de V. Ex^a: um homem justo. E V. Ex^a não tem barreira de natureza doutrinária ou partidária na hora de fazer justiça.

Agradeço a V. Ex^a o aparte que me deu.

O Sr. João Menezes — Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. JARBAS PASSARINHO — Ouço o nobre Senador João Menezes.

O Sr. João Menezes — Eminentíssimo Senador Jarbas Passarinho, o Ministro Mário Andreazza, no meu entender, foi um verdadeiro trator para abrir novas frentes de trabalho neste Brasil afora. Lembro-me do primeiro contato que tive com ele.

Foi quando trouxe para a Câmara dos Deputados o plano da Transamazônica. Fui um dos que combati fazendo um discurso até um tanto violento, porque queria que se acabasse primeiro a Belém — Brasília, antes de se começar a Transamazônica. Depois, tive também outro embate com ele na construção da Ponte Rio — Niterói. E hoje a Ponte Rio Niterói está prestando serviços inestimáveis ao País e à Nação.

O SR. JARBAS PASSARINHO — Inteiramente pagas.

O Sr. João Menezes — Paga e, até hoje, fonte de renda para o País. Com o pedágio cobrado deve estar dando um bom rendimento.

O SR. JARBAS PASSARINHO — Ela foi autofinanciada, no final.

O Sr. João Menezes — Foi autofinanciada. Eu fui contra sua construção quando parlamentar da oposição, juntamos um monte de documentos e enviamos à mesa da Câmara quase que uma pequena duna. Coisas que acontecem na vida e que continuamos diariamente vendo. Há sempre um combate às grandes obras, pois temos uma mentalidade talvez arraigada a certos princípios já ultrapassados. Posteriormente mantive amizade com o Ministro Mário Andreazza, porque era, realmente, um cidadão afável, agradável, de bom trato, dessas pessoas que podemos dizer "gente boa". Encontramos-nos algumas vezes e lastimei profundamente o que lhe aconteceu na disputa eleitoral, porque essa disputa foi a divisão criada dentro do próprio Partido a que pertencia uma situação quase que impossível. Lembro-me que dias antes da convenção do PDS, acho que era o PDS...

O SR. JARBAS PASSARINHO — Era PDS.

O Sr. João Menezes — ... houve uma reunião na Casa do Deputado José Camargo em Brasília e — se não me falha a memória — foi o meu amigo Senador Carlos Chiarelli quem fez uma exposição, num quadro, do que seria o resultado da eleição do Ministro Mário Andreazza para candidato a Presidência da República. O expositor apresentou resultados positivos, mostrando Estado por Estado que eu, nessa minha rudeza indígena, disse: "Mas não está certo isso, pois tem uns 5 ou 6 Estados que o resultado não está correto". E o resultado foi aquele que todos nós vimos. Mas, minha palavra é para transmitir o meu pesar. Acompanhei, vinha acompanhando há alguns dias, esse estado de saúde precário do Ministro

Mário Andreazza e lastimei profundamente o ocorrido. A notícia de que havia piorado foi muito repentina e não tive tempo de estar ao seu lado para lhe dar um abraço. Quero, nesta oportunidade em que V. Ex.^a, com a capacidade habitual, presta ao Ministro Mário Andreazza uma homenagem, dizer que me solidarizo com todas as honrarias que lhe são prestadas, às quais ajunto os pêsames e a solidariedade do Partido da Frente Liberal.

O SR. JARBAS PASSARINHO — Obrigado, Senador João Menezes. A referência que V. Ex.^a faz lembrar-me uma leitura que fiz hoje, pela manhã, de uma declaração do ex-Ministro Camilo Penna. S. Ex.^a disse que, nas vésperas da Convenção do PDS, as pessoas que, como o Senador Carlos Chiarelli, prognosticavam grandes vitórias para o ex-Ministro Mário Andreazza, enchiam-lhe a casa, a tal ponto que S. Ex.^a teve dificuldade de chegar até o Ministro. No dia seguinte à Convenção, S. Ex.^a teve dificuldade de novo de chegar à casa do Ministro, mas por causa da multidão que estava na casa do Sr. Paulo Maluf. Por isso se vê o que é a vida pública.

O Sr. José Fogaça — Permite V. Ex.^a um aparte, nobre Senador Jarbas Passarinho?

O SR. JARBAS PASSARINHO — Ouço, com prazer, o nobre Líder Senador José Fogaça.

O Sr. José Fogaça — Senador Jarbas Passarinho, a Liderança do PMDB quer compartilhar com V. Ex.^a deste pesar que a Casa registra pela morte do ex-Ministro Mário Andreazza, um gaúcho que sempre teve o respeito dos seus conterrâneos. Embora fosse seu adversário político, reconheço que foi um homem empreendedor. Não quero fazer aqui filosofia shakespeariana, mas o homem deve ser lembrado pelo bem e pelo mal que fez. Na verdade, a imagem que fica, depois de tanto tempo, do ex-Ministro Mário Andreazza é de que S. Ex.^a era um liberal e tinha o bom caráter dos boêmios e, acima de tudo, era um tocador de obras. Lembro-me até que os seus adversários usavam esta imagem do tocador de obras de forma negativa. Hoje, isto irá para a história de sua vida como uma lápide consagradora: era um tocador de obras. O País em expansão precisava e precisa de um tocador de obras. Um homem deve ser lembrado pelo mal e pelo bem que fez, mas fico com uma frase sábia do Senador Nelson Carneiro: "gostaríamos de lembrar o ex-Ministro Mário Andreazza pelo bem que fez e pelo mal que impediu que fizessem". Solidarizo-me com V. Ex.^a, com toda a família do ex-Ministro Mário Andreazza, com os seus correligionários e lamento a sua perda para o País.

O SR. JARBAS PASSARINHO — Muito obrigado, nobre Senador José Fogaça.

O Sr. João Castelo — Permite um aparte?

O SR. JARBAS PASSARINHO — Ouço o Senador João Castelo.

O Sr. João Castelo — Nobre Senador Jarbas Passarinho, no início da minha vida política, tive o prazer de conhecer o Ministro Mário Andreazza, exatamente naquele instante em que o Senador João Menezes, à época Deputado, meu colega, o acusava pela construção da Ponte Rio-Niterói.

Era eu Vice-Líder do Governo Emílio Garrastazu Médici e um daqueles que tornava a defesa do Ministro Mário Andreazza, como apologista daquela obra que, hoje, mostra que, de fato, era extremamente necessária e já se pagou várias vezes. Naquela ocasião, pude privar, muito de perto, com o Ministro Mário Andreazza e conhecer um dos homens simples, bom caráter, humano e prático deste País. Um homem que administrava com a mentalidade de empresário, com mentalidade de quem realmente queria fazer alguma coisa rapidamente e lutava, sobretudo, para superar, às vezes, as dificuldades da burocracia, para a boa condução dos trabalhos do seu Ministério. Tempos depois fui guindado ao Governo do Maranhão e, no início desse Governo, quando me defrontava com um problema dos mais sérios da minha terra, exatamente o abastecimento de água na Capital do Estado, numa fase supercrítica, quando eu precisava trazer do continente, a 80 km da ilha de São Luís, a água do rio Itapicuru, para que a cidade não entrasse em crise permanente e total. Foi o então Ministro do Interior Mário Andreazza que, na sua maneira prática, passando por cima de toda burocracia, deu-me exatamente o apoio inicial, na época, para que pudesse começar o projeto — projeto que deixei concluído e que, no gênero, é o maior da América Latina. Se não fosse aquele homem, com a sua praticidade, com a sua administração, realmente, de quem tem visão, o apoio total do Governo e, muito especialmente, do então Ministro Delfim Netto, também por pedido dele, do Ministro do Interior e homem do setor, talvez a Capital de meu Estado não estivesse com um problema dos mais graves solucionado. É esse o homem que o Brasil perdeu e digo que ele deve ser lembrado por esses fatos: pelo bem que fez e jamais pelo mal que lhe quiseram imputar neste País, porque, realmente, o ex-Ministro, Mário Andreazza era um homem incapaz de fazer o mal a algum ser humano. Deixo, aqui, o meu depoimento, de um velho amigo e admirador, de que o Brasil perde um dos homens públicos que mais se destacaram pelo bom trabalho, pela maneira leal e pelo bom caráter, que era uma marca, realmente, de sua personalidade.

O SR. JARBAS PASSARINHO — Agradeço, Senador João Castelo, e artigo o aparte de V. Ex.^a ao do nobre Líder José Fogaça para mostrar exatamente que a expressão usada pelo Líder do PMDB sensibilizou-me muito e eu posso um dia ainda revelar algumas coisas do passado. E a expressão foi muito justa, Senador José Fogaça, quando V. Ex.^a disse que ele pode ser lembrado, citando, se não me engano, Nelson Carneiro, que "Mário Andreazza podia ser lembrado pelo mal que impediu que se fizesse". E muitas vezes realmente impediu, pelo seu espírito liberal e, por isso, artigo o aparte do Senador João Castelo ao de V. Exa.

O Sr. Francisco Rollemberg — Nobre Senador, V. Exa. me permite?

O SR. JARBAS PASSARINHO — Ouço V. Ex.^a com muita honra, Senador Francisco Rollemberg.

O Sr. Francisco Rollemberg — Senador Jarbas Passarinho, V. Exa. neste instante, quando reverencia uma das figuras mais singulares da

história pública recente de nosso País, seu compatriota de armas, nós, que representamos o PMDB de Sergipe, queremos, em nome de nossa Bancada, nos associar a esta reverência. Se ao Ministro Andreazza o Brasil muito deve, Sergipe, de maneira muito especial, lhe é devedor. Quando Prefeito de Aracaju, o atual Ministro do Interior, Dr. João Alves Filho, pôde ele modernizar essa cidade e tornar a nossa Capital uma das mais agradáveis e de melhor qualidade de vida entre as Capitais do Nordeste do Brasil. Foi a presença diuturna do Ministro Mário Andreazza, auxiliando o Prefeito João Alves que permitiu que Aracaju fosse o que é hoje. Em seguida, o Sr. João Alves Filho assumiu o Governo do Estado e fez uma das mais profícuas administrações. Na sua administração, também o Ministro Mário Andreazza se fez presente. Por isso, nós que conhecemos o Ministro Andreazza, na nossa ARENA, no nosso PDS, uma figura amena, simpática, mas um executivo de resposta pronta, imediata, não podíamos deixar de, em nosso próprio nome, em nome dos Sergi-panos, associarmos-nos a esta justa homenagem que V. Exa. lhe presta neste instante.

O SR. JARBAS PASSARINHO — Muito obrigado, Senador Francisco Rollemberg.

O requerimento foi apresentado, Sr. Presidente, e por V. Exa. submetido, naturalmente, ao Plenário. Pelas manifestações aqui recebidas, apresento o meu agradecimento pessoal a todos que comigo se solidarizaram na homenagem póstuma prestada a essa grande figura de brasileiro que foi o Ministro Mário David Andreazza.

O SR. PRESIDENTE (Lourival Baptista) — Em votação o requerimento.

Os Srs. Senadores o que aprovam queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Aprovado.

A Mesa associa-se às homenagens e fará cumprir a deliberação da Casa. Em meu nome pessoal desejo também participar destas homenagens ao Ministro Mário Andreazza, a quem me ligavam laços de amizade alicerçada no apoio que nos deu quando Governador de Sergipe, e ele era Ministro dos Transportes, fazendo com que se realizassem obras que perpetuaram a sua memória. Bastaria citar somente duas: a ponte Propriá-Colégio e o asfalto da BR-100 — trecho Sergipe-Alagoas. Sergipe foi o primeiro Estado no Nordeste que teve a BR-101 completamente asfaltada.

Também o apoio que proporcionou no Ministério do Interior, ao Governador João Alves Filho, não só como Prefeito de Aracaju mas também Governador do Estado. Aliás, relembro que o Ministro Mário Andreazza aqui esteve, já enfermo, para assistir à sua posse no Ministério do Interior.

O Brasil chora e sente a perda desse extraordinário homem público que foi o Ministro Mário Andreazza, cumpridor dos seus deveres, trabalhador, empreendedor, sério, honesto, digno, que teve a satisfação, quando membro do PDS, votar no seu nome ao ensejo da Convenção para Presidente da República.

Subescrevi o requerimento do eminente Senador Jarbas Passarinho, e reafirmo que esta Casa prestou hoje uma justa homenagem a um homem de bem, grande brasileiro, que a Nação inteira, de Norte a Sul lamenta o seu desaparecimento e reverencia a sua memória.

O SR. PRESIDENTE (Lourival Baptista) — Há oradores inscritos.

Com a palavra o eminente Senador José Fogaça.

O SR. JOSÉ FOGAÇA (PMDB — RS. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Estamos iniciando outra fase da Assembleia Nacional Constituinte que vai tratar, agora, dos temas econômicos e sociais. Estamos, portanto, nos momentos finais dos trabalhos constituintes.

Sem uma exagerada visão otimista, posso dizer que dentro de quarenta, no máximo cinquenta dias, teremos promulgada a nova Constituição. Salvo, evidentemente, se houver um desequilíbrio, uma ruptura e uma situação imprevisível. De qualquer forma, estamos caminhando para a nova Constituição e, a meu ver, chegamos ao ponto culminante do processo de transição democrática no Brasil.

É a reflexão que convido os Srs. Senadores, os Srs. Membros desta Casa, a fazer neste momento. Vamos promulgar a nova Constituição brasileira e, ao mesmo tempo, completar um ciclo histórico no Brasil. Um ciclo histórico de quase trinta anos. A última eleição que se realizou neste País para escolha direta do Presidente da República foi no dia 3 de outubro de 1960. É bem possível que o novo Presidente eleito só venha a tomar posse em 1990. Isso nos dá seguramente um ciclo de trinta anos de dominação conservadora neste País. Trinta anos são quase 1/3 de século. É muito tempo. Trinta anos são quase o período da Guerra dos Trinta Anos na Europa do século XVII. Consolida a hegemonia de um grupo social e congela, sedimenta todas as formas de dominação econômica. Para que isto seja alterado, para que isto seja reformulado, para que haja um redirecionamento social, econômico e político do País, são necessários esforços hercúleos, esforços gigantescos, que possivelmente num pequeno, num reduzido período de tempo, não possamos fazer.

E a reflexão que faço neste momento é a herança que terá nas mãos o País após estes trinta anos.

Muito ao contrário do que alguns possam supor, vejo que, como herança destes trinta anos, do ponto de vista econômico e do ponto de vista do aparelho produtivo, recebemos um País modernizado. Seria equívoco e, mais do que isto, seria estupidez negar que o Governador autoritário modernizou o aparelho produtivo, o sistema de produção econômica deste País.

No entanto, ao lado desta modernidade que caracteriza hoje o Brasil, uma Nação industrializada, o oitavo Produto Interno Bruto do Mundo, uma Nação complexa, atingindo setores de ponta em algumas áreas da tecnologia, um País que hoje produz aviões, computadores e que é capaz de produzir pesquisa, tecnologia da mais avançada, este País, infelizmente, recebeu também como herança um arcaísmo político entristecedor e pouco encorajador. Talvez uma das heranças mais negativas deste regime, ou desta situação de repressão política à que fomos submetidos, é essa atitude corporativista que se impregnou de forma doentia, essa enfermidade do corporativismo que se enraizou na sociedade brasileira.

Um regime autoritário nega à população o direito de participação política, o direito de intervenção nas decisões centrais, nas decisões mais abrangentes, capazes de reformular a sociedade como um todo. Um dos maiores males que produz um regime autoritário é justamente a segmentação, a setorização e a fragmentação de uma visão da realidade brasileira.

Infelizmente, Sr. Presidente, não temos, hoje, no Brasil, setores organizados ou representativos capazes de formular uma proposta abrangente, que seja complexa e unificadora dos interesses nacionais. Muito ao contrário — e posso dar este testemunho como Relator-Adjunto da Assembleia Nacional Constituinte, como alguém que acompanha dia a dia o trabalho do Relator e que, muitas vezes, tem a incumbência de receber demandas oriundas da sociedade organizada, da sociedade civil — não tenho registro, Sr. Presidente, como Relator-Adjunto, ao longo de mais de um ano de trabalho, de que um grupo social organizado tenha vindo à Assembleia Nacional Constituinte para apresentar uma proposta em nome dos interesses abrangentes, dos interesses maiores, dos interesses comuns a toda a sociedade brasileira. O que temos são setores, corporações, fragmentos, interesses pulverizados em conflito. Esta é uma herança maligna do processo autoritário que fomos obrigados a viver ao longo de tanto tempo.

O Sr. João Menezes — Permite-me V. Ex. um aparte?

O SR. JOSÉ FOGAÇA — Gostaria de dar o aparte a V. Ex., mas pretendo, também desenvolver um pouco mais esta questão que estou trazendo à Casa.

O Sr. João Menezes — Aguardo. É interessante o assunto.

