



# DIÁRIO

## República Federativa do Brasil

# DO CONGRESSO NACIONAL

### SEÇÃO II

ANO XLVII — Nº 13

QUINTA-FEIRA, 20 DE FEVEREIRO DE 1992

BRASÍLIA — DF

## SENADO FEDERAL

### SUMÁRIO

#### 1 — ATA DA 3ª SESSÃO, EM 19 DE FEVEREIRO DE 1992

##### 1.1 — ABERTURA

##### 1.2 — EXPEDIENTE

##### 1.2.1 — Leitura de Projetos

— Projeto de Lei do Senado nº 3/92, de autoria do Senador Odacir Soares, que dispõe sobre a concessão de créditos subsidiados às empresas que estão sendo privatizadas ou a seus controladores.

— Projeto de Resolução nº 2/92, de autoria do Senador Pedro Simon, que altera o Instituto da Indicação de que trata a Seção IV, Capítulo I, Título VIII, do Regimento Interno do Senado Federal.

##### 1.2.2 — Requerimento

— Nº 11/92, de autoria do Senador Lourival Baptista, solicitando a transcrição nos Anais do Senado Federal, da matéria "O boné e a vassoura", do Senador José Sarney, publicado na Folha de S. Paulo, de 17 de fevereiro de 1992.

##### 1.2.3 — Comunicação

— Do Senador Esperidião Amin, que se ausentará do País no período de 16 a 20 corrente.

##### 1.2.4 — Discursos do Expediente

**SENADOR ANTÔNIO MARIZ** — Críticas ao Ministério do Trabalho e da Previdência Social pelo não-cumprimento das decisões do Poder Judiciário em relação à concessão dos 147% de aumento aos aposentados.

**SENADOR EDUARDO SUPLICY** — Visita de S. Exª à área Ianomami nos Estados do Amazonas e Roraima. Atuação da Fundação Nacional de Saúde no Projeto de Saúde Ianomami. Indagações sobre as informações solicitadas no Requerimento nº 854/91, ao Ministro da Economia, Fazenda e Planejamento, sobre o pagamento das dívidas do Governo.

##### 1.2.5 — Comunicações da Presidência

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

— Recebimento da Câmara dos Deputados de cópias de relatórios das seguintes comissões parlamentares de in-

quérito: destinada a verificar a existência de aeroportos clandestinos e a atuação de missões religiosas estrangeiras na área de garimpagem de Roraima, provocando a Internacionalização da Amazônia; destinada a investigar a impunidade de traficantes de drogas no País, bem como o crescimento do consumo; destinada a investigar as origens, causas e consequências da violência no campo brasileiro; e destinada à apuração da reforma administrativa do Banco do Brasil e do fechamento de agências e postos de serviço daquela instituição.

— Recebimento do Aviso nº 2.042/92, do Ministro de Estado do Trabalho e da Previdência Social, encaminhando cópia dos documentos enviados ao Tribunal de Contas da União, contendo a estimativa de receitas e despesas previdenciárias para o exercício de 1992.

— Recebimento da Assembléia Legislativa do Estado da Paraíba de proposta de emenda que objetiva alterar o art. 62 da Constituição Federal.

##### 1.2.6 — Requerimentos

— Nº 12 a 22/92, de autoria da Senadora Marluce Pinto, solicitando a inclusão, em Ordem do Dia dos seguintes Projetos de Lei do Senado: nº 105/91, que "dispõe sobre o custeio de transporte escolar e construção e manutenção de casas do estudante do ensino fundamental com recursos do salário-educação, e dá outras providências"; nº 106/91, que "acrescenta dispositivos ao art. 8º da Lei nº 8.134, de 27 de dezembro de 1990, que altera a legislação do Imposto de Renda e dá outras providências"; nº 107/91, que disciplina a publicidade dos atos, programas, obras, serviços e campanhas dos órgãos públicos"; nº 108/91, que dispõe sobre a composição da merenda escolar e dá outras providências; nº 241/91, que "estabelece prazo para a elaboração do Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social e dá outras providências"; nº 243/91, que "altera dispositivos da Lei nº 5.682 de 21 de junho de 1971 — Lei Orgânica dos Partidos Políticos"; nº 244/91, que "proíbe a exportação de pedras preciosas e semipreciosas in natura"; nº 272/91, que "autoriza as pessoas físicas a abate-rem em suas declarações de renda os gastos com empre-

**EXPEDIENTE****CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL****PASSOS PÔRTO**

Diretor-Geral do Senado Federal

**AGACIEL DA SILVA MAIA**

Diretor Executivo

**CARLOS HOMERO VIEIRA NINA**

Diretor Administrativo

**LUIZ CARLOS DE BASTOS**

Diretor Industrial

**FLORIAN AUGUSTO COUTINHO MADRUGA**

Diretor Adjunto

**DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL**

Impresso sob responsabilidade da Mesa do Senado Federal

**ASSINATURAS**

Semestral ..... Cr\$ 3.519,65

Tiragem 2.200 exemplares.

gados domésticos e dá outras providências"; nº 273/91, que "transfere ao domínio do Estado de Roraima terras pertencentes à União e dá outras providências"; nº 287/91, que "altera a denominação da Superintendência da Zona Franca de Manaus — SUFRAMA" e nº 302/91, que "estabelece normas integrantes do Estatuto da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte, relativas ao tratamento diferenciado, simplificado e favorecido, nos campos administrativo, tributário, previdenciário, trabalhista, creditício e de desenvolvimento empresarial".