O SR. JOSÉ FOGAÇA — Estamos diante do grevismo, que é uma doença tão grave, tão grande quanto a proibição do direito de greve. Vejo, entre os setores de esquerda, neste País, a confusão entre duas questões, que a defesa radical e intransigente do direito de greve significa, ao mesmo tempo, apoio incondicional e rígido a qualquer greve que se realize a qualquer momento e a qualquer hora. Por outro lado, por parte dos empresários, que deveriam ter o papel de classe dirigente neste País, o que se vê, Sr. Presidente e Srs. Senadores, são reivindicações eminentemente classistas, corporativistas, não pensam sequer um minuto no problema dos direitos sociais entendendo que toda conquista social dos trabalhadores é caótica, é destrutiva e inviabiliza o sistema produtivo neste País.

Ora, Sr. Presidente, ora, Srs. Senadores, tenho um registro a fazer. Recebi de um órgão que representa os trabalhadores junto à Assembleia Nacional Constituinte uma nota pelo meu trabalho, por minha atuação como Constituinte 9,5 sobre 10.

A Federação do Comércio do Rio Grande do Sul reuniu-se e resolveu também dar uma nota aos Constituintes, e sobre 100 deu a este Constituinte uma nota 22 — o que seria 2,2 sobre 10 —, uma nota péssima para este Membro da Assembleia Nacional Constituinte. Os empresários do Rio Grande do Sul foram rigorosíssimos com o comportamento deste Constituinte, deste Senador que está falando. Em hipótese alguma crítico ou lamento a nota que me foi dada. Apenas la-

mento e crítico, isto sim, que a nota que me foi atribuída em nenhum momento levou em consideração a atuação que tive ou que tiveram os demais Constituintes — dou o meu exemplo não por vaidade, não por egocentrismo, mas por ética e para citar as notas dadas aos demais Constituintes do Rio Grande do Sul —, a nota dos empresários levou em consideração o conjunto de atitudes, de práticas, de trabalhos realizados pelos Constituintes a serviço dos interesses globais da sociedade brasileira. Os empresários do Rio Grande do Sul julgaram-se apenas a partir da maior ou menor defesa dos seus estritos e egoísticos interesses — e esta é uma visão corporativista danosa, maligna e profundamente antidemocrática.

Ao mesmo tempo percebo que os trabalhadores me deram a nota 9,5 não pelo conjunto de trabalhos, ou de atividades ou práticas que possa ter realizado em relação ao conjunto do texto da Constituição que estamos produzindo, dos interesses globais da sociedade brasileira, mas apenas, estritamente, em relação aos seus interesses específicos, na questão dos direitos trabalhistas.

Portanto, Sr. Presidente, estamos registrando, neste País, a presença vigorosa e, a meu ver, destrutiva do corporativismo.

Faço esta análise muito menos em função da Constituinte e muito mais em função da realidade brasileira que estamos vivendo. Um Governo que está encarregado da transição democrática, que está encarregado do processo de condução do País do regime autoritário para um regime democrático pleno, e que, portanto, realiza nada mais do que um rito de passagem, um rito de travessia, esse Governo deveria estar cômico, deveria estar ciente desta realidade, para perceber que ou se monta uma grande equação política para as reformas sociais ou estaremos caminhando celerramente para o atraso e retrocesso político.

Sr. Presidente, Srs. Senadores, o que estamos vendo, o que estamos constatando, o que estamos percebendo é que, a cada passo e a cada dia, o Governo brasileiro se descola mais e mais da sociedade brasileira, se descola mais e mais de suas formas representativas orgânicas, sérias e constituídas, para gerir o Estado e a economia a partir de uma visão que é estreita, parcial e que, em nenhum momento, leva em conta a abrangência dos interesses globais da sociedade brasileira.

Ora, Sr. Presidente, a via do arrocho salarial e do congelamento dos salários dos trabalhadores, esta via, quero dizer que ela dá certo, ela é muito eficiente. E aí está a prova da Bolívia, que veio de uma inflação milhardária para uma inflação de 40% ao ano. Há o exemplo, que pode ser citado também, do Chile, que realizou um verdadeiro milagre econômico. E ninguém vai recusar que seja um exemplo notório também o da Sr. Margaret Thatcher, na Inglaterra, que tem a inflação sob controle pela via de uma ortodoxia econômica que foi empregada seriamente.

Na Bolívia é perfeitamente possível, porque na Bolívia não há uma sociedade civil organizada e capaz de responder à ação do governo, não há uma sociedade civil capaz de colocar as suas demandas de forma precisa e mais vigorosa. No Chile — não preciso lembrar a V. Ex. há um governo autoritário, um governo militar, uma ditadura

férrea também, que se vale da força e da prepotência para aplicar medidas econômicas que estrangularam os trabalhadores ao longo de seis ou sete anos, que congelaram a divisão e uma distribuição injusta da renda, de modo que, após isso tudo, evidentemente a inflação tem que ser controlada. Não é diferente a situação da Inglaterra. Por quê? Não porque o governo da Sr^a Margaret Thatcher seja autoritário ou antidemocrático; ela foi eleita pelo povo da Inglaterra, pela via do parlamento. Mas o que ocorre na Inglaterra é muito diferente. Momentos claros de ortodoxia e de recessão econômica, de redução dos salários que tivemos recentemente na Inglaterra, não representavam miserabilização das massas trabalhadoras, porque numa economia de abundância, como é a economia inglesa — o quinto Produto Interno Bruto do Mundo numa pequena ilha — não significam miserabilização a recessão econômica e a ortodoxia do controle dos salários. Pode um trabalhador ver reduzidos os seus ganhos, mas isto não significa a mortandade infantil massiva como na Bolívia, como no Chile e como no Brasil.

Por isto, Sr. Presidente, fico, neste momento, estarelecido e é verdade — desesperançado, quando vejo que o Governo brasileiro não está disposto a convocar a sociedade brasileira para um grande pacto político e social, um pacto político pelo qual se pudesse montar uma equação política para organizar as perdas e os ganhos, quem perde e quem ganha, quem cede e quem tem vantagem nesse processo de reorganização e de reajustes da economia brasileira. Se não houver esse pacto, se não houver essa equação política, é evidente, Sr. Presidente, que a nenhum porto chegaremos, a nenhuma solução chegaremos.

Infelizmente, a via eleitoral, que — acredito — seria, neste momento, a solução mais expedita para a montagem de um pacto político-social no País, está colocada no horizonte.

O Sr. Dirceu Carneiro — Permite-me V. Ex^a um aparte?

O SR. JOSÉ FOGAÇA — (Um instante, nobre Senador. Ouvirei V. Ex^a tão logo conceda o aparte ao ilustre Senador João Menezes, que o solicitou anteriormente. Permita-me apenas concluir meu raciocínio.

Não teremos eleições em 1988, e o pacto social que seria preciso fazer, nos moldes do Pacto de Moncloa, na Espanha, este Governo não tem, em primeiro lugar, legitimidade e, em segundo lugar, força e credibilidade política para fazê-lo. Portanto, não estamos diante de uma situação que gere e alimente muitas esperanças. Uma sociedade minada pelo corporativismo nos leva, neste momento, a fazer, num quadro, o retrato bastante entristecedor: do País e nos leva a apelar para uma conscientização desse processo que estamos vivendo.

Com muita honra e com muito prazer concedo o aparte ao nobre Senador João Menezes, em exercício do PFL.

O Sr. João Menezes — Nobre Senador José Fogaça, apreciei bastante os comentários que V. Ex^a fez quanto ao progresso que o Brasil alcançou nestes últimos tempos, o que é verdadeiro e indimentável. Em todo o Território Nacional o progresso é grande, o crescimento é grande, como

por exemplo o sistema de comunicação, a abertura das estradas, a informática, entre outros, e talvez por isto as nossas necessidades são maiores. Neste aparte, que deve ser tão curto quanto possível, vou fixar-me em apenas dois itens. O primeiro, quanto à democracia. V. Ex^a comete uma grande injustiça, porque, mesmo no período revolucionário — quando até fomos contra — a democracia começou a aparecer, desde o Governo Geisel e, depois, no Governo do Presidente João Figueiredo, que teve um posicionamento realmente muito firme para que a situação democrática do País se regulamentasse, principalmente abrindo os caminhos políticos à liberdade de expressão, entre outros assuntos candentes. Era um homem que tinha grande expressão, grande posicionamento e — posso assegurar com meu testemunho pessoal — foi uma garantia para que a transição democrática se verificasse, dando maiores facilidades, concedendo e regularizando direitos e impedindo que qualquer outra forma menos democrática se apoderasse daquelas ocasiões, porque o que Sua Excelência queria era cumprir o que a lei determinava, enfim, passar o Governo a quem de direito. E fez isso. Ainda quanto à democracia, ontem ouvimos um discurso — não sei se do Senador Afonso Camargo ou do Senador Mansueto de Lavor — em que se dizia que o Presidente Sarney também tem avançado muito na democracia. Todos sabemos que tem, às vezes até excessivamente, porque esta democracia já passa daquela linha em que se deve ter, pelo menos, um mínimo de respeito ao outro, em que um cidadão tem que ter respeito a outro cidadão. Essa democracia tem sido muito aberta, sobretudo na imprensa, no rádio, na televisão, nos meios de comunicação. É uma abertura total, em todos os sentidos: no sentido moral, no sentido político, enfim, em todos eles. Há um avanço nas liberdades democráticas muito grande no Governo do Presidente Sarney. Então, neste ponto creio que V. Ex^a comete duas grandes injustiças. A terceira parte, a que diz respeito a nós, Constituintes: a feitura da nova Constituição. Realmente estamos marchando para uma Constituinte mais moderna, mais de acordo com as nossas necessidades. Muita coisa tem sido feita e temos que mudar, muitas vezes, as idéias que estão arraigadas. Os Constituintes tudo têm feito, têm-se esforçado e, às vezes, há um exagero, uma medida mais populista ou mais eleitoreira, mas, no fundo, num exame geral, vamos verificar que há um avanço na Constituição, embora ela ultrapasse as normas gerais de uma Carta Magna, que seria aquela de estabelecer os princípios paralelos dentro de quais a cidadania deve movimentar-se. Estamos incluindo na Constituição normas de lei trabalhista as mais variáveis, estabelecendo os mínimos detalhes, que não vão ser sustentados amanhã, porque essas pequenas formas sociais, mudam conforme o tempo. Se as amarrarmos dentro da Constituição, essa Constituição pode estar fadada a morrer na infância. O grande defeito da Constituição não está propriamente nessa modernização ou modernidade, como V. Ex^a gosta de usar. Nós, os homens da Constituinte, precisamos ter outra visão. Vou dar um exemplo a V. Ex^a. Há pouco tempo se votou, na Assembleia Nacional Constituinte, contra o meu posicionamento, aquilo que chamei o "boing da alegria". Votou-se o aumento do número de Constituintes,

de 60 para 70. O que isto representa? Que os grandes Estados vão ter o número aumentado para 70 deputados: São Paulo, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro; outros para 65; e nós, da Amazônia, vamos ter apenas mais um; em outros, não se vai mexer em nada. Enfim, com esse procedimento, a que chamo de "boeing da alegria", vamos restabelecer a desigualdade de tratamento na Constituição, quer dizer, os pequenos Estados vão continuar pequenos Estados, os grandes Estados vão continuar grandes Estados. Este é um defeito fundamental grave que a Assembleia Nacional Constituinte está fomentando, porque, em vez de mantermos o equilíbrio nesta Nação, vamos manter o desequilíbrio, quer dizer, vamos obrigar os pequenos Estados e pobres a continuar, e os ricos, cada vez mais ricos. Este é um grande defeito de forma. Também se fala em ecologia, se fala em defesa da Assembleia, se fala que a Amazônia está sendo predatoriamente destruída, fazem-se programas de televisão, entrevistas nos jornais, e os Constituintes falam sobre isto e, quando se procura — e nós procuramos — uma medida, talvez até violenta, de estabelecer uma forma, uma taxa para a exportação da madeira que se faz na Amazônia, bruta ou semipreparada, não conseguimos aprovação da Assembleia Constituinte, somos derrotados. Quer dizer, um assunto que interessa ao País, que interessa à Nação e que interessa, sobretudo, a uma região que se diz sufocada pela destruição continuada de suas florestas, a Constituinte amarra-se através dos tributaristas, que são tributaristas e governistas, ao invés de serem tributaristas políticos para atender ao interesse da Nação. Peço a V. Ex^a me perdoe o aparte, mas gostaria de deixá-lo inserido, sem examinar as outras nuances do pronunciamento de V. Ex^a.

O SR. JOSÉ FOGAÇA — Sem dúvida. O aparte de V. Ex^a colabora, enriquece o meu pronunciamento. O que V. Ex^a está dizendo é algo, que não nego, não recuso. Aliás, considero-me um soldado desta causa, dos avanços, das inovações no campo da superestrutura jurídica do Estado. Mas creio que V. Ex^a errou no enfoque e na resposta, porque o meu pronunciamento não se atém à obtenção desses ganhos na organização da superestrutura jurídica do Estado. Não estou falando das questões formais, não estou falando do texto da Constituição e das leis liberalizantes que nós, sucessivamente, aprovamos no Congresso Nacional ao longo deste processo de abertura. Não só fui um militante desta causa como me considero um dos responsáveis por ela, um dos pequenos, modestos, mas responsável por ela. Portanto, V. Ex^a acrescentou ao meu pronunciamento, mas, infelizmente, não toca na questão à que me refiro. Estou dizendo que, malgrado uma superestrutura jurídica avançada que possamos estar conquistando, temos, ainda, uma sociedade que é doentamente desarticulada, do ponto de vista dos interesses comuns, dos interesses globais. Uma sociedade que caminha agora para um processo de pulverização dos Partidos Políticos. E não há mal maior, não há caldo de cultura mais propício para o fascismo do que a despolitização do processo de representação social e a pulverização caótica dos Partidos políticos. Isto é caldo de cultura, isto é ante-sala dos regimes facistas.

Portanto, estamos falando de duas coisas completamente diferentes. V. Ex^a registra avanços de ordem institucional e na questão da organização jurídica do Estado. Quanto a isto, acredito que concordamos. Estou registrando que nós somos um País extremamente atrasado, extremamente pobre, extremamente arcaico na questão da operação desta máquina do Estado. A imagem que eu faria é como se tivéssemos o Brasil de hoje como um computador de última geração sendo operado por um capataz analfabeto. É esta a realidade que estamos vivendo. Um País moderno, um País cujo sistema produtivo é um dos maiores do Mundo, cujo parque industrial é invejável, mas que é operado por uma concepção oligárquica, arcaica, atrasada, velha, superada, surrada, e que não dá, não fornece nenhuma perspectiva, imediata ou a médio prazo, para a sociedade brasileira.

Basta vermos que recentemente aprovamos um sistema de governo presidencialista no qual a concentração de poderes nas mãos do Presidente da República é total e absoluta. A partir da crença equivocada da esquerda de que bastará colocar um Presidente na cadeira presidencial, no controle do aparelho do Estado, para que ele, a partir de lá, de cima para baixo, a pauladas e canetações, e a decretos, venha a reformular uma sólida estrutura de injustiças calcadas em uma parte da sociedade brasileira. Temos, então, um Estado moderno operado por um capataz semi-analfabeto.

O SR. DIRCEU CARNEIRO — Permite-me V. Ex^a um aparte?

O Sr. Cid Sabóia de Carvalho — Permite-me V. Ex^a um aparte?

O SR. JOSÉ FOGAÇA — Gostaria de ouvir o aparte do nobre Senador Dirceu Carneiro, depois darei o aparte a V. Ex^a, ilustre Senador Cid Sabóia de Carvalho.

O SR. PRESIDENTE (Lourival Baptista) — Eminentíssimo Senador José Fogaça, o tempo de V. Ex^a já se esgotou em doze minutos. Pediria a V. Ex^a que nos apartes fossem breves.

O SR. JOSÉ FOGAÇA — Obrigado a V. Ex^a

O Sr. João Lobo — Gostaria também de me inscrever nos apartes a V. Ex^a, com a tolerância do presidente Lourival Baptista.