**1.3 — ORDEM DO DIA**

Requerimento nº 990, de 1991, de autoria do Senador Pedro Simon, solicitando, nos termos regimentais, a transcrição, nos Anais do Senado Federal, do editorial publicado no Jornal *Correio Braziliense*, edição de 13 de dezembro de 1991, intitulado "Consórcio e Fraude". **Aprovado.**

Proposta de Emenda à Constituição nº 17, de 1991, de autoria do Senador Pedro Simon e outros Senadores, que dá nova redação ao inciso II do art. 40 da Constituição Federal. Em fase de discussão (1ª sessão), tendo usado da palavra o Sr. Cid Sabóia de Carvalho.

**1.3.1 — Discursos após a Ordem do Dia**

**SENADOR LOURIVAL BAPTISTA** — Visita de S. Exª ao complexo Carajás. Atuação da Companhia Vale do Rio Doce.

**SENADOR CID SABÓIA DE CARVALHO** — Relato de episódio de violência sofrido por S. Exª na cidade do Rio de Janeiro. Agravamento da segurança do cidadão, em especial dos turistas, nas grandes cidades. Carência de policiamento. A crescente criminalidade no Brasil.

**SENADOR AMIR LANDO** — Reavaliação do último Censo Demográfico do IBGE.

**SENADOR JOSÉ EDUARDO** — Confirmação das expectativas otimistas destacada por S. Exª, no panorama econômico, em pronunciamento feito em outubro de 1991. Reforma ampla e profunda da administração pública.

**SENADOR PEDRO SIMON** — Impunidade nos crimes contra o Erário.

**SENADOR ÁUREO MELLO** — Falecimento do Sr. Miguel Lúcio Cruz e Silva.

**SENADOR NELSON CARNEIRO** — Contestação dos dados do último censo do IBGE, e nas repercussões nas disponibilidades orçamentárias para as quotas do Fundo de Participação dos Municípios — FPM. Apelo de enti-

dades ligadas às pequenas e médias empresas ao Ministro Marcello Marques Moreira no sentido das alterações dos arts. 94 e 95 da Lei nº 8.383/91.

**SENADOR MARCO MACIEL** — Falecimento de Nilo de Oliveira Pereira.

**SENADOR NEY MARANHÃO** — Política agrícola e de abastecimento. Realizações da CONAB — Companhia Nacional de Abastecimento em seu primeiro ano de atuação.

**SENADOR JUTAHY MAGALHÃES** — Questão do separatismo no Brasil.

**1.3.2 — Comunicações da Presidência**

— Término do prazo para apresentação de emendas ao Projeto de Resolução nº 103/91, sendo que ao mesmo não foram oferecidas emendas.

— Convocação de sessão extraordinária a realizar-se hoje, às 18 horas e 15 minutos, com Ordem do Dia que designa.

**1.4 — ENCERRAMENTO****2 — ATA DA 4ª SESSÃO, EM 19 DE FEVEREIRO DE 1992****2.1 — ABERTURA****2.2 — EXPEDIENTE****2.2.1 — Comunicações**

— Do Senador Humberto Lucena, Líder do PMDB, indicando os Senadores Irapuan Costa Júnior e Wilson Martins, como Suplentes, da Comissão Parlamentar Conjunta do Mercosul.

**2.3 — ORDEM DO DIA**

Requerimento nº 877, de 1991, de autoria do Senador José Fogaça, solicitando, nos termos do art. 172, inciso I, do Regimento Interno, a inclusão em Ordem do Dia, do Projeto de Lei do Senado nº 173, de 1991, que tramita em conjunto com os Projetos de Lei do Senado nºs 56 e 145, de 1991. **Aprovado.**

**2.3.1 — Designação da Ordem do Dia da próxima sessão****2.4 — ENCERRAMENTO****3 — RETIFICAÇÕES**

Ata da 220ª Sessão, realizada em 5-12-91.