O Sr. Dirceu Carneiro — Início o aparte que me concede registrando a satisfação de ouvir as reflexões de V. Ex^a, que são muito construtivas, apropriadas, oportunas para o momento que estamos atravessando. Gostaria de fazer parte dessas reflexões também considerando uma das preocupações no bojo deste contexto global, a questão da negociação da dívida externa, que tem sido conduzida pelo Governo atual de um modo que me causa profunda preocupação. Já fiz aqui, nesta Casa, pronunciamento referente a esta questão e vejo que a mesma continua aprofundando-se neste sentido extremamente perigoso. A negociação que ora está sendo conduzida, que voltou inclusive, a ativar o chamado Comitê Assessor, que é um comitê de assessoramento dos bancos pagos pelos países devedores — o que é um absurdo, já pela própria natureza e circunstâncias — também tem avançado no sentido de comprometer irremediavelmente as nossas possibilidades

des de desenvolvimento futuro. Assumir o compromisso de transferir mais de 12 bilhões de dólares por ano para o exterior é insustentável pela economia brasileira. Portanto, a dívida que exige isto do nosso País não tem condições de ser paga, a não ser a peso de uma miséria insustentável, também, pela sociedade brasileira. De modo que este registro, que quero fazer no bojo das reflexões que V. Ex^a traz à Casa, é uma das coisas que me fez propor um projeto de lei à reflexão desta Casa também, que limita essas transferências a 2,5% do Produto Interno Bruto de nosso País, em termos de serviço da dívida, porque, caso isto não ocorra, sendo exportados 12 bilhões de dólares por ano da nossa economia, nos restaria uma possibilidade de crescimento, talvez, em torno de 2% ao ano. Significa que só podemos oferecer um terço dos empregos que temos o dever de oferecer em termos novos. Por outro lado, significa que não podemos manter o nível de emprego que atualmente temos e está, em muitos setores, em certa decadência. A economia brasileira vai ter dois suportes apenas: dos banqueiros e dois exportadores. E os demais componentes da economia vão estar à deriva desse processo irresponsável de transferência de capitais líquidos para o exterior. Registro, ainda mais, um episódio que ocorreu recentemente. O Brasil, de 81 a 86, transferiu 40 bilhões de dólares. Neste período, a dívida externa brasileira aumentou em 60 bilhões de dólares, sem entrar nenhum dinheiro novo. Essa expansão da dívida teve apenas natureza especulativa. Ora, isso é insustentável. De modo que faço este registro para também participar dessa reflexão e dizer que é absolutamente necessário que nós todos, como representantes da Nação brasileira, nos empenhemos em tentar contribuir para o equacionamento desta questão. O posicionamento desta Casa, da Câmara Alta da República, é de grande responsabilidade, até pelo novo papel que está assumindo, não só neste momento, como pelas atribuições que vai receber da Assembleia Nacional Constituinte. Por isso, é oportuno fazer este registro neste momento, como também é oportuno o pronunciamento de V. Ex^a nesta Casa.

O SR. JOSÉ FOGAÇA — Muito obrigado, Senador Dirceu Carneiro. Realmente, estamos vendo que o Governo caminha para uma atitude bastante próxima, senão exatamente igual, àquela que foi deixada pelo Sr. Afonso Celso Pastore, na chamada Velha República. É como se tudo o que aconteceu de lá até aqui não tivesse acontecido e se retomasse o mesmo fio, o mesmo processo de condução, a mesma política em relação à negociação da dívida externa. Isto ocorre por causa da anomia política que toma conta da sociedade brasileira, que não vê meios para intervir nesta questão, e também porque os partidos políticos estão desarticulados. Parece-me que a sociedade brasileira, perdida por esses corporativismo, por essa defesa estrita de interesses setoriais, não conseguiu entender, talvez, o momento mais crucial e definitivo desse processo de negociação da dívida, quando o Presidente José Sarney declarou a moratória e quando o ex-Ministro da Fazenda Dilson Funaro enfrentou o Presidente do Banco Central e o cartel dos credores para uma negociação mais justa. A sociedade brasileira não deu sequer um só passo nesta direção. Nenhuma entidade, nenhum partido político, nem mesmo o

nosso partido político, sustentador do Governo, ninguém, neste País, foi capaz de dar sustentação àquela atitude. Moratória desta natureza, com este grau de enfrentamento e de crise que evidentemente sugere, não se faz sem unidade e apoio nacional. Uma sociedade pulverizada por esses sentimentos corporativos fragmentados é uma sociedade que não faz moratória, que não enfrenta os credores e que se submete, desta forma subserviente, aos interesses externos. Uma sociedade assim é presa fácil desse processo.

Agradeço o aparte oportuno de V. Ex^a, nobre Senador Dirceu Carneiro.

O Sr. Cid Sabóia de Carvalho — Permite-se um aparte, nobre Senador José Fogaça.

O SR. JOSÉ FOGAÇA — Com muito prazer, nobre Senador Cid Sabóia de Carvalho.

O Sr. Cid Sabóia de Carvalho — Gostaria de apartar V. Ex^a, louvando de princípio, o acerto de suas colocações. Como sempre, o Senador José Fogaça traz idéias muito claras aqui, ao Plenário do Senado Federal. Quero apenas dizer, Senador José Fogaça, que no Brasil há, no momento, um fascismo que se organiza muito bem. E essa organização, muito embora sendo subterrânea, sendo às escondidas, aparece, a olhos nos seus resultados, através dessa campanha sistemática contra o político. Isso faz parte do fascismo. Quem estuda a história política dos mais diversos povos, dos países mais diversos, sabe perfeitamente de como atua o fascismo. E um dos modos é exatamente este, o desprestígio do político, o desfazimento da imagem, ou o aparecimento de uma imagem grotesca, abruptamente construída, uma atividade através de meios de comunicação. No Ceará há uma emissora, onde, diariamente, os Constituintes são vaiados, diz-se o nome do Constituinte e vem aquela vaia devidamente programada. Ora, isso é uma campanha fascista. É exatamente isto que V. Ex^a enfoca. Isto enfraquece o político como pessoa e individualmente e enfraquece os partidos políticos. Enquanto isso vem o legalismo. O fascismo atua muito na defesa dessa aplicação fria da lei. O célebre brocardo: *dura lex sed lex*, a aplicação fria da lei, é uma das farsas dos fascismos. E essa lei é aclamada contra o político, como se ele fosse um grande infrator neste País. Enquanto isto, Senador José Fogaça, nós, os políticos, vamos dando asas a isto, tanto os políticos de direita, como os de centro e como os de esquerda. Os políticos de direita, por habilidade; os de centro, por descuido; e os de esquerda, naturalmente, por falta de preparo. Tanto assim que na vitória do presidencialismo, como V. Ex^a acentuou, avultou uma característica: o PT e outros pequenos partidos só votaram pelo presidencialismo, ao lado da direita, na esperança de fazerem o presidente, como ressaltou V. Ex^a, de cima para baixo, impondo uma mudança radical na sistemática política nacional. Mas, isso, se outro nome mais delicado não poder, teremos que chamar simplesmente de burrice, porque o parlamentarismo seria o equilíbrio nacional e o modo de os partidos terem valor, fossem eles quais fossem. Assim, da qualidade de cada um dependeria, evidentemente, o seu lugar no cenário político nacional. Essa observação de V. Ex^a é de uma sinceridade impressionante, como também o aspecto do grevismo e

o das suas notas. Ah! Como eu quisera ter as suas notas, tanto lá, no Rio Grande do Sul, como aqui, porque, aqui, tivemos uma avaliação do operariado, em que tirei 7 e V. Ex^a quase 10, e fiquei com inveja desta sua nota maior do que a minha, como devo estar com inveja da sua nota no Rio Grande do Sul, que deve ser menor do que a minha. De qualquer maneira, essas notas outra coisa não podem significar senão uma visão parcial, normativista. Não sei se aí cabe a teoria de Kelsen, mas uma teoria filosófica de que o nosso olhar está acomodado aos nossos interesses e às nossas condições morais. Então, V. Ex^a foi olhado sob costumes do operariado e foi olhado sob costumes do empresariado. Na hora em que V. Ex^a tem compromissos mais sociais, louvo as suas notas. Era somente isto.

O SR. JOSÉ FOGAÇA — Obrigado a V. Ex^a. Não há dúvida de que essa desmoralização dos políticos é também a ante-sala do fascismo, porque, equivocadamente, alguns supõem que, desmoralizando os políticos, venham, no lugar deles, outros políticos. Não. Quando se desmoralizam os políticos, quando se desmoraliza a política como instituição, no lugar deles vem a força, e sempre se substitui um Senador ou um Presidente eleito por um general. Esta é a História do Brasil.

O Sr. João Lobo — V. Ex^a permite um aparte?

O SR. JOSÉ FOGAÇA — Ouço o nobre Senador João Lobo.

O Sr. João Lobo — Nobre Senador, serei breve no aparte, porque o Presidente já adverte que V. Ex^a ultrapassou o tempo. O discurso de V. Ex^a é tão vário nos seus enfoques que apenas mostra a grande fecundidade da cabeça do jovem senador gaúcho nesta Casa, e vou-me restringir a um ou dois pontos. V. Ex^a — permita-me — não coloca bem. O Brasil não é propriamente um País moderno em tecnologia de ponta, não é evoluído. Não se equipara aos grandes países do mundo, nem na sua indústria, nem na sua produtividade agrícola, nem na sua tecnologia de ponta. A sociedade que está operando atualmente não é retrógrada absolutamente, é simplesmente a sociedade que se formou, um empresariado que se criou dentro daquele período de quase trinta anos que V. Ex^a levanta e foi-se adaptando aos sistemas sociais adotados por esta Nação. Evidente que, enquanto o Brasil se debate para chegar aos cinquenta, sessenta milhões de toneladas de grãos por ano, os Estados Unidos já estão em torno de 350 milhões, a União Soviética já está mais ou menos em torno disso; a tecnologia de ponta do Japão, de Formosa, da Itália, de todos estes países, é muito superior à do Brasil. Então, o Brasil não é propriamente um País moderno, de última geração, comparado com outros países do mundo, e ponho em dúvida esse número de oitava potência econômica. Não confio muito nas estatísticas brasileiras; os números do Brasil não são confiáveis. Pode ser que tenhamos aprendido a desconfiar desses números, tanto que foram manipulados ao longo dos governos que não merecem a menor confiança. De resto, a escolha feita pelo povo brasileiro é produto da democracia que este País se prepara para assumir. Poderia ter tendências parlamentaristas ou presidencialistas, mas o povo foi chamado à colação, votou.

Então, não é bem cabível, não é bem aceitável a definição que V. Ex^a faz do presidencialismo, como regime retrógrado e inadaptável a este País, causador de crises. Isto tudo é discutível. Se somos democratas, temos que nos curvar ao resultado dessa votação que o povo deu. Não adianta querermos achar que só é democrata se vier para o lado da esquerda, se vier para o lado da direita é retrógrado, é conservador. Isto tudo pode ser discutido, e não é em um aparte que iríamos fazê-lo. V. Ex^a naturalmente se ressentiu um pouco das notas desse órgão da organização dos trabalhadores. Ela foi bastante injusta. V. Ex^a devia ter tido 10, e não 9,5. Como eu me ressinto também um pouco — não dou muita importância ao fato da nota baixíssima que esse órgão dos trabalhadores me deu. É uma questão só de enfoque mental, de orientação. Então, o conselho que daria a V. Ex^a seria lembrar-se das palavras daquele grande político alemão: "Nós, políticos, não podemos ter a pele sensível. Os deuses quando querem abençoar um político, lhe dão uma pele de elefante, grossa, insensível a essas farpas a essas pequenas farpas.", porque estamos sujeitos às luzes de toda a sociedade, às críticas de toda a sociedade. Há os que nos consideram destruidores da moral deste País, freadores do seu progresso. Se formos viver com toda a nossa sensibilidade voltada para as palavras de crítica ou para as palavras de louvor que se fazem ao político, estaremos muito mal. Então, gostaria de dizer ao ilustre senador gaúcho, ao jovem e brilhante Senador do Rio Grande do Sul, que não tem muita importância esse julgamento ocasional, momentâneo dos órgãos de imprensa e dos órgãos que fazem a crítica e que tentam fascistamente desmoralizar os políticos brasileiros. Temos prestado grandes serviços a esta terra, a esta Pátria. Estamos servindo de exemplo, penso assim, ao mundo inteiro. Demos um exemplo de racionalidade que deveria ser seguido por todos os países do mundo. Conseguimos sair de uma fase autoritária, ditatorial, para um regime aberto e democrático sem nenhum trauma, sem nenhum derramamento de sangue, sem fratricídios. Tudo isto é exemplo para o mundo, que está banhado de sangue e de incompreensão. Era este o aparte, fora os parabéns pelo brilhante discurso de V. Ex^a nesta manhã.

O SR. JOSÉ FOGAÇA — Muito obrigado, Senador João Lobo. V. Ex^a faz alguns juízos de valor que se contrapõem aos meus juízos de valores. Portanto, teria que novamente reargumentar e colocar algumas idéias e, evidentemente, algumas razões para que pudéssemos entabular uma discussão. Infelizmente, o tempo é escasso e eu não tenho como dar continuidade a um debate que, tenho certeza, seria riquíssimo com V. Ex^a. Sr. Presidente, para encerrar, vejo que, com o quadro que estamos atravessando, o quadro que se está desenhando do País, não estamos criando soluções políticas para os graves problemas econômicos. Este País tentou enfrentar a questão da dívida externa, e a sociedade estava imobilizada. Tentamos criar soluções alternativas inovadoras para o controle da inflação dos preços e o equilíbrio dos salários e, infelizmente, isto não deu certo, isto fracassou. Agora há uma perplexidade e uma desarticulação política extremamente perigosa, e a convocação, e o apelo que

faço é para que a consciência do Congresso Nacional consiga trazer a vulto, trazer à tona, a necessidade de montarmos uma grande equação política a partir de um pacto nacional, que seria pela via das eleições diretas à Presidência da República, em cima das quais poderíamos, então, construir uma solução política econômica e definitiva para este País. (Muito bem!)

O SR. PRESIDENTE (Lourival Baptista) — Concedo a palavra ao eminente Senador Jamil Haddad.

O SR. JAMIL HADDAD (PSB — RJ. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Fui procurado por um dos nobres Assessores da Mesa, que me perguntou sobre a possibilidade de ser iniciada a votação da Ordem do Dia. Sr. Presidente, peço a V. Ex^a atente para o fato de ter sido eu procurado pelo Assessor da Mesa, Dr. Nerione, que me pedia da possibilidade de eu admitir pronunciar-me após a Ordem do Dia, e acedi, tendo em vista que existem matérias relevantes a serem votadas.

De modo que peço a V. Ex^a mantenha a minha inscrição, para que eu possa, então, me expressar após o Ordem do Dia.

O SR. PRESIDENTE (Lourival Baptista) — A Presidência não tinha conhecimento deste fato, e como V. Ex^a estava inscrito como Líder, dei-lhe a palavra pela Liderança.

V. Ex^a será atendido.

O SR. PRESIDENTE (Lourival Baptista) — Sobre a mesa, comunicação que vai ser lida pelo Sr. 1º-Secretário.

É lida a seguinte

Brasília, 15 de abril de 1988

OF. 074/88

À

S. Excelência

Senador Humberto Lucena

DD. Presidente do Senado Federal

Nesta

Senhor Presidente,

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência que, desde 1-3-88, continuo exercendo a Liderança do Partido Democrata Cristão — PDC, nesta Casa.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os meus protestos de estima e consideração. — Senador **Mauro Borges**, Líder do PDC.

O SR. PRESIDENTE (Lourival Baptista) — O expediente lido vai à publicação.

O SR. PRESIDENTE (Lourival Baptista) — Esgotado o tempo destinado ao Expediente, passa-se à

ORDEM DO DIA

Item 1:

Votação, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 52, de 1988 (nº 215/87, na Casa de origem), de iniciativa do Senhor Presidente da República, que altera o art. 98 da Lei nº 6.880, de 9 de dezembro de 1980, que dispõe sobre o Estatuto dos Militares, tendo

Parecer favorável, proferido em plenário.

A matéria constou da Ordem do Dia da sessão anterior, tendo a votação sido adiada por falta de **quorum**.

Em votação o projeto, em turno único.

Os Srs. Senadores que o aprovam queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Aprovado.

A matéria vai à sanção.

É o seguinte o projeto aprovado:

**PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 52, de 1987
(nº 215/87, na Casa de origem)**

(De iniciativa do Senhor Presidente da República)

Altera o art. 98 da Lei nº 6.880, de 9 de dezembro de 1980, que dispõe sobre o Estatuto dos Militares.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O inciso II do art. 98 da Lei nº 6.880, de 9 de dezembro de 1980, e suas alterações, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 98.

I —

II — complementar o Oficial-General 4 (quatro) anos no último posto da hierarquia, em tempo de paz, prevista para cada Corpo ou Quadro da respectiva Força.

III —

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

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

O SR. PRESIDENTE (Lourival Baptista) — Item 2:

Votação, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 5, de 1988 (nº 240/87, na Casa de origem), de iniciativa do Senhor Presidente da República, que faculta aos servidores públicos federais a opção pelo regime de que trata a Lei nº 1.711, de 28 de outubro de 1952, e dá outras providências, tendo

Parecer favorável proferido em plenário.

A matéria constou da Ordem do Dia da sessão anterior, tendo a votação sido adiada por falta de **quorum**.

Em votação o projeto, em turno único.

Os Srs. Senadores que aprovam queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Aprovado.

O SR. PRESIDENTE (Lourival Baptista) — Sobre a mesa, redação final que será lida pelo Sr. 1º-Secretário.

É lida a seguinte

Redação final do Projeto de Lei da Câmara nº 5, de 1988 (nº 240/87, na Casa de origem).

O Relator apresenta a redação final do Projeto de Lei da Câmara nº 5, de 1988 (nº 240/87, na Casa de origem), que faculta aos servidores públi-

cos federais a opção pelo regime de que trata a Lei nº 1.711, de 28 de outubro de 1952, e dá outras providências.

Sala das Sessões, em 21 de abril de 1988. — **Mansueto de Lavor**, Relator.

Redação final do Projeto de Lei da Câmara nº 5; de 1988 (nº 240/87, na Casa de origem).

Faculta aos servidores públicos federais a opção pelo regime de que trata a Lei nº 1.711, de 28 de outubro de 1952, e dá outras providências. O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Poderão optar pelo regime de que trata a Lei nº 1.711, de 28 de outubro de 1952, no prazo de 60 (sessenta) dias, contado da data da vigência desta Lei:

I — os servidores que, na data da vigência da Lei nº 6.185, de 11 de dezembro de 1974, ocupavam cargos efetivos em Quadros Permanentes de Órgãos da Administração Direta da União ou das Autarquias Federais e, posteriormente, sem interrupção, foram investidos em empregos de Tabelas Permanentes, em decorrência da habilitação em concurso público;

II — os servidores incluídos no Quadro de Pessoal do extinto Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária — Incra, com base no item II do art. 9º da Lei nº 7.231, de 23 de outubro de 1984, e lotados no Ministério da Reforma e Desenvolvimento Agrário — Mirad, em conformidade com o art. 12 do Decreto-lei nº 2.363 de 21 de outubro de 1987;

III — os servidores que, a partir da vigência da Lei nº 6.185, de 11 de dezembro de 1974, passaram, em decorrência de habilitação em concurso, a ocupar emprego em Tabelas Permanentes de órgãos da Administração Direta da União ou das Autarquias Federais.

§ 1º Os empregos ocupados pelos servidores que optarem pelo regime de que trata este artigo serão considerados transformados em cargos na data em que forem apresentados os termos de opção.

§ 2º Os servidores que optarem pelo regime de que trata a Lei nº 1.711, de 28 de outubro de 1952, farão jus à contagem do tempo de serviço anterior, para todos os efeitos legais.

Art. 2º Os servidores que fizerem opção, com base no item II do artigo anterior, serão incluídos no Quadro Permanente de que trata o § 1º do art. 9º da Lei nº 7.231, de 23 de outubro de 1984, por força do estabelecido no art. 12 do Decreto-lei nº 2.363, de 21 de outubro de 1987.

§ 1º Os servidores mencionados neste artigo e os que, na data desta Lei, sejam integrantes do referido Quadro e Tabela Permanentes, farão jus, como vantagem individual, nominalmente identificável, à diferença verificada entre o seu vencimento ou salário e a remuneração dos servidores da mesma categoria do Quadro de Pessoal a que se refere o art. 9º da Lei nº 7.231, de 23 de outubro de 1984, combinado com o disposto no art. 12 do Decreto-lei nº 2.363, de 21 de outubro de 1987.

§ 2º A vantagem de que trata este artigo, incorporável à aposentadoria, não será considerada para efeito de cálculo da representação mensal a que se refere o Decreto-lei nº 2.333, de 11 de junho de 1987, ou de qualquer outra, sendo extensiva aos atuais inativos.

Art. 3º É o Poder Executivo autorizado a estender aos demais servidores do Quadro e Tabela Permanentes do Ministério da Reforma e do Desenvolvimento Agrário — Mirad, e do Instituto Jurídico das Terras Rurais — Inter, a vantagem de que tratam os §§ 1º e 2º do artigo anterior.

Art. 4º São incluídos no regime jurídico previsto no art. 2º da Lei nº 6.185, de 11 de dezembro de 1974, os Procuradores do extinto Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária — Incra, que passarão a integrar o Quadro de Pessoal do Instituto Jurídico das Terras Rurais — Inter, criado pelo Decreto-lei nº 2.363, de 21 de outubro de 1987.

Art. 5º Os servidores dos Ministérios, órgãos autônomos, autarquias e das fundações públicas, considerados prescindíveis à execução de suas atividades, poderão ser redistribuídos ou movimentados no âmbito desses órgãos e entidades, no interesse da Administração.

§ 1º A redistribuição do servidor far-se-á com o respectivo cargo ou emprego, e a movimentação dependerá da existência de vaga.

§ 2º A entidade para onde ocorrer a redistribuição será considerada sucessora trabalhista.

§ 3º O ato de redistribuição ou movimentação será expedida pela Secretaria de Administração Pública da Presidência da República — Sedap, que expedirá as normas complementares necessárias à execução do disposto neste artigo.

Art. 6º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 7º Revogam-se as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE (Lourival Baptista) — Em discussão a redação final. (Pausa.)

Não havendo quem peça a palavra, encerro a discussão.

Em votação.

Os Srs. Senadores que a aprovam queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Aprovada.

O Sr. Ruy Bacelar — Sr. Presidente, peça verificação de votação.

O SR. PRESIDENTE (Lourival Baptista) — Será feita a verificação solicitada pelo nobre Senador Ruy Bacelar.

A Presidência vai suspender a sessão por 10 minutos, acionando as campanhas para chamada dos Srs. Senadores a plenário.

Está suspensa a sessão.

(Suspensa às 12 horas e 20 minutos, a sessão é reaberta às 12 horas e 28 minutos.)

O SR. PRESIDENTE (Lourival Baptista) — Está reaberta a sessão.

Persiste a inexistência de **quorum**.

As matérias constantes da Ordem do Dia, do item 2 ao 11, todas em fase de votação, ficam adiadas.

São os seguintes os itens cuja votação é adiada.

3

Votação, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 6, de 1988 (nº 8.169/86, na Casa de origem), de iniciativa do Senhor Presidente da República, que dispõe sobre a estrutura das categorias funcionais do Grupo-Atividades de Apoio Judiciário dos Servi-

ços Auxiliares da Justiça do Distrito Federal e dos Territórios, e dá outras providências, tendo **Parecer Favorável**, proferido em Plenário.

4

Votação, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 9, de 1988 (nº 206/87, na Casa de origem), que dispõe sobre a concessão de bolsa-auxílio ao atleta amador, e dá outras providências, tendo

Parecer favorável, proferido em plenário.

5

Votação, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 15, de 1988 (nº 260/87, na Casa de origem), de iniciativa do senhor Presidente da República, que dispõe sobre a organização do quadro de engenheiros militares no Ministério do Exército, e dá outras providências, tendo

Parecer favorável, proferido em plenário.

6

Votação, em turno único, do projeto de Lei da Câmara nº 17, de 1988 (nº 425/88, na Casa de origem), que altera os arts. 7º e 71 da Lei nº 4.737, de 15 de julho de 1965 — código eleitoral, e dá outras providências, tendo

Parecer favorável, proferido em plenário.

7

Votação, em turno único, do projeto de Lei da Câmara nº 19, de 1988 (nº 216/87, na Casa de origem), de iniciativa do senhor Presidente da República, que institui o plano nacional de gerenciamento costeiro, e dá outras providências, tendo

Parecer favorável, proferido em plenário.

8

Votação, em turno único, do projeto de Lei da Câmara nº 24, de 1988 (nº 408/88, na Casa de origem), que dispõe sobre as medidas de proteção e amparo às vítimas das enchentes e desabamentos ocorridos nos estados do Rio de Janeiro e Acre e de fomento às atividades econômicas das áreas atingidas, tendo

Parecer favorável, proferido em plenário.

9

Votação, em primeiro turno, do projeto de Lei da Câmara nº 7, de 1988 (nº 8.387/86, na Casa de origem), de iniciativa do senhor Presidente da República, que cria a 16ª Região da Justiça do Trabalho e o respectivo tribunal regional do trabalho, institui a correspondente procuradoria regional do Ministério Público da União junto à justiça do trabalho, e dá outras providências, tendo

Parecer favorável, proferido em plenário.

10

Votação, em primeiro turno, do projeto de Lei da Câmara nº 14, de 1988 (nº 381/88, na Casa de origem), de iniciativa do senhor Presidente da República, que dispõe sobre a criação de cargos na Secretaria do Tribunal de Justiça do Distrito Federal, e dá outras providências, tendo

Parecer favorável, proferido em plenário.

11

Votação, em turno único, do Parecer nº 2, de 1988, apresentado pela comissão especial, concluindo que não deve ser objeto de deliberação a denúncia s/nº, de 1988, do senhor Deputado Gerson Peres, contra o Dr. José Paulo Sepúlveda Pertence, Procurador-Geral da República.

O SR. PRESIDENTE (Lourival Baptista) — Volta-se à lista de oradores.

Concedo a palavra ao eminente Senador Jamil Haddad.

O SR. JAMIL HADDAD (PSB — RJ. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Li hoje, em alguns jornais, declarações do ex-Governador Brizola, favoráveis às eleições presidenciais em 1989.

Sr. Presidente, confesso não haver entendido, porque participamos de vários comícios pelas "diretas já", e inclusive estão aqui o nobre Senador Ruy Bacelar e a Deputada Abigail Feitosa, que participaram conosco e com o ex-Governador do célebre comício de Salvador. Estranhamente, vemos agora que as "diretas já" não são para já, são para o próximo ano segundo declarações do Governador Leonel Brizola.

Numa determinada fase daqueles comícios, quando, em 1987, tentávamos fazer sobreviver ou ressuscitar a campanha das diretas, éramos atingidos, nós do PSB, do PCB e do PC do B pela agressividade do velho político gaúcho, porque defendíamos o regime parlamentarista. Achávamos que havia um interesse real, já que se dizia que era uma traição ao povo não haver eleições diretas este ano, no que concordamos em gênero, número e grau e, no entanto, agora, estamos verificando que vários elementos que estavam integrados naquela campanha hoje estão recuando para o ano de 1988.

Sabemos que alguns Governadores estão interessados que não haja este ano as eleições presidenciais, haja vista a posição do Governador Quéricia, que sabe que no próximo ano será imbatível dentro do PMDB, como candidato, como talvez já o fosse este ano, mas tendo que se afastar no início do seu governo, estaria interessado, em evitar correr maiores riscos.

Sr. Presidente, não é à-toa que a população está descrente, cada vez mais, do poder político, porque as promessas são assumidas com a certeza de que serão desrespeitadas logo em seguida. Fala-se no povo, usa-se o nome do povo e, no entanto, na hora decisiva os interesses pessoais prevalecem sobre a vontade popular.

O Partido Socialista Brasileiro, que fez sua Convenção Nacional no domingo próximo passado, aqui em Brasília, encenando uma fase decisiva de sua história porque conseguiu organizar-se nos termos da Lei Orgânica dos Partidos Políticos — e demos entrada, ainda ontem a noite, a toda documentação necessária para que tenhamos nosso registro definitivo — entendeu o nosso Partido que este era o momento de lançarmos nossa candidatura à Presidência da República, para apresentarmos a tomada de posição de todos os Partidos na sucessão presidencial do Presidente José Sarney, agora e já, em novembro de 1988.

Apresentamos o nome do conceituado político brasileiro, respeitado que foi, nesta Casa, por dois

mandatos, o nosso Senador Roberto Saturnino, atual, Prefeito da cidade do Rio de Janeiro, colocamos seu nome perante a opinião pública nacional e esperamos precipitar, com a campanha presidencial nas ruas, as eleições diretas em novembro do presente ano.

O SR. FERNANDO HENRIQUE CARDOSO — Permite V. Exª um aparte?

O SR. JAMIL HADDAD — Pois não. Ouço, com muita satisfação, o aparte de V. Exª, nobre Senador Fernando Henrique Cardoso.

O Sr. Fernando Henrique Cardoso — Senador Jamil Haddad, felicito V. Exª e o Partido Socialista Brasileiro pela decisão que tomaram, não só pelas implicações políticas que V. Exª está mencionando, que são reais — é importante que constituamos uma espécie de rolo compressor, só que, desta vez, democrático, para que haja eleições —, como também porque o nome escolhido não poderia ter sido melhor. Fui, durante vários anos, colega do Senador Roberto Saturnino e sou seu amigo há mais tempo. Nunca vi, nesta Casa, nem em nenhum ato do Prefeito Roberto Saturnino, qualquer atitude sua que não fosse democrática e comprometida com o desenvolvimento social do Brasil. Não sei qual vai ser o rumo da campanha política no Brasil, mas tenho certeza de que, através do Prefeito Roberto Saturnino, o Partido Socialista Brasileiro estará dando uma contribuição efetiva para uma pregação democrática e transformadora. Estas são as palavras que digo pessoalmente. O Prefeito Saturnino foi membro do PMDB, é um homem que tem estreitas relações com todos nós e acredito que nesta Bancada encontrará sempre uma palavra de estímulo. Evidentemente, na política, o voto depende de outras circunstâncias, e o apoio político também, mas o respeito pessoal e admiração política é de todos nós.

O SR. JAMIL HADDAD — Nobre Senador Fernando Henrique Cardoso, o testemunho de V. Exª a respeito da personalidade política do Prefeito Saturnino Braga é de grande valia, já que V. Exª conviveu diuturnamente com o Senador Saturnino no Senado da República. E eu sou suspeito para falar sobre o Prefeito Saturnino Braga, porque comecei a vida política ao seu lado, no antigo Partido Socialista Brasileiro, em 1962. Roberto Saturnino, candidato pelo antigo Estado do Rio, eleito Deputado Federal, e eu eleito Deputado Estadual, pelo antigo Estado da Guanabara. É, na realidade, o nome que apresentamos à sociedade brasileira para que se some aos candidatos dos outros partidos nessa luta pela retomada plena do processo democrático para encerrarmos o ciclo da transição e termos um Presidente da República comprometido com as promessas, com o povo brasileiro, porque o atual Governo já não tem mais a credibilidade da opinião pública, pois a sua política contraria frontalmente os interesses da classe trabalhadora e da sofrida população brasileira.

O Sr. Ruy Bacelar — V. Exª me permite um aparte?

O SR. JAMIL HADDAD — Ouço com muita satisfação o nobre Senador Ruy Bacelar.

O Sr. Ruy Bacelar — Eminente Senador Jamil Haddad, antes de mais nada, parabéns ao Partido Socialista Brasileiro, através de seus membros,

sua militância, seus convencionais, que, sabidamente, reconduziram V. Ex^a à Presidência desse grande Partido do País. Só quem teve a ganhar com isso foi o Partido e, conseqüentemente, o Brasil. Também congratulo-me com o PSB pelo lançamento do ex-Deputado, Senador e grande Prefeito da cidade do Rio de Janeiro, Dr. Roberto Saturnino, como provável candidato a candidato à Presidência da República. É um nome respeitável, e por certo, contribuirá para o diálogo franco e a favor da democracia no Brasil. V. Ex^a também abordou o problema de que a eleição para Presidente da República em 1989 poderá beneficiar o ex-Governador Leonel Brizola, o atual Governador de São Paulo, Orestes Quércia, e beneficiará, sobretudo, o atual Presidente da República, o Senhor José Sarney. Mas não tenho dúvida de que prejudicará de maneira arrasadora a Nação brasileira, ou melhor, o povo brasileiro, que não suporta mais ter um presidente da República cujo governo não tem rumo, não tem direção, não tem, sobretudo, credibilidade nem legitimidade. V. Ex^a também disse que muitos daqueles que defendiam eleições já para 1988 — não para 1989 — mudaram de rumo. Em contrapartida, quero dizer a V. Ex^a que muitos daqueles que defendiam eleições em 1989 ou em 1990 defendem hoje eleições em 1988 e, se fosse possível, até antes de 1988, para que o povo pudesse livrar-se do Presidente que aí está. Entretanto, eminente Senador Jamil Haddad, creio mesmo que o povo brasileiro irá mobilizar-se no sentido de que aqueles que aqui estão representando esse mesmo povo, que são os Srs. Constituintes, possam, em sintonia, votar com a vontade do povo, porque, se assim o fizer conscientemente o Constituinte, não tenho dúvida de que haveremos de fixar eleições para 1988 para o bem do País. Por isso, parabéns V. Ex^a por este grande discurso que faz no dia de hoje, que, por certo, irá contribuir no sentido da mobilização popular, para que possamos ter eleições ainda este ano. Obrigado a V. Ex^a.

O SR. JAMIL HADDAD — Agradeço a V. Ex^a o aparte, Senador Ruy Bacer, que, conosco, desde a primeira hora, está nas ruas na campanha pelas Diretas já.