**4 — ATO DO PRESIDENTE**

Nº 52, de 1992

5 — ATO DO PRIMEIRO SECRETÁRIO

Nº 1, de 1992

6 — EDITAL Nº 2-a/92

7 — MESA DIRETORA

8 — LÍDERES E VICE-LÍDERES DE PARTIDOS

9 — COMPOSIÇÃO DAS COMISSÕES PERMANENTES

## Ata da 3ª Sessão, em 19 de fevereiro de 1992

### 2ª Sessão Legislativa Ordinária, da 49ª Legislatura

*Presidência dos Srs. Mauro Benevides, Alexandre Costa e Rachid Saldanha Derzi*

ÀS 14 HORAS E 30 MINUTOS, ACHAM-SE PRESENTES OS SRS. SENADORES:

Afonso Camargo — Alexandre Costa — Antonio Mariz — Beni Veras — Carlos De'Carli — Carlos Patrocínio — Chagas Rodrigues — Cid Sabóia de Carvalho — Divaldo Suruagy — Eduardo Suplicy — Elcio Álvares — Epitácio Cafeteira — Francisco Rollemberg — Garibaldi Alves Filho — Gerson Camata — Guilherme Palmeira — Hugo Napoleão — Humberto Lucena — Hydekêl Freitas — Irapuan Costa Júnior — João Calmon — João França — João Rocha — Jonas Pinheiro — Josaphat Marinho — José Eduardo — José Fogaça — José Richa — Júlio Campos — Júnia Marise — Jutahy Magalhães — Lavoisier Maia — Levy Dias — Lourival Baptista — Lucídio Portella — Magno Bacelar — Mansueto de Lavor — Marco Maciel — Mário Covas — Marluce Pinto — Maurício Corrêa — Mauro Benevides — Meira Filho — Moisés Abrão — Nabor Júnior — Nelson Carneiro — Nelson Wedekin — Ney Maranhão — Pedro Simon — Rachid Saldanha Derzi — Raimundo Lira — Ronan Tito — Ruy Bacelar — Teotônio Vilela Filho — Valmir Campello — Wilson Martins.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — A lista de presença acusa o comparecimento de 56 Srs. Senadores. Havendo número regimental, declaro aberta a sessão.

Sob a proteção de Deus, iniciamos nossos trabalhos.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — Sobre a mesa, projeto que será lido pelo Sr. 1º Secretário.

É lido o seguinte

#### PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 3, DE 1992

Dispõe sobre a concessão de créditos subsidiados às empresas que estão sendo privatizadas ou a seus controladores.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Ficam as instituições financeiras, cujo capital seja controlado majoritariamente pelo Governo Federal ou por empresas públicas, proibidas de realizar operações de crédito com recursos subsidiados com as empresas que estão sendo privatizadas ou com os seus controladores.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

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

#### Justificação

O presente projeto de lei tem por objetivo obrigar os novos acionistas ou controladores das empresas que estão sendo privatizadas a investir recursos próprios no desenvolvimento dessas empresas.

A medida se torna oportuna em razão da necessidade que o Governo tem de destinar os recursos levantados com o programa de desestatização à solução do seu débito social para com a Nação.

Além disso, este projeto contribui para o desenvolvimento sadio da iniciativa privada que, sem o guarda-chuva financeiro do Governo Federal, deverá redirecionar as suas aplicações do mercado financeiro para o processo produtivo, o que constitui uma das formas mais práticas, eficazes e produtivas para o desenvolvimento do capitalismo brasileiro.

Sala das Sessões, em 19 de fevereiro de 1992

(A Comissão de Assuntos Econômicos — decisão terminativa.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — O projeto lido será publicado e remetido à comissão competente.

Sobre a mesa, projeto que será lido pelo Sr. 1º Secretário.

É lido o seguinte

#### PROJETO DE RESOLUÇÃO

Nº 2, DE 1992

Altera o instituto da Indicação de que trata a Seção IV, Capítulo I, Título VIII do Regimento Interno do Senado Federal.

Faço saber que o Senado Federal aprovou e eu promulgo a seguinte Resolução:

Art. 1º A Seção IV do Capítulo I do Título VIII do Regimento Interno do Senado Federal, aprovado pela Resolução nº 93, de 1970, com as alterações introduzidas pela Resolução nº 18, de 1989, passa a vigorar com a seguinte redação:

#### SEÇÃO IV

##### Das Indicações

“Art. 224. Indicação é a proposição através da qual o Senador ou Comissão sugere:

I — a outro Poder, a adoção de providência, a realização de ato administrativo ou envio ao Legislativo de projeto sobre matéria da iniciativa exclusiva daquele poder;

II — a outra comissão competente da Casa, providência o estudo sobre assunto nela focalizado, com a finalidade de seu esclarecimento ou formulação de proposição legislativa.

Art. 225 NA hipótese do inciso I do artigo anterior, a Indicação será objeto de Requerimento, encaminhado nos termos do inciso I do art. 215, e publicado no **Diário do Congresso Nacional**.

Art. 226. Na hipótesedo inciso II do art. 224, a Indicação receberá o seguinte tratamento:

I — recebida pela Mesa, será lida em súmula, mandada à publicação no **Diário do Congresso Nacional** e encaminhada à Comissão competente;

II — os pareceres a ela referentes serão proferidos, no prazo de vinte sessões;

III — concluindo pelo oferecimento de proposição, a Comissão que sobre ela tiver que opinar seguirá os trâmites regimentais;

IV — não ocorrendo oferecimento de projeto, a Mesa determinará seu arquivamento e certificará o autor para que, se o desejar, ofereça projeto próprio.

§ 1º Sendo a Indicação encaminhada a mais de uma comissão, e os pareceres discordantes nas suas conclusões, será votado o daquela que tiver maior pertinência regimental para se pronunciar sobre a matéria. Sendo a competência concorrente, será a proposição arquivada, salvo se o Plenário decidir diferentemente, a requerimento de qualquer Senador ou Comissão.

§ 2º A Indicação não poderá conter consulta a qualquer Comissão sobre interpretação ou aplicação de lei ou sobre ato de outro Poder."

Art. 2º Esta resolução entra em vigor na data de sua publicação.

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

#### Justificação

O processo legislativo consagrado pela Constituição Federal de 1988, se bem tenha ampliado enormemente o campo de atuação do Poder Legislativo em relação à situação vigente sob a Carta anterior, mantém limitação no que respeita às possibilidades de colaboração mútua entre os poderes constituídos.

Assim, naquelas matérias de iniciativa privativa do Presidente da República (§ 1º do art. 61 da Constituição Federal), fica o Legislativo privado de opinar a respeito, a menos que provocado pelo Executivo.

Ora, este é um fator limitativo do processo de cooperação e entendimento que deve vigorar entre os poderes e que o momento atual exige mais que nunca.

Importa, deste modo, que o legislativo seja provido de instrumento que lhe faculte o acesso aos demais poderes, sugerindo iniciativas nas áreas de competência exclusiva desses poderes.

Tal instrumento é a Indicação, que já adquiriu tal conceito e finalidade, na órbita da Câmara dos Deputados como um dos resultados das recomendações resultantes dos trabalhos da Comissão de Modernização daquela Casa. Também a Câmara Distrital do Distrito Federal, antecipando-se à própria Câmara Federal, apressou-se em adotar essa recomendação em seu Regimento Interno aprovado em junho de 1991.

Estou convencido de que a ampliação do conceito e finalidade da Indicação, tal como aqui proposto irá contribuir decisivamente para maior cooperação entre os poderes, objetivo que vem sendo perseguido de lado a lado, na busca dos caminhos do entendimento para superação da grave crise que para-

lisa e infelicitiza nosso País. Para tanto, invoco o alto descortino dos Senhores Senadores no exame desta proposição, dando-lhe o necessário apoio para que se transforme em norma regimental do Senado Federal.

Sala das Sessões, 19 de fevereiro de 1992. — Senador **Pedro Simon**.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — O projeto lido será publicado e permanecerá sobre a mesa durante três sessões para receber emendas, findo este prazo, será despachado às comissões competentes.

Sobre a mesa, requerimento que será lido pelo Sr. 1º Secretário.

É lido o seguinte

#### REQUERIMENTO Nº 11, DE 1992

Requeiro nos termos do art. 210 do Regimento Interno do Senado Federal, a transcrição nos Anais do Senado Federal, da matéria "O boné e a vassoura", do Senador José Sarney, publicado na **Folha de S. Paulo**, de 17 de fevereiro de 1992.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — O requerimento lido será submetido ao exame da Comissão Diretora.

Sobre a mesa, comunicação que será lida pelo Sr. 1º Secretário.

É lida a seguinte

Brasília, 15 de fevereiro de 1992

Exmº Sr.

Senador Mauro Benevides

Presidente do Senado Federal  
Senado Federal

Senhor Presidente,

Comunico, nos termos do art. 39, alínea a, do Regimento Interno do Senado Federal, conforme indicação dessa Presidência, que estarei ausente do País no período de 16 a 20 do corrente participando em Quito, capital do Equador, do III Encontro Interparlamentar sobre o tema "A Lavagem de Dólares proveniente do Narcotráfico".

Cordialmente, — Senador **Espíridião Amin**.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Costa) — A matéria vai à publicação

Há oradores inscritos.

Concedo a palavra ao nobre Senador **Lourival Baptista**. (Pausa.)

S. Exª não está presente.

Concedo a palavra ao nobre Senador **José Fogaça**. (Pausa.)

S. Exª não está presente.

Concedo a palavra ao nobre Senador **Antônio Mariz**.

O SR. ANTÔNIO MARIZ (PMDB — PB. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, a consciência jurídica do País e a opinião pública têm sido violentadas pela atitude absurda, agressiva, assumida pelo Ministro do Trabalho e da Previdência Social, Sr. **Reinhold Stephanes**, que se recusa, pública e arrogantemente, a cumprir decisões do Poder Judiciário. Essas decisões referem-se, como é sabido, à concessão aos aposentados dos reajustes de 147% atribuídos, em setembro, ao salário mínimo.