E quero dizer que tive a honra de ser escolhido pelos meus Pares do Partido Socialista Brasileiro para continuar à sua frente nessa fase definitiva para sua construção. Tivemos a satisfação de ver um Partido que começou, reorganizou-se em 1985 com muitas dificuldades; Partido do saudoso homem público, um dos mais respeitados homens públicos que esta Pátria, já teve — João Mangabeira — cujos sonhos começamos a concretizar, o sonho de um Partido Socialista, democrático na verdadeira acepção da palavra, um partido moderno, um partido em que começamos a sentir que nossa mensagem foi entendida. Temos hoje o respeito e a credibilidade da população brasileira, temos Deputados do valor de Abigail Feitosa, que nos dá a honra de sua presença, de Ademir Andrade, de José Carlos Sabóia e de Raquel Capiberibe, se somando conosco, nós que éramos uma Bancada de apenas 2 Constituintes e hoje já temos uma representação de 6 Constituintes, não temos dúvida de que dentro de mais algum tempo talvez sejamos a terceira ou quarta Bancada com assento no Congresso Nacional. Por quê? Porque nós, acima de interesses pes-

soais, estamos preocupados e não apenas com a próxima eleição, mas com a próxima geração. O Partido Socialista Brasileiro confia na história, mas não se desprega da realidade. Sabemos que poderá. Não seremos nós que implantaremos o socialismo em nosso País, e estamos plantando não um pé-de-alfaca que pode ser esmagado e se deteriora com facilidade, mas a semente do carvalho que crescerá e permanecerá com a igualdade e a fraternidade entre os jovens.

O Sr. José Fogaça — V. Ex^a me permite um aparte?

O SR. JAMIL HADDAD — Ouço V. Ex^a com muito prazer.

O Sr. José Fogaça — Senador Jamil Haddad, apenas para fazer o registro da condução de V. Ex^a à Presidência do Partido Socialista Brasileiro, que o nosso Líder Fernando Henrique Cardoso não o havia feito Registro, portanto, o orgulho desta Casa e a honra que temos em ver V. Ex^a conduzido a um cargo de tanta responsabilidade, de tanta importância, de um Partido que ganha uma dimensão reconhecida, hoje, na vida institucional do Brasil. Também não posso deixar de registrar, pessoalmente, neste caso, a alegria em vermos o lançamento do Prefeito e ex-Senador Saturnino Braga, à condição de candidato à Presidência da República pelo Partido Socialista Brasileiro. Sou amigo pessoal do Prefeito Saturnino Braga e vejo nele um dos mais qualificados no quadro político deste País, não é apenas do seu Partido. Neste País temos raros homens públicos com o comportamento retilíneo, com o comportamento inatacável do Prefeito Saturnino Braga. Sobre esse grande homem público há, inclusive, esta coisa interessante, paradoxal, mas perfeitamente compreensível: um homem que trocou várias vezes de Partido. Saiu do PMDB, depois foi para o PDT, agora está no PSB. Aparentemente isto poderia suscitar a idéia ou a imagem de que se tratasse de um político volúvel ou sem definição. Vejam quanto é paradoxal e o quanto é disforme a política brasileira! Quantos Partidos políticos são realmente neste País uma massa sem definição, porque, na verdade, por trás dessa troca de partidos está uma postura de retidão política que é a das mais rígidas que se conhece neste País, que é a do atual Prefeito do Rio de Janeiro, o ex-Senador Saturnino Braga. Trocou várias vezes de partido para poder ficar no mesmo lugar e para manter a sua dignidade. Em todas as vezes que mudou de partido, foi exatamente para se manter na mesma perspectiva. Então, não posso deixar de registrar o regozijo, a alegria em ver, primeiro, que V. Ex^a tenha sido reconduzido à Presidência do PSB, e, segundo, que o candidato à Presidência da República do seu Partido seja um homem da dimensão, da envergadura de Saturnino Braga. Quanto ao Dr. Leonel Brizola, com que V. Ex^a iniciou seu pronunciamento, não estou estranhando a postura do ex-Governador, porque, por mais que o discurso externo diga uma coisa, há uma lógica poderosa e inofensiva que está mostrando que interessam ao Sr. Brizola eleições em 1989, pela simples razão de que nessas eleições de 1988 os grandes Partidos, o PMDB e o PFL, e possivelmente outros partidos, poderiam ter um verdadeiro exército de cabos eleitorais diretamente interessados, que seriam os candidatos a prefeitos e candidatos a vereadores, ainda mais

que alteramos agora o número de membros das Câmaras de Vereadores, o que significa aumentar, também, o número de candidatos.

Pela lei eleitoral que estamos aprovando na Câmara e que virá para o Senado, um partido poderá lançar um número de candidatos à vereança correspondente a 3 vezes o número de vereadores da Câmara Municipal. Havendo coligação, poderá ser 60%, 40% e até 50%. Então, significa um número fantástico de candidatos a vereadores nos mais de 4 mil municípios brasileiros. Seria um exército extremamente ativo de cabos eleitorais, com os quais não contaria, seguramente, Sr. Leonel Brizola, pela precariedade da organização do seu Partido. Louvo, também, a decisão que tornou a Assembléia Nacional Constituinte — e que agora se reflete na lei eleitoral municipal, mas que vai aplicar-se à eleição presidencial — de criar a eleição em dois turnos, o que garante a um partido que está em crescimento, como o Partido Socialista Brasileiro, a possibilidade de lançar o seu candidato, ver nele incorporadas as suas teses, porque ele é, talvez, um dos mais legítimos representantes dessa concepção do socialismo democrático, e não ser vítima do chamado voto útil, que levaria à deterioração, à marginalização eleitoral de um Partido em fase de organização e crescimento, como o PSB. O voto em dois turnos é um dos mais brilhantes momentos de avanço institucional da Assembléia Nacional Constituinte. O lançamento de Saturnino Braga, com esse vigor, com essa força, com essa significação, já é o primeiro ganho concreto dessa conquista em torno do voto em dois turnos. Obrigado a V. Ex^a.

O SR. JAMIL HADDAD — Agradeço a V. Ex^a nobre Senador José Fogaça, o seu aparte.

O SR. PRESIDENTE (Lourival Baptista. Faz soar a campainha.) — O tempo de V. Ex^a já está esgotado.

O SR. JAMIL HADDAD — Atenderei à solicitação da Presidência.

Quero fazer apenas, antes de dar o aparte ao nobre Senador Aluizio Bezerra, um histórico do nosso partido que foi reorganizado em 1985 com os fundadores do antigo Partido Socialista Brasileiro. Aqui vemos o filho de um desses fundadores, o nosso querido Senador Cid Sabóia de Carvalho, filho de Jader de Carvalho, que vinha da esquerda democrática e se reencontrou conosco, ao lado de figuras eminentes como o Ministro Evandro Lins e Silva, de Rubem Braga, Joel Silveira e outros. Jader, velho lutador, seria o primeiro presidente do PSB em sua atual fase. Quero deixar aqui também o agradecimento, em nome da atual Comissão Executiva Nacional do Partido, que foi dirigida por um homem por demais respeitado não apenas pelo seu saber de gênio, mas igualmente de socialista que honra a luta em todas as trincheiras — o nosso querido Antônio Houaiss figura venerada e adorada por aqueles que amam a cultura e amam aqueles que têm idéias firmes, lúcidas, que não recuam, apesar de cassações e de injustiças que tenham sofrido.

Ouçõ agora com satisfação o Senador Aluizio Bezerra.

O Sr. Aluizio Bezerra — Nobre Senador Jamil Haddad, em primeiro lugar, nos parabénsamos com a sua recondução à direção do PSB,

que, sem dúvida alguma, constitui uma agremiação partidária democrática com um programa, com uma política e com objetivos cristalinamente voltados para transformações na estrutura econômica e social, com vista à elevação das condições de vida do povo brasileiro, e encarna na pessoa de V. Ex.^a a autoridade política e social, como fiel intérprete do pensamento e do sentimento do Partido que V. Ex.^a dirige e, com justeza, é o seu condutor maior. Também, registro, neste instante, a nossa satisfação em saber que o nobre Prefeito Roberto Saturnino foi indicado como candidato à Presidência da República pelo PSB. Tenho conhecimento de longa data desse nobre cidadão que é Roberto Saturnino, pois S. Ex.^a está-se candidatando à Presidência da República pelo partido ao qual já pertenceu. Como, militante no movimento estudantil, ainda como secundarista, na minha militância política a nível nacional, já conhecia, àquele tempo, o Sr. Roberto Saturnino com as melhores posições no parlamento, quando, repito, a minha militância política dava-se dentro do ME, ou seja, o movimento estudantil, defendendo coerentemente propostas de transformações na estrutura econômica e na social. Daquele tempo para cá, como disse muito bem o nosso companheiro José Fogaça, S. Ex.^a mudou de partido para não mudar de idéias e de posições políticas. A sua coerência política na defesa das propostas transformadoras da sociedade continuam e são, hoje, aperfeiçoadas, naturalmente pelo amadurecimento da conjuntura de um processo histórico nacional, latino-americano e mundial. Era este o registro que queria fazer no pronunciamento que V. Ex.^a faz nesta Casa, pronunciamento esse que, sem dúvida alguma, lança a esperança ao povo brasileiro, na medida em que abre um espaço democrático cada vez maior, para que aí intervenham as massas e elas possam atuar no processo de transformação econômico-social exigido pela realidade nacional, pela realidade brasileira.

O SR. JAMIL HADDAD — Agradeço a V. Ex.^a o aparte. Antes de dar o aparte inicialmente,

O Sr. Cid Sabóia de Carvalho — Gostaria também de apartear V. Ex.^a, se for possível.

O SR. JAMIL HADDAD — ... e terei muita satisfação em dar o aparte ao nobre Senador Afonso Arinos, mas antes de concedê-lo quero dizer da gratidão de todos os socialistas brasileiros ao Secretário-Geral de nosso Partido, Dr. Roberto Átla Amaral Vieira. A sua vontade política, o seu zelo e o seu condicionamento político a favor do socialismo foram um dos fatores principais para que, neste momento, pudéssemos vir a solicitar o nosso registro definitivo.

Queremos deixar, também, o agradecimento a companheiros como Ronaldo Lessa, Ivan Maurício, Evandro Lins e Silva, Evaristo Moraes Filho, Antônio Houaiss, Rogê Ferreira, que nos ajudaram nessa fase inicial de organização do partido, e, principalmente, à militância do Partido Socialista Brasileiro, essa massa humana que acreditou na nossa proposta e, dentro de uma legislação verdadeiramente draconiana, nos possibilitou, além de nos organizarmos em todos os Estados da Federação, com as únicas exceções do Acre e Mato Grosso do Sul, realizarmos as filiações exigidas por lei e as convenções municipais em mais de um quinto dos municípios de 12 Estados da Federação.

A Convenção do Partido, realizada domingo próximo passado, foi um momento de alegria para todos aqueles que acreditam no futuro socialista deste País.

O Sr. Afonso Arinos — Senador Jamil Haddad, V. Ex.^a permite-me um aparte?

O SR. JAMIL HADDAD — Ouço com muita satisfação o aparte de V. Ex.^a

O Sr. Afonso Arinos — Nobre Senador, me associo àqueles que vêm destacando e louvando a passagem de V. Ex.^a pela política brasileira, pela política do nosso Estado — tenho a honra de ser Companheiro de V. Ex.^a na Bancada fluminense — e pelo seu trânsito no Partido Socialista Brasileiro. Gostaria de registrar algumas repercussões exatamente a respeito deste assunto: a tradição socialista no Brasil. Como V. Ex.^a, digno representante dessa corrente, sabe perfeitamente, ela é bem anterior à tradição comunista, o que é natural, porque o Partido Comunista do Brasil — sobre ele há vários estudos, mas o melhor estudo, na minha opinião, sobre a formação do Partido, no Brasil, é de Astrogildo Pereira. O partido está ligado à Revolução Soviética, portanto, a 1917, 1918, o Partido Comunista foi fundado em 1922; já o Partido Socialista, marxista, existia antes disso. Gustavo Lacerda é um daqueles que primeiro ocuparam essa posição, no princípio do século, e é uma corrente extremamente merecedora de respeito dos historiadores políticos e dos políticos brasileiros, pela conduta indefectível, do ponto de vista teórico, pela conduta cultural que sempre destacou o Partido Socialista. Mais recentemente recordo-me de que o Partido Socialista, do qual fazia parte João Mangabeira — uma das figuras mais importantes do Brasil contemporâneo, era socialista —, aqueles que pertenciam ao partido, escritores como Manuel Bandeira, como Gastão Cruis, como pintores, vários daqueles intelectuais, meus amigos daquele tempo, pertenciam ao Partido Socialista, essa legenda foi sempre extremamente respeitada e, ao meu ver, insuficientemente aproveitada, no sentido de sua contribuição às idéias políticas brasileiras. É na flexibilidade intelectual, no aporte cultural desse partido, sobretudo na sua posição antiditatorial, enfim, quase que inseparável do marxismo comunista, que faz com que o Partido Socialista tenha realmente uma projeção política, intelectual, cívica, histórica, que deveria corresponder a um eleitorado muito maior, porque em toda a Europa Ocidental os Partidos Socialistas têm um eleitorado absolutamente significativo dentro da história de cada um deles e abrangente na sua multiplicidade de faces, operária, intelectual, até literária. Os grandes socialistas europeus, quantos deles eram escritores! De maneira que a presença de V. Ex.^a neste partido, dentro do Senado, é um estímulo para aqueles que procuram dar solução aos problemas sociais do Brasil com um caráter pacífico, evolutivo, inteligente, contributivo, honesto. Então, os meus votos são para V. Ex.^a. Prossiga na sua presença tão fecunda nesta Casa e continue a representar, como representa, uma corrente dessa que o Brasil já se tornou realmente, histórica e que todos nós, democratas, todos nós, progressistas, só temos esperança que ela se fortifique e venha influir cada vez mais nas condições atuais do Brasil. Agradeço-lhe muito, nobre Senador.

O SR. JAMIL HADDAD — Muito obrigado, nobre Senador Afonso Arinos.

Tenho, no meu Gabinete, um Programa do Partido Socialista Brasileiro publicado no **O Estado de S. Paulo**, em 1902. Não era o nosso Partido Socialista Brasileiro, mas a idéia do socialismo está estampada nesse quadro que tenho no meu gabinete, justamente, de um programa do Partido Socialista Brasileiro que tinha sua sede em São Paulo, publicado no **Estado** em 1902. Agradeço a V. Ex.^a o aparte, que contribui para revisão histórica do socialismo e do Partido Socialista Brasileiro.

Ouço com grande satisfação, antes de encerrar, Sr. Presidente, a palavra deste distinto colega nosso Senador Cid Sabóia de Carvalho, filho de um dos fundadores do Partido Socialista Brasileiro. Colega de João Mangabeira, e que nos deu a honra de apor a sua assinatura no documento em que solicitamos a nossa reorganização. E, para infelicidade de todos os socialistas, poucos meses após nos deixou entristecidos, mas deixou aqui, para representá-lo, o seu filho Cid Carvalho, que tem tido uma trajetória brilhante dentro do Senado da República.

Ouço, com grande satisfação, o nobre Senador Cid Sabóia de Carvalho.

O Sr. Cid Sabóia de Carvalho — Nobre Senador Jamil Haddad, foi com grande emoção que, escutando V. Ex.^a com a atenção que sempre me merece, ouvi a referência ao nome de Jader de Carvalho, fundador do Partido Socialista Brasileiro. Lamentavelmente, no renascimento deste partido, logo que foi possível ocorrer esse fato político, logo após assinar o documento de que fala V. Ex.^a, ele veio a falecer. Mas muitas e muitas vezes estivemos conversando a respeito do PSB, a respeito do Roberto Átla Amaral Vieira, uma pessoa a quem ele muito prezava, e a respeito de muitos outros paredros deste partido, tantos que já não puderam assinar o documento, porque a morte os levou, como aqueles que estavam comparecendo de novo ao cenário nacional para esta reorganização que reputo da maior importância para a história política nacional. Lamento profundamente já ter assumido o Senado depois da morte do meu pai, e não ter conhecido V. Ex.^a bem antes, porque gostaria de dizer a ele a impressão que V. Ex.^a nos causa, o respeito que imprime, a amizade que desperta, o entusiasmo contagiante de que é possuidor, a retidão de caráter, a retidão de conduta política, a vigilância sematária, a nobreza de porte aqui, nesta Casa, e outras coisas tão belas que V. Ex.^a representa aqui, como representante do seu partido e do Estado do Rio de Janeiro. Gostaria muito de ir à Casa do meu pai, na Rua Agapito dos Santos, nº 389, e num daqueles longos bate-papos dizer a ele das impressões que temos dos socialistas que estão no Congresso Nacional. Seria um grande prazer para ele por escutar-me e um grande prazer ao narrador — V. Ex.^a pode acreditar nisto que estou falando. Estou escutando o seu discurso e já estou intervindo ao seu final — já o deveria ter feito isto antes, mas a emoção que me despertou — a citação do meu pai, quase que me inibe de vir à lide aqui e agora falar exatamente a este respeito. Louvo o crescimento do seu partido. Para um Brasil politicamente sadio é preciso que existam esses partidos com linha doutrinária, e melhor seria que num cenário parlamentarista o

PSB pudesse exercer melhor o seu papel do que exercerá num presidencialismo que, sinceramente, não é muito estimulante à vida partidária. Acre-Brasil pós-Constituinte, tenha um papel muito grande a cumprir nesta Nação; o seu crescimento será inevitável, porque na organização da sociedade brasileira a doutrina será sempre mais importante do que os casuísmos, os fisiologismos e outras máculas que aí estão a atrapalhar a caminhada dos partidos políticos no Brasil. Muito obrigado. Associe-me à vitória de V. Ex^a

O SR. JAMIL HADDAD — Nobre Senador Cid Sabóia de Carvalho, sinto-me emocionado ao ouvir V. Ex^a neste aparte, porque, sabedor das convicções políticas de seu pai, sei que imensamente alegre ficaria se V. Ex^a pudesse transmitir o que revelou em sua brilhante intervenção.