A Nação assiste comovida, mas também surpresa e estarecida, à forma como são tratados esses trabalhadores que alcançaram a idade propecta e não vêm reconhecidos os direitos constitucionalmente garantidos.

É perversa, é cruel, é desumana a atitude do Governo. As filas que persistem em todos os setores previdenciários

assumiram caráter dramático, traduzido na presença numerosa dos aposentados na expectativa do recebimento do que lhes é devido. Filas quilométricas, filas intermináveis, filas estáticas, filas que não andam, e viram os brasileiros morrer; nessas filas, cidadãos do País nada mais desejam do que exercer seus direitos.

A imprensa tem sido pródiga na caracterização do posicionamento ministerial que, sem dúvida, constitui crime de responsabilidade, pois que implica um conflito entre poderes e um desrespeito às decisões do Poder Judiciário; é crime comum de desobediência e, até mesmo, no dizer do Procurador-Geral da República, Dr. Aristides Junqueira, crime de prevaricação.

Tenho em mãos recortes de noticiários. A *Folha de S. Paulo*, de 14 de fevereiro passado, traz a seguinte manchete: "Governo vai desobedecer a juízes sobre 147% — matéria inicia-se com esta afirmação

"O Ministro do Trabalho e da Previdência Social, Renhold Stephenes, disse ontem que o Governo não vai pagar o reajuste de 147% aos aposentados, mesmo que eles ganhem esse direito na Justiça Federal."

Não é outra a matéria do *Jornal do Brasil*. O Ministro, no mesmo dia 14, afirma:

"O reajuste de 147% não será incluído nas folhas de pagamento deste mês."

E, em entrevista ao *Correio Braziliense*, do dia 18 de fevereiro, — ontem, portanto — uma vez mais, a corroboração dessa atitude que constitui desafio frontal às leis brasileiras.

Diz o Ministro que essas decisões da Justiça são de Primeira Instância e, na maioria dos casos, liminares.

Ora, o fato de serem decisões de Primeira Instância, ou de serem liminares, em absoluto não autoriza o Ministro a desobedecê-las. As decisões da Justiça estão protegidas pela Constituição brasileira. O Poder Judiciário integra os Poderes da República; portanto, contestar essas decisões é atentar contra a Constituição. Essa declaração do dia 18, do Sr. Ministro da Previdência, é tanto mais absurda quanto na mesma ocasião o Superior Tribunal de Justiça publicava os acórdãos de suas decisões sobre os aposentados e confirmava, reiterava, ratificava julgamentos de Primeira Instância.

Assegurou o STJ o direito dos aposentados aos 147% de reajuste, e isto está no mesmo jornal, na mesma página, na mesma data — "*Correio Braziliense*", página 8, sob o título: "STJ publica acórdãos sobre aposentados".

E aqui estão as razões da Justiça:

"A discriminação concretizada nos índices e critérios adotados é injusta, porque reduz o valor dos benefícios de aposentadoria, e ilegal, porque contaria o art. 201, § 2º, da Constituição Federal e determina a preservação em caráter permanente do valor real dos benefícios."

E mais adiante:

"Esse aumento diferenciado violou os mandatos constitucionais e o art. 28, § 5º, da Lei nº 8.212, de 1991, e o art. 134, da Lei nº 8.213 de 1991. Para o Relator, Ministro Garcia Vieira, "Os planos de custeio e benefícios só foram implantados a partir de 9-12-91, prevalecendo, até essa data, o critério estabelecido pelo art. 58 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, pois o salário-de-contribuição deve ser reajustado na mesma época e com os mesmos índices do reajustamento dos benefícios de prestação continuada

da Previdência Social", o que leva ao fato de que, "reajustados os salários-de-contribuição em 147,06% para competência de setembro de 1991, tal índice teria, forçosamente, de ter sido aplicado no reajuste dos benefícios do mesmo mês e ano."

A publicação desses acórdãos torna ainda mais grave a atitude assumida pelo Governo. O Superior Tribunal de Justiça é a última instância e não a primeira do Poder Judiciário. Na verdade, pode haver recurso extraordinário em matéria constitucional ao Supremo Tribunal Federal, mas, ainda aí, sem efeito suspensivo.