O Partido Socialista Brasileiro, hoje, deixou de ser a criança que nasceu e já está na fase da adolescência, numa nova fase da vida, aguarda a chegada de nossos futuros companheiros. Hoje o partido que não está mais limitado aos quadros intelectuais de sua primeira fase é hoje um partido que já conseguiu chegar às massas, com lideranças estudantis, lideranças sindicais, lideranças de todos os movimentos sociais, feminino, de negros, associação de moradores enfim, todos os movimentos da sociedade. Hoje, o Partido Socialista Brasileiro é uma realidade. Conseguiu organizar-se em Estados como São Paulo, onde havia a necessidade de 125 municípios com número de filiações necessárias, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro e mais nove Estados da Federação, de grande valor político. Hoje tem, só nesses Estados mais de 200 mil filiados.

Sr. Presidente, com grande satisfação vejo, dentro deste recinto, uma das figuras que citei no meu pronunciamento, já que o aguardava para juntos almoçarmos. Homenageando a pessoa do nosso querido, dileto amigo e antigo Presidente da nova fase do Partido Socialista Brasileiro, Dr. Antônio Houaiss, quero homenagear a todos os socialistas deste País.

Sr. Presidente, agradeço a V. Ex^a a generosidade de permitir que eu ultrapassasse o meu tempo, e aos nobres colegas senadores que me apartearam as palavras de incentivo para que possamos continuar esta luta para a instalação, um dia, do regime socialista no nosso querido País. Muito grato a V. Ex^a (Muito bem! Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Lourival Baptista) — Eminentíssimo Senador Jamil Haddad, a Mesa também se associa às palavras daqueles senadores que aqui apartearam V. Ex^a, dizendo da sua personalidade e do acerto da escolha de seu nome para Presidente do Partido Socialista Brasileiro.

O SR. PRESIDENTE (Lourival Baptista) — Concedo a palavra ao nobre Senador Carlos Chiarelli.

O SR. CARLOS CHIARELLI (PFL — RS. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

É muito rápida a minha comunicação. Em primeiro lugar, associe-me, em nome do Partido da Frente Liberal, à consolidação crescente do Partido Socialista Brasileiro e à reeleição, meritória, à continuidade da liderança socialista do Brasil em mãos de um homem íntegro, dinâmico e extremamente capaz, que é o nosso Companheiro Senador Jamil Haddad. Evidentemente, re-

gistro a satisfação pelo fato de o Partido Socialista Brasileiro ter definido como seu candidato à sucessão presidencial uma pessoa que merece, pelo seu significado moral, pela sua postura, pela sua definição, pelo seu comportamento parlamentar, privado, administrativo, o ex-Senador e Prefeito Roberto Saturnino.

Parabéns aos socialistas, portanto, e o desejo de que, no quadro político-partidário, que pressupõe o pluralismo, os socialistas continuem a sua marcha ascendente.

Sr. Presidente, apresento dois itens, que são duas solicitações à Mesa. Em primeiro lugar, estamos completando, hoje, duas semanas da data em que foram editados e entraram em vigência os decretos componentes do chamado pacote fiscal de medidas de contenção do déficit público, determinados pelo Governo Federal.

Dentre eles, Sr. Presidente, destaca-se um de valia temporária, o que determina o congelamento, durante sessenta dias, da aplicação da URP na correção dos vencimentos e salários dos servidores públicos federais. Quinze dias já são passados e o decreto ainda não atravessou a rua, não chegou a esta Casa, ou melhor, ao Congresso, para merecer um exame. Todos sabemos que o decreto-lei entra em vigência na data da sua publicação e o problema maior, Sr. Presidente, é que, neste caso, a sua vigência é temporária. Assim, cada dia que passa o faz definitivo e irreversível qualquer apreciação que lhe fosse menos favorável. Por isto, passados 15 dias, projetada uma inflação de 18%, se diria que 9% já está congelado dos salários dos servidores, sem que tenha sequer dado entrada na Casa, para discussão, debate e votação, o referido decreto.

Encarego à Presidência, solicito à Mesa, faça as gestões necessárias para que possamos ter de imediato o decreto, a fim de que ele possa ter andamento e possa efetivamente ser analisado como convém e como impõe a Constituição Federal, em termos da competência do Congresso Nacional.

Em segundo lugar, Sr. Presidente, esta Casa convocou os Ministros Aluizio Alves e Mailson da Nóbrega para, entre outros assuntos, tratar exatamente desta questão: salário, congelamento da URP e outros temas a mais. Refiro-me apenas a estes aspectos.

Temos já a definição da presença do Ministro da Fazenda na próxima terça-feira, dia 26. Tivemos o adiamento da marcação da data da presença do Ministro da Administração. Eu diria que, com relação a este tema, é quase que prioritária, senão necessariamente concomitante, a presença do Sr. Ministro da Administração, Titular da SEDAP.

Por isso, faço uma segunda solicitação à Mesa, no sentido de que diligencie — havia anteriormente a idéia de o Sr. Ministro-Chefe da SEDAP vir no dia 19, mas inconvenientes com relação a seu afastamento do País, motivado por motivos de natureza pessoal, não o permitiram — solicito à Mesa diligencie a possibilidade de termos S. Ex^a na próxima segunda-feira aqui, para um debate sobre uma matéria que está hoje preocupando — e mais do que preocupando —, um decreto-lei que já está vigorando e que é, específica e precipuamente, da sua área. Isto, uma semana depois do que S. Ex^a anunciara como sua data. Não tendo sido possível sua vinda antes da data aprazada

para o Ministro da Fazenda que esta se faça agora, para que o Senado dentro do princípio democrático do debate, da livre informação, da prestação dos depoimentos com os dados que ambos os Ministros poderão nos trazer, possa, bem informado, ter uma condição melhor e mais adequada de se posicionar sobre a matéria, com muita isenção, mas com muita atualidade e com muita presença.

São estas as duas solicitações, os dois requerimentos que certamente haverão de contar com o interesse da Mesa, sobretudo com a diligência, que sempre procuro destacar, de V. Ex^a, em caráter pessoal: a celeridade na remessa do decreto de congelamento e o ajustamento, se possível para a próxima segunda-feira, a fim de que tenhamos encadeado o debate, com sucessividade — evidentemente, se não na mesma sessão, seja na segunda-feira e outro na terça-feira — da vinda do Sr. Ministro da Administração.

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Lourival Baptista) — Nobre Senador, quanto ao primeiro item, devo dizer a V. Ex^a que o Presidente Humberto Lucena já está diligenciando a respeito do assunto.

Quanto ao segundo item, direi a S. Ex^a a respeito da sugestão de V. Ex^a (Pausa.)

Concedo a palavra ao nobre Senador Aluizio Bezerra.

O SR. ALUÍZIO BEZERRA (PMDB — AC. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, apesar do adiantado da hora, farei um registro importante.

O Noticiário Econômico de ontem e que continua repercutindo hoje, nos traz fato curioso e, ao mesmo tempo, revoltante. Apesar da não entrada de dinheiro novo no Brasil nos últimos anos, a Dívida Externa Brasileira cresceu, atingindo a casa dos 121 bilhões de dólares. Esse crescimento é devido, basicamente, ao pagamento dos juros da dívida, o que por si só demonstra, muito claramente, as condições penosas e desiguais impostas aos países devedores pela grande finança imperialista internacional.

O mesmo noticiário revela que, nos últimos cinco anos, os países latinos (América do Sul, Central e Caribe) pagaram um total de 150 bilhões de dólares aos credores, segundo cálculos realizados pela Cepal.

Essas notícias aparecem juntamente com a grave revelação feita pelo ex-Ministro da Fazenda, Dilon Funaro, de que, enquanto ele estava nos Estados Unidos para negociar a Dívida Externa, uma delegação paralela coordenada pelo embaixador brasileiro naquele país (UA), — imaginem bem, o Ministro da Fazenda estava com uma proposta e o Embaixador brasileiro com uma negociação paralela — também, estava mantendo negociações com autoridades financeiras norte-americanas. Essa negociação paralela ocorria quando estava ainda vigente a moratória dos juros da dívida externa brasileira, posição adotada em fevereiro de 1986. É absolutamente lamentável que essa revelação do ex-Ministro somente agora seja feita ao público, através de seu depoimento perante a CPI da corrupção, que realiza importante trabalho no momento, e com cujos membros nos solidarizamos plenamente diante da pressão sintomática partida do Palácio do Planalto com o objetivo de calá-los.

O ex-Ministro prestou um desserviço ao não ter revelado a existência dessa delegação paralela, pois essa informação teria um efeito político para a mobilização da população brasileira. O mais provável é que, mesmo Dilson Funaro ainda estava à frente do Ministério da Fazenda, uma articulação era feita, a partir de setores mais reacionários do governo, em vinculação com o sistema financeiro internacional, para que o Brasil não avançasse em sua posição política de independência na questão da dívida externa.

Com isso, perdeu o ex-Ministro uma oportunidade de ser útil à nação. Mas também perdeu o meu partido, o PMDB, uma oportunidade de mostrar ao povo brasileiro seu verdadeiro compromisso com as teses de independência nacional e do posicionamento claro e combativo ao imperialismo. Em função disso, a crise do governo aumentou, assim como no meu partido evoluiu para uma situação insuportável para as correntes nacionalistas, pois praticamente o PMDB foi desfigurado e passou a ser dirigido por setores que querem manter a submissão do Brasil ao capital estrangeiro.

A revelação do ex-Ministro Funaro mostra ainda que vão fracassar todas as tentativas de se adotarem medidas de certo enfrentamento ao imperialismo sem a mobilização popular. Fracassou o ex-Ministro e fracassou também o meu partido, o PMDB, que não soube, através do Plano Cruzado, especialmente do congelamento de preços (a sua medida de cunho nitidamente popular) e da moratória parcial, mobilizar a população para que ela avançasse e aprofundasse o processo de democratização, agora estagnado.

As revelações do ex-Ministro Funaro, juntamente com o noticiário econômico provocando que a situação da dívida externa brasileira, bem como dos demais devedores da América Latina, agravou-se, indicam a necessidade do desenvolvimento da luta para a independência do Brasil, tendo em vista que nenhuma conquista importante foi feita nessa direção e que o País continua na condição de uma colônia diante da grande financeira Internacional.

Os dados provando o crescimento da dívida externa, apesar de que o Brasil não tem recebido empréstimos novos, indicam que a relação com os países centrais do capitalismo é extremamente negativa para o desenvolvimento nacional. Além de já ter pago por uma dívida que em sua grande parte nem sequer chegou a entrar no Brasil em forma de capital, o Brasil, continua endividando-se mesmo sem receber dinheiro novo, o que apenas reforça a dependência frente ao capital estrangeiro. Nesse sentido, Sr. Presidente, voltamos a sugerir que o Brasil enfrente essa pressão gigantesca e desigual do sistema financeiro imperialista através de uma aproximação com os países socialistas e progressistas que permitem o desenvolvimento de relações verdadeiramente objetivas e igualitárias, o que daria ao Brasil condições de desenvolvimento produtivo, opção completamente afastada através de sua dependência aos grandes países capitalistas, especialmente aos Estados Unidos.

Além disto, é preciso afirmar que a moratória da dívida externa continua sendo tão atual como necessária para qualquer governo que se propõe a concentrar-se no desenvolvimento nacional, investindo na elevação das condições de vida

do povo brasileiro, que necessita que sejam construídas moradias em grande escala, hospitais, escolas; que necessita de uma reforma agrária que vise erradicar a fome e gerar condições dignas de existência para milhões de brasileiros.

Finalizando, frente ao aumento contábil de nossa dívida, o que significa que estamos mais pobres, afirmamos a necessidade inadiável de que seja marcada a data das eleições para presidente da república, de forma a que o Brasil possa ter a oportunidade de ter um governo legítimo e que saiba enfrentar duramente a ganância inescrupulosa das finanças internacionais, que planejam eternizar a nossa miséria.

Sr. Presidente, não poderia deixar de proceder a este registro diante dos noticiários dos jornais de ontem, que continuam repercutindo hoje, sobre a ampliação da dívida, sem que nenhum dinheiro novo tenha entrado no País.

Sem dúvida alguma, ao fazer este registro, faço também um chamado a todos os setores da população brasileira para que nos empenhamos, todos nós, dos partidos democráticos que querem transformações, os setores estudantis deste País, a classe trabalhadora, o clero comprometido com as mudanças sociais, e as Forças Armadas, para que venham unir-se ao povo, à população brasileira em um projeto de transformações na estrutura econômica e social, de cunho nacionalista, de progresso social e econômico para todos. Indiscutivelmente, para logarmos êxito num enfrentamento dessa natureza, teremos que fazer um chamado, um apelo a todos esses setores da população com base em um programa de transformações.

Aqui deixo, portanto, para a reflexão de todos esses setores, este registro.

Sr. Presidente, vamos à luta. Como base e como um instrumento efetivo nesta caminhada, é fundamental que tenhamos desencadeado em todo o País a campanha pelas eleições diretas neste ano, em 1988, para que setores comprometidos com o povo brasileiro possam apresentar um programa e legitimar o governo com base em eleições diretas e um programa de transformações na estrutura econômica — social legitimado pela larga maioria do povo brasileiro.

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

Durante o discurso do Sr. Aluizio Bezerra o Sr. Lourival Baptista deixa a cadeira da presidência, que é ocupada pelo Sr. Dirceu Carneiro.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Concedo a palavra ao nobre Senador Lourival Baptista.

O SR. LOURIVAL BAPTISTA (PFL — SE. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

O **Jornal do Brasil**, em sua edição de domingo último (17-4-88) noticiou, com requintes de sensacionalismo, o sacrifício de um boi, que foi sangrado vivo pelo famoso **pal-de-santo**, o Babalorixá, José Paiva de Oliveira — o **Pal Paiva** — conjuntamente com quatro carneiros e oito galinhas d'angola.

Após a cerimônia, os animais imolados foram consumidos, e os restos doados a instituições de caridade pelo Centro Espírita Ilê — Axé Olá

Bamila, casa de candomblé situada no município goiano de Luziânia, dirigido pelo referido Babalorixá **Pal Paiva**, que também preside a Federação Brasileira de Umbanda e Candomblé e a Confederação Espírita Umbandista do Brasil.

A reportagem do **Jornal do Brasil**, assinalou o significado da cerimônia como homenagem a Xangô, o Orixá da Justiça, para qual foram convidados políticos, embaixadores de países africanos e jornalistas, esclarecendo, ainda, que o boi, vivo, foi oferta de um Ministro de Estado.

O fato de políticos oferecerem animais em sacrifício para xangô, carece de importância e deve ser encarado com naturalidade. Todavia, a ampla ressonância da aludida reportagem — reproduzida com destaque pela televisão —, decorreu da notícia divulgada pelo **Jornal do Brasil** de que, em 28 de novembro do ano passado, o então Deputado Prisco Viana (PMDB — BA) teria encomendado uma cerimônia idêntica, com a imolação de um boi em oferenda a Xangô, com a finalidade de "agradecer sua indicação para Ministro de Estado da Habitação, Urbanismo e Meio Ambiente pelo Presidente José Sarney.

Devo confessar a minha perplexidade ao verificar como o **Jornal do Brasil**, um dos mais importantes e respeitados órgãos da imprensa brasileira, acolheu semelhante notícia, incontestavelmente inverídica, maliciosa e irreverente.

Conhecendo o Ministro Prisco Viana há muito anos, ao qual estou ligado por laços de uma velha e fraterna amizade. Cumpro o dever de lamentar essa absurda, tendenciosa e inverídica alegação.

O Ministro Prisco Viana tem uma tradição de dignidade, valor cultural, experiência política e capacidade, reconhecida por toda a Nação, que deve ser respeitada e enaltecida.

Não seria lícito omitir-me diante da mesquinha distorção daquela reportagem, veiculando uma tentativa de ridicularizar um insigne e talentoso homem público, que durante toda a sua brilhante trajetória política e administrativa, tem honrado e dignificado a Bahia e o Nordeste, prestando ao País os mais relevantes serviços.

São estas as razões que me levam a requerer a incorporação ao texto destas ligeiras considerações da carta anexa do Ministro Prisco Viana, encaminhada ao **Jornal do Brasil**, que a publicou, em sua edição de 19 do corrente, terça-feira passada, pulverizando, destarte, a malévolos insinuação inserida naquela reportagem.