O Governo está, por conseguinte, absolutamente obrigado a cumprir essas decisões da Justiça. As evasivas utilizadas para furtar-se a esse dever bem revelam a fragilidade da atitude governamental que invocou o fato de o Supremo Tribunal Federal não se haver pronunciado sobre alguns dos artigos do Decreto nº 430, que pretendeu regulamentar o uso de precatórias no cumprimento de sentenças judiciais, para esquivar-se a esse cumprimento. Procurou ainda o Governo colocar mal a instância máxima da Justiça, deixando entender que se teria omitido o Supremo Tribunal, que se teria esquivado de analisar matéria de tal urgência e profundidade. Em função disso, numa clara resposta à atitude equívoca não só do Ministério da Previdência, mas também do próprio Governo, pela palavra de alguns de seus expoentes como o Ministro da Justiça, como o Procurador-Geral da União e assim por diante, em resposta a essa atitude que se poderia classificar de insolente dos representantes do Governo, o próprio Supremo Tribunal Federal por seu Presidente, Ministro Sydney Sanches, expediu nota esclarecedora e oficial, que diz:

Esta é a íntegra da nota divulgada pelo Supremo Tribunal Federal:

O Ministro Sydney Sanches, Presidente do Supremo Tribunal Federal, em face de alguns mal-entendidos observados em noticiários da imprensa, esclareceu:

1º — Que o tribunal não tomou conhecimento da ação direta de inconstitucionalidade promovida pelo Partido dos Trabalhadores, apenas quanto ao art. 1º, §§ 1º e 2º, e arts. 2º e 4º do Decreto nº 430, de 10-1-92; isso por entender que se trata de disposições meramente regulamentares do art. 4º da Lei nº 8.197, de 27-6-1991, às quais não se sujeitam ao controle concentrado (abstrato) de constitucionalidade, pelo Supremo, em ação direta.

2º — Tais dispositivos do decreto, se forem ilegais ou inconstitucionais, a declaração de ilegalidade ou inconstitucionalidade pode ser feita por qualquer juiz ou tribunal, quando examinarem casos concretos, podendo a matéria chegar ao Supremo, pela via do recurso extraordinário, quando dirá a última palavra, com caráter de decisão definitiva.

3º — O Tribunal conheceu porém, da ação direta de inconstitucionalidade de proposta pelo Partido dos Trabalhadores, quanto ao art. 3º e seu parágrafo único do Decreto nº 430, e suspendeu esses dispositivos até o julgamento final da ação.

4º — Sendo assim, qualquer juiz ou tribunal, ao tratar de execução de decisões favoráveis aos aposentados (reajuste de 147%), decidirá, interpretando a Constituição, a lei e o decreto, em cada caso concreto, se os pagamentos estão sujeitos, ou não, ao precatório, ou seja, ao pagamento imediato em 1992 ou só em 1993.

5º — Ficaram, desde já, suspensos pelo Supremo Tribunal Federal os seguintes dispositivos do Decreto nº 430, que por isso não podem ser aplicados pelos juízes ou tribunais:

"Art. 3º Nenhuma autoridade poderá autorizar pagamentos decorrentes de decisão judicial, em desacordo com o estabelecido neste regulamento, sob pena de incorrer nas sanções do art. 315 do Código Penal.

Parágrafo único. A autoridade ou o responsável pelo cumprimento de decisão judicial, para cuja execução não haja disponibilidade de recursos orçamentários ou adicionais, se absterá de cumpri-la, disso dando ciência à autoridade judiciária e ao respectivo ministro de Estado ou dirigente superior da entidade, para os fins do disposto no artigo anterior."

É que o art. 3º contém norma autônoma de caráter penal, que não pode ser elaborada pelo Presidente da República.

E o parágrafo único, impondo, em certas circunstâncias, o descumprimento de decisão judicial e mandando cientificar a autoridade judiciária, contém norma de caráter processual, que parece conter violação à Constituição.

O ministro esclareceu, finalmente, que o não-conhecimento da ação, quanto à parte do decreto, resultou de maioria formada por sete votos a quatro e a suspensão do art. 3º e seu parágrafo único, por oito votos a três.

Assim, nenhuma votação foi por seis votos a cinco.

Encerra-se, aqui, a íntegra da nota do Supremo Tribunal Federal.

Está dito, portanto, com absoluta clareza, em linguagem direta e irretorquível, que são competentes os Juizes, são competentes os Tribunais de Segunda Instância para julgar a extensão dos 147% de aumento aos aposentados.

E não cabe, evidentemente, às autoridades do Poder Executivo discutir o cumprimento dessas sentenças. Se o fazem, assumem a responsabilidade por seus atos em face do que dispõe a Constituição Federal e ao que dispõem a Lei de Crime de Responsabilidade e o Código Penal.

É tão espantosa, tão inaceitável essa atitude do Governo, que motivou declarações do Procurador-Geral da República, nesses termos:

"O não cumprimento de uma ordem judicial, se a autoridade for competente para isso, é crime de prevaricação."

E acrescentou:

"Não posso acreditar que o Ministro de Estado de um país sério possa dizer que não vai cumprir uma decisão judicial."