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

DOCUMENTO A QUE SE REFERE O SENADOR LOURIVAL BAPTISTA EM DISCURSO:

Jornal do Brasil — 19-4-88
Cartas

"OFERTA DE BOI

Venho negar a oferta de um boi a um terreiro de umbanda como recompensa à minha nomeação para o Ministério da Habitação. Para ser nomeado não pedi a ninguém. Nem a Partido, governador, deputado ou senador. Também não pedi a pai-de-santo, nem fiz promessa que deva pagar, simplesmente porque não persegui o cargo. Devo, pela nomeação, retribuição somente ao Presidente José Sarney e na forma da lealdade a sua Excelência e dedicação às tarefas que me foram

confiadas. Mas, se alguém prometeu e cumpriu, por amizade e por crença, agradeço.

Minha religião é católica, que pratico. Jamais freqüentei outro culto. Respeito, entretanto, todos eles. Quando ainda na Assembléia Nacional Constituinte, votei por que se mantivesse no Brasil a liberdade religiosa, que sempre defendi, e que tanto distingue o nosso País de inúmeros outros.

A reportagem desse jornal, publicada com características de sensacionalismo, que em outros tempos não se via no **Jornal do Brasil**, teve o inequívoco objetivo de ridicularizar o político e o homem público, e representou um despeito ao sentimento religioso de cada um no contexto de liberdade religiosa tradicional na vida dos brasileiros. **Prisco Viana — Brasília**”.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Concedo a palavra ao nobre Senador Jutahy Magalhães.

O SR. JUTAHY MAGALHÃES (PMDB — BA. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Recebi, recentemente, relatório dos trabalhos realizados no decorrer de 1987, pelo Movimento e Ação Integrada Social — MAIS, entidade do Governo do Estado da Bahia, que passou, desde março de 1987, à direção de D^a Yolanda Pires, esposa de nosso Governador Waldir Pires.

O quadro social do Estado da Bahia, reflexo das condições de miséria a que está submetida a maior parte da população do Nordeste brasileiro, é terrível; 74% dos adultos são analfabetos; mais da terça parte das crianças não tem escola; 84% das mortes por fome atingem crianças de até quatro anos; há um milhão de menores abandonados, e ainda dois milhões de menores carentes de condições básicas de vida, cujos pais percebem até dois salários mínimos.

Não bastasse essa dramática situação, na qual teria de intervir, D^a Yolanda encontrou uma série de problemas na entidade que assumiu — e que, à época, chamava-se “Voluntários Sociais”.

Para começar, o dinheiro em caixa era insuficiente para o pagamento do pessoal em março de 1987. O número de funcionários — 1.575 —, era muito superior às necessidades da instituição: numa creche chegava a haver a média de 1 funcionário para cada 3 crianças. Uma auditoria constatou uma série de irregularidades, especialmente na área financeira. Os poucos documentos existentes estavam encaixotados e depositados no porão do Palácio do Governo, ou seja, a entidade não tinha sequer memória.

Muita coisa mudou desde então. O quadro funcional foi enxugado, contando atualmente com 780 pessoas, numa redução de 50%. Sem dispensar o trabalho voluntário, a entidade Voluntários Sociais passou a chamar-se Movimento e Ação Integrada Social — MAIS, e sua estrutura passou a ser a de uma fundação, facilitando o processo de captação de recursos nacionais e internacionais e a realização de uma ação mais ampla, cuja filosofia se volta, do puro assistencialismo, para a promoção social. É criado um Conselho Curador, composto por 22 entidades representativas da sociedade, com o objetivo de ramificar o trabalho de promoção social em todos os segmentos da sociedade. Além disso, é criado também o Grupo de Ação Social — GAS, que reflete sobre

a marginalização do menor carente, buscando soluções para o grave problema.

Cercada de profissionais competentes e de sua confiança, à frente de cada Diretoria da entidade, D^a Yolanda adota, de imediato, o princípio de transparência e austeridade do Governo Democrático Waldir Pires, e os resultados começam a aparecer.

Inicialmente, a entidade passa a prestar apoio efetivo a outras instituições assistenciais que prestam espontaneamente atendimento aos setores carentes, dando-lhes condições de aperfeiçoar o atendimento e beneficiar maior número de pessoas, realizando pequenas obras nas comunidades que atendem.

É criado o Projeto Teia, por meio do qual um corpo de voluntários atua como coordenador de apoio nas unidades do MAIS e em outras obras sociais, facilitando o encaminhamento de reivindicações e solucionando pequenas dificuldades do dia a dia.

A Coordenação de Promoção Social prestou, no ano de 1987, mais de 5.000 atendimentos individuais, com medicamentos, passagens, melhoria habitacional, óculos, cadeiras de rodas, aparelhos ortopédicos e auditivos, encaminhamento a órgãos públicos, etc.

As 25 unidades do MAIS — vinte e duas creches, duas escolas e a Casa do Menor Dom Bosco — foram postas a trabalhar a plena carga, com a solução de pequenas questões de falta de pessoal, material e a realização de pequenas obras. Como reflexo das providências tomadas, o número de crianças atendidas; 3.000, em março de 1987, saltou para quase 4.000.

Ao final de 87 é inaugurada a 26^a unidade do MAIS: a Creche Grande Luta, no Núcleo Habitacional Teotônio Vilela, construída com recursos da LBA, em terreno cedido pela Prefeitura de Salvador, atendendo 200 crianças.

E neste ano, mais cinco creches, atendendo a um total de 565 crianças, passarão para a administração do MAIS.

Ainda na área de atendimento ao menor, o Projeto Mensageiros Mirins emprega, em Salvador, 160 garotos de 12 a 17 anos, que trabalham quatro horas por dia como guias de turismo, mensageiros e guardadores ou cobradores em órgãos públicos e privados, dedicando o outro turno à escola.

Mas a entidade não descuidou de outros segmentos importantes da população, que necessitam de assistência, como os idosos e as pessoas portadoras de deficiência, para os quais desenvolveram-se programas específicos de arrecadação de fundos, visitas, cursos, palestras, orientação, confraternização, etc.

O trabalho de assistência ao interior também foi profícuo, com a realização, durante 1987, de diversos convênios com Prefeituras, sindicatos de trabalhadores e associações civis, no valor de Cr\$ 212 milhões, permitindo a realização de obras de melhoria habitacional e infra-estrutura comunitária. A equipe técnica do MAIS participou ainda da realização de cursos semiprofissionalizantes, de instalação de microempresas e das campanhas de combate à verminose, beneficiando 6.290 pessoas em 90 municípios.

A Campanha de Registro Civil, realizada em todos os municípios baianos, em conjunto com

diversos órgãos, forneceu o registro civil gratuitamente a cerca de 250.000 pessoas.

Esse trabalho culminou com a I Feira do Interior ao final do ano, que além de ser a grande festa de conagração dos baianos da capital e do interior, com um painel do que há de mais representativo na nossa produção cultural, permitiu às prefeituras e entidades assistenciais participantes arrecadarem para suas obras sociais cerca de Cr\$ 18 milhões.

Para este ano, a principal meta é dar continuidade ao trabalho e expandi-lo, com a realização da II Festa do Interior, a ampliação dos programas existentes e a perspectiva de atendimento, até o final de 1988, de 21.500 crianças e adolescentes.

A esse propósito, o Grupo de Ação Social — GAS, congregando diversas entidades como LBA, Funabem, Juizado de Menores etc., tem a ambiciosa proposta de implantar um cinturão de centros integrados do menor em Salvador, proporcionando aos meninos de rua, de 7 a 17 anos, educação básica, lazer e capacitação profissional, através do aprendizado em oficinas e inserção no mercado de trabalho, com acompanhamento do início de sua vida profissional.

Alguns desses centros serão construídos, outros funcionarão em espaços atualmente ociosos, em instalações cedidas pelo Governo ou por instituições particulares. Para este ano deverão entrar em funcionamento sete em Salvador e oito no interior, beneficiando um total de 11.300 menores.

Eis aí o resultado do trabalho de D^a Yolanda Pires, que, com desprendimento e determinação, dedica-se a esse trabalho indispensável de assistência e promoção social. Tão importante quanto o trabalho em si, porém, é a filosofia adotada para seu desenvolvimento, que busca não só auxiliar os necessitados, mas levá-los a interpretar e criticar a realidade na qual vivem, atingindo a plena cidadania. Não podíamos esperar outra atitude da esposa do Governador que, com transparência e austeridade, está mudando a Bahia.

Está de parabéns D^a Yolanda Pires e o povo baiano.

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

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Concedo a palavra ao nobre Senador Lavoisier Maia.

O SR. LAVOISIER MAIA PDS — RN. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente Srs. Senadores:

A região nordestina tem sido analisada por especialistas dos vários ramos do conhecimento humano.

Todos sabem que o Nordeste brasileiro é uma das regiões mais subdesenvolvidas do mundo, apesar da vasta literatura e dos meios existente para a solução de grande parte dos problemas dessa região do País.

O atual período de estiagem tem servido, como das vezes pretéritas, de pretexto para que o Governo anuncie providências que jamais têm ido além do noticiário dos jornais e das emissoras de televisão. E a seca tem sido tratada como problema emergencial e não como uma realidade constante, como na verdade é.

Causa-nos tristeza e poderá causar-nos ira, a constatação de que, após tantos anos de interven-

ção governamental, o Nordeste continuou apresentando índices que envergonham a qualquer ser humano. Desde o tempo do Império até a República dos nossos dias, registra-se a mesma retórica, o mesmo engodo, a repetida falta de ação e eficácia, a despeito dos inúmeros discursos que foram pronunciados em nome dos nordestinos. Esta crise é comentada pelo Governo central, que nunca se decidiu a implementar uma estrutura político-administrativa eficiente, capaz de responder aos grandes desafios que afligem o povo da nossa região. Então, pretendo traçar, a seguir, um perfil da grave situação em que se encontra o Nordeste, pois sou um parlamentar preocupado com o Estado que aqui represento.

O saudoso Tancredo Neves afirmou certa vez, que "o Nordeste é a primeira e a mais importante das prioridades nacionais". O Presidente Sarney disse, em alto e bom som, que "o Nordeste é prioridade, mais é muito mais que isso, porque é necessário" e, ao presidir uma reunião da Sudene foi categórico em afirmar: "não vim aqui para prometer; vim para fazer".

As palavras sumiram, as verbas não chegaram, os nordestinos continuam a receber as migalhas do Governo Federal, sem perspectivas e sem horizontes, permanecendo na desumana condição de párias da sociedade. Os homens do Governo esqueceram-se das promessas feitas nos palanques eleitorais, quando, sob o pálio do malsinado Plano Cruzado, anestesiavam a consciência dos oprimidos, para conquistar o poder pelo poder, sem a mínima formação ética e menor destinação moral.

Em nenhuma época da nossa vida política o Nordeste foi tão castigado pelas autoridades de Brasília. A evidência dos fatos tem desmoralizado as pseudo-soluções, que apenas visam a negociação dos votos e os conchavos. De que valeu termos um presidente nordestino e quase uma dúzia de Ministros da região?

A realidade confirma que a nossa agricultura vai mal; as nossas capitais continuam a inchar com a migração do homem do campo; os nossos empresários se endividam cada vez mais; os servidores públicos sucumbem com a baixa remuneração e, finalmente, a classe trabalhadora, vê depreciado o seu poder aquisitivo e o seu salário real. Nunca se viu, no Nordeste, tanta miséria e tanta apreensão, tanta fome e tanto desalento, a ponto de crescerem as invasões dos estabelecimentos comerciais, nas cidades interioranas, pois a fome não tem lei.

A Nova República tem sido para o Nordeste o calvário de todas as angústias, o mortal veneno de todas as fatalidades, a vergonha nacional de todas as épocas. Tem destruído todas as estruturas regionais, solapando os recursos da Sudene, esvaziando as finanças do Banco do Nordeste e castigando as populações urbanas e rurais.

Quem conhece a situação geológica do Nordeste, sabe que a tão decantada falta d'água não passa de um blefe. Os recursos hídricos da região são incontáveis, os mananciais multiplicam-se e confirmam que o que falta mesmo é a democratização do uso da água.

Com a simples construção de represas, poder-se-ia, durante a época das chuvas, armazenar água para os já tão conhecidos e tão temidos períodos de estiagem.

Não há mais necessidades de profundas investigações acerca da questão nordestina, não se faz necessária mais nenhuma abordagem alongada sobre esta crucial questão. Diz-se muito que falta ao Nordeste uma decisão política. Pois bem, se a decisão deve ser política, somente será tomada pela classe política. A experiência que os anos de vida pública me lograram, credencia-me para falar neste Egrégio Plenário e afirmar que para o Nordeste só está faltando a efetivação da vontade política.

O Programa governamental de Irrigação para o Nordeste (PROINE) foi orçado em 119,2 bilhões de cruzados.

A implantação do projeto de irrigação não tem atingido as metas estabelecidas pelo Governo federal, muito menos pelas necessidades nordestinas que pelas providências do órgão competente.

No Rio Grande do Norte está localizada a Barragem Amando Ribeiro Gonçalves, com o maior reservatório de água da região, e até o momento, não foram, sequer, iniciados os serviços de irrigação.

O Ministério, que foi criado para essa tarefa, não tem atuado a contento, transformando-se num cabide de empregos, com ônus para os cofres públicos. Não se vislumbra, pois, nenhuma perspectiva para que o processo de irrigação saia dos trâmites burocráticos para a realidade cotidiana.

O desrespeito às regiões Norte-Nordeste e Centro-Oeste tem sido analisado, com protesto, por parlamentares nordestinos. O cronograma de investimentos do Ministério da Previdência e Assistência Social, para os exercícios de 1987/88, registra distorções que só confirmam a injusta discriminação do Governo Federal.

Somente o Estado do Rio de Janeiro participa com um total de investimentos da ordem de 22,38%, percentual superior à participação de toda a região nordestina, que é de apenas 17,39%. Esse percentual alocado ao Rio de Janeiro, transformados em cruzados, monta uma quantia que ultrapassa uma vez e meia o valor total dos investimentos previstos pelo Inamps para as regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste.

A Comissão Parlamentar de Inquérito, que investiga as causas da seca nordestina, tem ouvido alguns Governadores do Nordeste, cujo depoimento respalda as críticas que agora formulo.

O Governador Waldir Pires, da Bahia, foi categórico ao afirmar que "coube ao Nordeste, na divisão de trabalho, o papel de manter as oligarquias nacionais, o exército de reserva da mão-de-obra para o Centro-Sul", lembrando ainda que, 3 milhões e meio de pessoas morreram na seca, de 1979 a 1983 e outros 5 milhões morreram de fome. Isso é um verdadeiro genocídio, pior do que os morticínios registrados pela história contemporânea.

O Governador de Alagoas, Fernando Collor de Melo, em depoimento na referida CPI, foi contundente: "Nossos ministros têm uma visão elitista e sulista. Não tivemos, no comando da economia, nenhum ministro que tivesse sensibilidade para sentir a agudez dos problemas nordestinos". E concluiu: "Tudo, até agora, são medidas paliativas. Os governos vêm enfrentando problemas estruturais com soluções conjunturais".

O atual Ministro do Interior, em palestra proferida na Escola Superior de Guerra, assinalou: "Não, na verdade, o Nordeste é o símbolo acabado de históricas e continuadas distorções que produziram na região os bolsões de miséria a que já me referi. A preocupação pelo Nordeste é que o desnível vem-se agravando, e é lá que se encontra a população mais numerosa (maior que qualquer país da América Latina, à exceção do México), com uma renda **per capita** de um terço da do Centro-Sul, e com um índice de pobreza que envergonha nosso País diante do mundo". Aliás, o Nordeste — e aqui me permito parafrasear o Presidente José Sarney — "não é um risco econômico, mas um risco político, de potente e ponderável teor explosivo, já que abriga mais da metade da chamada miséria absoluta do País".

A injustificável discriminação para com a região nordestina tem atingido, sem piedade, seus importantes organismos de desenvolvimento: a Sudene e o BNB.

Segundo pronunciamento do atual Ministro do Interior: "Na verdade, o Nordeste é uma região que vem sendo, nas últimas décadas, esmagada por uma política econômica que a penalizou bruta e totalmente. A assistência orçamentária, em termos reais, tem diminuído sensivelmente. Quando o Presidente Juscelino Kubitschek criou a Sudene, dispunha de 100% de recursos para investimento na região. Hoje, são apenas 22%. Isto significa a astronômica importância de 1 bilhão de dólares a menos, por ano, que deixou de ser aplicada na região."

De outra parte, o Banco do Nordeste tem enfrentado esvaziamento nas suas previsões orçamentárias, sem falar na ameaça de sua extinção ou incorporação ao Banco do Brasil.

As conclusões, a que poderemos chegar, não se diferenciam muito das manifestações da opinião pública acerca do Nordeste. Em primeiro lugar, defendemos uma maior celeridade e eficácia na implementação das medidas político-administrativas para com a região, ou seja, agir muito e falar pouco; segundo, insistimos na efetivação de medidas que agilizem o projeto de irrigação e, terceiro, cobrar maior sensibilidade do Governo Federal, pois não basta ter nascido no Nordeste, é preciso ter e exercer a vocação da nordestinidade.