Comete o Ministro, segundo o Procurador-Geral da República, portanto, crime de prevaricação, contido no art. 319 do Código Penal, assim redigido:

"Retardar ou deixar de praticar indevidamente ato de ofício ou praticá-lo contra disposição expressa de lei para satisfazer interesse pessoal."

E, sem dúvida alguma pode-se a isso acrescentar o crime de desobediência previsto no art. 330 do Código Penal.

Essas decisões judiciais, evidentemente, Sr. Presidente e Srs. Senadores, têm o seu fundamento no art. 201 da Constituição, que trata da Previdência Social e exprime, no seu § 2º:

"Art. 201.

§ 2º É assegurado o reajustamento dos benefícios para preservar-lhes, em caráter permanente, o valor real, conforme critérios definidos em lei."

A Constituição, portanto, remete à lei a regulamentação do dispositivo, a fixação dos critérios para a reposição do

justo valor dos proventos de aposentadoria, pois que todo o País sabe, todos conhecem a iniquidade praticada pela Previdência que, no decurso do tempo, vai, progressivamente, achatando essa remuneração dos aposentados. Pessoas que contribuíram sobre 10, 12, 15, 20 salários de contribuição, equivalentes a salários mínimos, viram seus proventos mingua-rem, ano após ano, e muitos que, inicialmente, tiveram níveis elevados de pagamento estão, hoje, reduzidos ao salário mínimo.

Esse é o quadro dramático em que se encontram milhões de famílias brasileiras e é justamente para conter e reparar essa injustiça que o constituinte de 1988 inseriu, no texto da Constituição, esse dispositivo que acabo de ler, para garantir a reposição do justo valor da aposentadoria.

Como a lei, porventura, pudesse ser retardada, a Constituição supriu a sua ausência com os dispositivos transitórios contidos nos arts. 58 e 59 do respectivo Ato.

O art. 58 diz:

"Art. 58. Os benefícios de prestação continuada, mantidos pela previdência social na data da promulgação da Constituição, terão seus valores revistos, a fim de que seja restabelecido o poder aquisitivo, expresso em número de salários mínimos, que tinham na data de sua concessão, obedecendo-se a esse critério de atualização até a implantação do plano de custeio e benefícios referidos no artigo seguinte."

Portanto, a ausência da lei nova, da lei regulamentar do art. 201, § 2º, não impede que se cumpra e que se dê aplicabilidade imediata ao dispositivo constitucional, ao preceito da Constituição da República. E é exatamente o que tem feito a Justiça.

Alega o Governo que a regulamentação, que essa lei regulamentadora teria sido promulgada e publicada em agosto de 1991 e que, portanto, a partir daquele instante não caberia mais invocar a disposição transitória do art. 58 e adotar novos princípios no reajuste dos proventos, na reposição do valor das aposentadorias.

Ocorre, como expressa também de forma inquestionável o Superior Tribunal de Justiça, que, na verdade, a regulamentação só se consumou em dezembro de 1991, com os decretos da Previdência Social, os decretos que, por sua vez, regulamentaram a lei: o Decreto nº 356, correspondente à Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, e também à Lei nº 8.218, de 20 de agosto de 1991, e a Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991, regulamentada pelo Decreto nº 357.

Esses decretos foram publicados no dia 7 de dezembro de 1991. Portanto, só a partir desta última data é que se passaram a aplicar as leis regulamentadoras. Antes disso, antes da regulamentação, evidentemente, há que aplicar a disposição transitória do art. 58. É o que declara, de forma direta e indiscutível, a sentença, o acórdão do Superior Tribunal de Justiça.

Portanto, não tem razão o Governo quando se obstina em sua atitude dura, insensível, desumana, na negativa de cumprir a Lei Maior, a Constituição, e de submeter-se, como reclama a democracia, às decisões do Poder Judiciário.

Quando o ministro, o Governo, ou ambos se recusam a cumprir decisão da Justiça, na verdade, enquadram-se no que dispõe o art. 85 da Constituição, que trata da responsabilidade do Presidente da República, estabelecendo, imediatamente, casos específicos de crime de responsabilidade e remetendo à lei o desdobramento destes princípios, que, como veremos, aplicam-se igualmente aos ministros.

Diz o art. 85 da Lei nº 1.079:

“Art. 85. São crimes de responsabilidade os atos do Presidente da República que atentem contra a Constituição Federal e, especialmente, contra:

VII — o cumprimento das leis e das decisões judiciais.”

E dispõe o parágrafo único:

“Parágrafo único. Esses crimes serão definidos em lei especial, que estabelecerá as normas de processo e julgamento.”

Esta lei existe, e é datada de 10 de abril de 1950; encontra-se em vigor, recepcionada que foi pelo Direito Constitucional vigente. Nada nessa lei conflita com as disposições aqui numeradas e consubstanciadas na Constituição Federal de 1988.

O art. 13 dessa lei reza:

“São crimes de responsabilidade dos Ministros de Estado os atos definidos nesta lei, quando por eles praticados ou ordenados.”