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

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Concedo a palavra ao nobre Senador Nelson Wedekkin.

O SR. NELSON WEDEKIN (PMDB — SC. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

É grave a situação do trabalhador rural no Brasil. A estrutura social, concenada no homem do campo, é ainda injusta e colonial, e a Nova República pouco tem feito para mudar esse quadro.

Os nossos agricultores sofrem constantes massacres por parte do Governo Federal, asfixiados por uma política econômica que não permite sequer o pagamento dos empréstimos vencidos, agravados pela incidência de juros de mora e correção monetária plena.

A falta de uma política agrícola, firme e coerente, desestimula o homem do campo, imobiliza

zando máquinas e braços, gerando incertezas e perplexidades no meio rural.

A política de preços mínimos é uma ficção e vem provocando prejuízos constantes na comercialização dos produtos básicos, forçando a sua venda por preços inferiores ao custo real, como acontece atualmente, em relação ao alho, no meu Estado, fazendo com que os produtores rurais se tornem inadimplentes junto ao sistema bancário.

A improvisação tem sido a marca maior da atual "política agrícola", levando o desespero e o caos ao campo.

O Governo precisa passar da retórica à prática e tomar medidas concretas, que devolvam a tranquilidade aos nossos agricultores, decretando uma moratória coletiva que suste as execuções e viabilize a nossa agricultura, com a concessão de linhas de créditos especiais para refinanciamento das dívidas.

É inconcebível que continuemos a praticar uma política que pune aqueles que produzem e que recompense, regamente, aqueles que vivem da especulação financeira.

A continuação dessa política provocará o êxodo no meio rural e a aniquilação dos nossos produtores, com o conseqüente comprometimento da próxima safra.

Uma política agrícola que visa a atender os interesses maiores deste País não pode e não deve afrontar os interesses dos nossos produtores rurais, que não conseguirão comercializar sua safra de alho, caso o Governo coloque no mercado qualquer cota de importação desse produto, ou permita a livre comercialização das 120 toneladas de alho, apreendidas no Sul do País.

Os produtores catarinenses têm compromissos financeiros assumidos, decorrentes de empréstimos de custeio do plantio e da colheita do alho, e não podem esperar, passivamente, que se concretize a ameaça que paira sobre suas cabeças e que inviabilizará, totalmente, a sua produção e comprometerá, seriamente, a economia do Estado de Santa Catarina.

Somos, hoje, o primeiro produtor de alho no Brasil, alcançando seis toneladas por hectare, apresentando um padrão de qualidade capaz de competir nos mercados internacionais e evitar, assim, importações desnecessárias que provoquem evasão das nossas divisas.

O Governo brasileiro precisa adotar medidas que protejam e preservem a nossa agricultura ou estará decretando a falência de todo o nosso sistema de produção rural.

Precisamos pôr em prática o nosso discurso e exigir que se implante uma política agrícola que garanta a tranquilidade ao homem do campo, com regras claras e definidas que o estimulem a plantar cada vez mais.

Entendemos que se deva dar à agricultura um tratamento diferenciado, não se justificando a aplicação de juros extorsivos e correção monetária plena àquelas operações que visam ao incentivo da produção de alimentos.

Não podemos tratar os agricultores como tratamos aqueles que vivem da especulação financeira, pois eles ajudam a construir um Brasil mais forte e devem merecer o respeito e o reconhecimento de toda a Nação.

O Município de Curitiba, no meu Estado, vive momentos de grande apreensão, causados

por essa política irreal e irracional, praticada pelo Governo Federal, que vem provocando protestos de todos os segmentos da sociedade e exigindo do Governo um reposicionamento em relação à nossa agricultura.

Solidarizamo-nos com os nossos conterrâneos daquele município e fazemos apelo ao Ministro da Agricultura, ao Ministro da Fazenda e ao Senhor Presidente da República, no sentido de que sejam sensíveis aos problemas que estão inquietando a nossa gente e que se alinhem conosco para, juntos, encontrarmos uma solução que possa viabilizar a produção agrícola no meu Estado e devolver a tranquilidade àqueles que vivem no campo e do campo.

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

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Tem a palavra o nobre Senador José Ignácio Ferreira.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA (PMDB — ES. Pronuncia o seguinte discurso) — Sr. Presidente, Srs. Senadores:

Está na dependência da Petrobrás o aumento do fornecimento de gás natural ao Complexo Siderúrgico de Tubarão (Vitória — ES), a fim de que ali possa ser instalada uma usina produtora de ferro esponja, um projeto da Cia. Vale do Rio Doce, destinado a suprir o mercado interno de matéria-prima para a produção de ferro laminado e treilados, hoje apoiada apenas na importação de sucata.

O gás natural, atualmente fornecido pela Petrobrás ao complexo siderúrgico de Tubarão, é transportado por um duto de pequena capacidade entre a reserva de Fazenda Cedro, nos municípios de São Mateus e de Conceição da Barra, e o altiplano de Carapina, no Município da Serra (Grande Vitória), onde se encontram o superporto de Tubarão e da Companhia Siderúrgica de Tubarão.

Com o aumento do volume do gás transportado em duto pela Petrobrás, tornar-se-á possível à Cia. Vale do Rio Doce dar início imediatamente à instalação da usina de ferro esponja, um investimento da ordem de US\$ 280 milhões, com capacidade de geração de 400 empregos diretos e produção de aproximadamente 500 mil toneladas/ano. Essa produção atenderia de imediato à Cia. Ferro e Aço de Vitória e congêneres, em perspectiva de mercado garantido, eliminando em grande parte a importação de sucata e grande economia em divisas externas.

Associando-se ao projeto da Cia. Vale do Rio Doce, o Governo do Estado do Espírito Santo, através da Coordenadoria Estadual de Planejamento, envia esforços junto ao Ministério das Minas e Energia e a outras áreas de decisão do Governo Federal, visando o empreendimento, que simultaneamente atende aos interesses do Espírito Santo e do País, como um todo.

Ouso, pois, Sr. Presidente e Srs. Senadores, contar com o apoio e a solidariedade de V. Ex.^a na perseguição desse objetivo, certo de que a factibilidade do empreendimento pretendido pela Cia. Vale do Rio Doce repouse na realidade de nosso processo de desenvolvimento sócio-econ-

ômico, sem comprometimento com quaisquer dispêndios ociosos quanto a perspectivas de ociosidade do capital a ser aplicado.

Outro assunto que gostaria de observar, Sr. Presidente e Srs. Senadores:

Os trabalhadores do setor público participaram este ano dos acontecimentos comemorativos da Semana Santa e da Páscoa na condição do cordeiro a ser sacrificado. Não a do Cordeiro de Deus, que na liturgia sabe por antecipação da vitória sobre as trevas, mas na do cordeiro, mesmo, sempre sacrificado (e morto) no rito judaico, segundo o Velho Testamento.

Os alquimistas do Governo, a portas fechadas, estavam no laboratório preparando a porção amarga de fel fartamente servido a centenas de milhares de famílias — se não a milhões, aqui envolvidos todos os trabalhadores assalariados do País —, na forma de mais um arrocho salarial destinado a pagar a conta dos descontroles e dos erros governamentais que trouxeram o Brasil à mais profunda crise econômica e social.

Há um ano, no discurso que pronunciou perante a Assembleia Geral da ONU, o Presidente brasileiro anunciava que não pagaria a Dívida Externa com a fome do povo brasileiro. O corajoso discurso de então transformou-se na prática insuportável, e cada vez mais humilhante, da permanente busca de dinheiro pelos corredores dos credores externos, sem limite para os compromettimentos.

E o bode expiatório, antes situado na incompetência gerencial ao próprio Governo em relação às próprias contas, de um momento par outro passou a ser a remuneração dos servidores públicos como se a laboriosa classe, cuja remuneração nunca é reajustada aos níveis inflacionários reais, fosse culpada pelo crescimento do déficit público crescentemente construído pela incúria administrativa.

Tudo sofisma, Senhor Presidente. Nada mais falso nem tão indigno quanto culpar os trabalhadores pelos erros perenemente cometidos contra a economia brasileira e, por via de conseqüência, pelo esvaziamento dos cofres governamentais. Se a moeda é inflacionária e o instituto da correção monetária procura recompor (parcialmente, é claro) a remuneração, é natural e lógico que a inflação dos preços deve no mínimo corresponder ao aumento nominal da arrecadação dos tributos. Assim, se cai a arrecadação, diminuindo a receita governamental, fica evidente que a queda na arrecadação não pode ser tributada à remuneração do funcionalismo nem a qualquer segmento das classes trabalhadoras.

Agora mesmo, a divulgação de um estudo elaborado pelo DIEESE de Brasília demonstra que a queda da receita tributária líquida do Governo, em relação à sua participação no PIB, tem sido provocada por várias isenções de tributos, incentivos e anistias fiscais concedidas a empresas privadas. "O setor privado", diz o documento, "conseguiu se ajustar rapidamente, a partir da desestruturação das finanças públicas". Se, por outro lado, há sonegação, fica também evidente que não é o trabalhador (nem especificamente o servidor público) quem sonega impostos, mas os que se interpõem, como agentes econômicos, entre o consumidor de bens e serviços e o Governo. Impedir a reatualização dos vencimentos e salários, a esta altura dos acontecimentos da vida

nacional, é o mesmo que decretar a instituição da miséria como horizonte para a família brasileira.

No emaranhado das diretrizes falsas em que está atônito o Governo brasileiro, o que se pode creditar à falta de criatividade e/ou de coragem política para adotar decisões maiúsculas, nota-se perfeitamente que a deterioração do padrão de vida está levando o País a ser a sede não de uma população de pobres, mas, isto sim, um enorme contingente de miseráveis. E não nos

parece, por razões óbvias, ser este o caminho em busca da paz social e da prosperidade.

Era o que tinha a dizer. Muito obrigado

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — A Presidência lembra aos Srs. Senadores que o Congresso Nacional realizará uma sessão conjunta hoje, às 19 horas, destinada a homenagear a memória do ex-Presidente Tancredo Neves, no terceiro ano de seu falecimento.

Lembra ainda, que na sessão do Senado, de terça-feira, dia 26, às 10 horas, deverá verificar-se a presença do Sr. Ministro da Fazenda Mailson da Nóbrega.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente sessão.

(Levanta-se a sessão às 13 horas e 35 minutos.)

MESA

Presidente

Humberto Lucena — PMDB-PB

1º-Vice-Presidente

José Ignácio Ferreira — PMDB-ES

2º-Vice-Presidente

Lourival Baptista — PFL-SE

1º-Secretário

Jutahy Magalhães — PMDB-BA

2º-Secretário

Odacir Soares — PFL-RO

3º-Secretário

Dirceu Carneiro — PMDB-SC

4º-Secretário

João Castelo — PDS-MA

Suplentes de Secretário

Aluizio Bezerra — PMDB-AC

Francisco Rollemberg — PMDB-SE

João Lobo — PFL-PI

Wilson Martins — PMDB-MS

LIDERANÇA DA MAIORIA

Líder

Rachid Saldanha Derzi

LIDERANÇA DO PMDB

Líder

Fernando Henrique Cardoso

Vice-Líderes

Leopoldo Peres

João Calmon

José Fogaça

Lourenberg Nunes Rocha

Mauro Benevides

Olavo Pires

Raimundo Lira

Severo Gomes

Nelson Wedekin

LIDERANÇA DO PFL

Líder

Carlos Chiarelli

Vice-Líderes

João Menezes

Edison Lobão

Marcondes Gadelha

LIDERANÇA DO PDS

Líder

Jarbas Passarinho

Vice-Líderes

Roberto Campos

Virgílio Távora

LIDERANÇA DO PDT

Líder

Maurício Corrêa

LIDERANÇA DO PSB

Líder

Jamil Haddad

LIDERANÇA DO PMB

Líder

Ney Maranhão

LIDERANÇA DO PTB

Líder

Afonso Camargo

Vice-Líder

Carlos Alberto

SUBSECRETARIA DE COMISSÕES

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES — (CRE)

(15 membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Luiz Viana

1º-Vice-Presidente: Vago

2º-Vice-Presidente: Nelson Wedekin

PMDB

Titulares

Albano Franco
Francisco Rollemberg
Irapuan Costa Júnior
Leite Chaves
Luiz Viana
Nelson Carneiro
Nelson Wedekin
Saldanha Derzi
Severo Gomes

Suplentes

Aluizio Bezerra
Chagas Rodrigues
Cid Sabóia de Carvalho
Vago
João Calmon
Ruy Bacelar

PFL

Marco Maciel
João Lobo
José Agripino

Divaldo Suruagy
Edison Lobão

PDS

Jarbas Passarinho

Lavoisier Maia

PSB

Jamili Haddad

Assistente: Marcos Santos Parente Filho — Ramal 3497

Reuniões: Quartas-feiras, às 11.00 horas

Local: Sala da Comissão, na Ala Senador Nilo Coelho
— Anexo das Comissões — Ramal: 3254

COMISSÃO DO DISTRITO FEDERAL — (DF)

(11 membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Meira Filho

Vice-Presidente: Edison Lobão

PMDB

Titulares

Pompeu de Sousa
Meira Filho
Mauro Benevides
Saldanha Derzi
Albano Franco
Iram Saraiva
Chagas Rodrigues

Suplentes

Ronan Tito
Aluizio Bezerra
Francisco Rollemberg
Mansueto de Lavor

PFL

Alexandre Costa
Edison Lobão

João Menezes

PDT

Maurício Corrêa

PDS

Lavoisier Maia

PDC

Mauro Borges

Assistente: Carlos Guilherme Fonseca — Ramal: 4064

Reuniões: Terças-feiras, às 19:00 horas

Local: Sala da Comissão, na Ala Senador Alexandre Costa
— Anexo das Comissões — Ramal: 3168.

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA (CCJ)

(15 membros)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Alfredo Campos

1º-Vice-Presidente: Guilherme Palmeira

2º-Vice-Presidente: Chagas Rodrigues

PMDB

Titulares

Alfredo Campos
Chagas Rodrigues
Ronaldo Aragão
Lourenberg Nunes Rocha
Wilson Martins
José Paulo Bisol
Cid Sabóia de Carvalho
Aluizio Bezerra
Iram Saraiva

Suplentes

Nelson Carneiro
Leite Chaves
Mauro Benevides
Márcio Lacerda
Raimundo Lyra
Nelson Wedekin

PFL

Marco Maciel
Afonso Arinos
Guilherme Palmeira

João Menezes
Marcondes Gadelha

PDS

Roberto Campos

PMB

Antonio Farias

PDT

Maurício Corrêa

PTB

Carlos Alberto

Assistente: Vera Lúcia L. Nunes — Ramais: 3972 e 3987

Reuniões:

Local: Sala da Comissão, na Sala Senador Alexandre Costa
— Anexo das Comissões — Ramal: 4315

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

PREÇO DE ASSINATURA

(Inclusas as despesas de correio via terrestre)

SEÇÃO I (Câmara dos Deputados)

Semestral	Cz\$ 950,00
Exemplar Avulso	6,00

SEÇÃO II (Senado Federal)

Semestral	Cz\$ 950,00
Exemplar Avulso	6,00

Os pedidos devem ser acompanhados de Cheque pagável em Brasília, Nota de Empenho ou Ordem de Pagamento pela Caixa Econômica Federal-Agência-PS-CEGRAF, conta corrente nº 920001-2, a favor do:

CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL

Praça dos Três Poderes — Caixa Postal 1.203 — Brasília — DF.
CEP: 70 160

Maiores informações pelos telefones (061) 211-4128 e 224-5615, na Supervisão de Assinaturas e Distribuições de Publicações — Coordenação de Atendimento ao Usuário.

CÓDIGO DE MENORES

(2ª edição — 1984)

Lei nº 6.697, de 10 de outubro de 1979, tramitação legislativa e comparação com a legislação anterior; anotações (legislação, pareceres, comentários) e outras informações

532 páginas — Cz\$ 120,00

À venda na Subsecretaria de Edições Técnicas do Senado Federal (CEP 70160 — Brasília-DF), ou através de encomenda mediante vale postal ou cheque visado.

Atende-se, também, pelo reembolso postal.

CONSTITUIÇÕES ESTRANGEIRAS

A Subsecretaria de Edições Técnicas do Senado Federal está publicando a série **Constituições Estrangeiras**, com índice temático comparativo.

Volume 1 — República Democrática da Alemanha, Bulgária, Hungria, Polônia, Romênia e Tchecoslováquia..... Cz\$ 150,00

Volume 2 — República da Costa Rica e República da Nicarágua..... Cz\$ 100,00

Volume 3 — Angola, Cabo Verde, Moçambique, São Tomé e Príncipe..... Cz\$ 150,00

Volume 4 — Dinamarca, Finlândia, Noruega e Suécia. Cz\$ 150,00

Encomendas pelo reembolso postal ou mediante cheque visado ou vale postal a favor da Subsecretaria de Edições Técnicas do Senado Federal (Brasília — DF — CEP 70160)