É a remissão ao art. 4º, definidor da responsabilidade do Presidente da República. São crimes de responsabilidade os atos do Presidente da República e também dos ministros, como dispõe o art. 13 referido, que atentarem contra a Constituição Federal e, especialmente,

“I — contra a existência da União”; e, como dispõe o inciso VII — “o cumprimento das leis e das decisões judiciais”, nos termos do art. 85 da Constituição da República.

Assim sendo, Sr. Presidente, diante da manifesta atitude do Governo, dos atos do Ministro da Previdência, que vêm a público, no mesmo dia em que se publicam os acordãos do Superior Tribunal de Justiça, para afirmar a sua desobediência, o seu desprezo, a sua indiferença às decisões da Justiça, em face disso, é evidente que cometem crime de responsabilidade, a par do crime de desobediência.

Ora, é o Senado da República o foro apropriado para o julgamento dos crimes de responsabilidade; ao Senado compete prioritariamente esse julgamento, enquanto que à Câmara dos Deputados, nos termos do art. 51, inciso I, cabe a competência para autorizar, por dois terços dos seus membros, a instauração de processo contra o Presidente e o Vice-Presidente da República e os ministros de Estado.

Ao Senado, pelo art. 52, compete privativamente:

“I — processar e julgar o Presidente e o Vice-Presidente da República nos crimes de responsabilidade e os Ministros de Estado nos crimes da mesma natureza conexos com aqueles;...”

A lei que define os crimes de responsabilidade trata também do processo e julgamento e estabelece no seu art. 14:

Art. 14. “É permitido a qualquer cidadão denunciar o Presidente da República ou Ministro de Estado por crime de responsabilidade perante a Câmara dos Deputados”.

Sr. Presidente, Srs. Senadores, vive pois o País uma situação singular, em que ministros de Estado podem a qualquer momento ser denunciados, ser apontados à Câmara dos Deputados como autores de crime de responsabilidade, e essa situação persiste; as reiteradas decisões da Justiça não foram suficientes para demover essa atitude absurda diante da demo-

cracia que se reconstrói, diante do quadro constitucional restaurado neste País.

Assim, Sr. Presidente, ao trazer esses fatos ao conhecimento do Senado, ao sublinhá-los, quero exprimir a minha indignação diante da atitude do Presidente da República, dos seus ministros, do Governo, ante a situação de indigência a que condena os aposentados do Brasil; essa atitude insana de desobediência à lei, de desobediência à Constituição.

O Sr. Eduardo Suplicy — Permite V. Exª um aparte, nobre Senador?

O SR. ANTÔNIO MARIZ — Com prazer, nobre Senador.

O Sr. Eduardo Suplicy — Senador Antônio Mariz, cumprimento V. Exª por estar chamando a atenção, aqui, tanto do Presidente da República quanto do Ministro da Economia, quanto do Ministro do Trabalho e da Previdência Social, especialmente diante das declarações do ministro Reinhold Stephanes que estaria disposto a descumprir a legislação. V. Exª salienta muito bem que o Presidente da República e seus Ministros não podem desobedecer o que determina a legislação. V. Exª apontou muito bem o art. 85 da Constituição que define os crimes de responsabilidade, entre outros itens, expressa que o Presidente da República e os Ministros não podem agir contrariamente à lei. A justificativa do Ministro Reinhold Stephanes para descumprir a legislação e com isso deixar de pagar aos aposentados é algo que não pode ser justificado. Aquilo que é de lei aquilo que está previsto para ser pago como uma obrigação determinada pela Justiça e pela legislação tem que ser pago. O recurso que o Governo tem em disponibilidade tem que ser implementado. Se o Governo diz que não tem recursos para pagar os aposentados, isso é equivalente a dizer que não tem recursos, então, para pagar a remuneração do Presidente da República, não tem recursos para pagar os ministros, não tem recursos para pagar uma série de outras coisas. Se não há recurso suficiente, isso quer dizer que está havendo certos gastos que deveriam ser cortados. Mas não se pode deixar de pagar o que é previsto em lei e que a Justiça determina. Portanto, poderá o Governo, se quiser cumprir a determinação da Justiça eo que está na legislação, fazer um remanejamento do que foi aprovado no orçamento enviado pelo Governo e aprovado pelo Congresso Nacional. O Governo deveria ter previsto anteriormente, por ocasião de sua mensagem orçamentária, que isso iria acontecer. Não o fez. Mas isso não quer dizer que poderá sempre, em diálogo com o Congresso Nacional, tomar as devidas providências para eventuais cortes que se fazem necessários e, assim, deixar de cumprir o que diz a lei, sob pena de o Presidente e os seus ministros estarem cometendo crime de responsabilidade.

O SR. ANTÔNIO MARIZ — Agradeço-lhe o aparte, nobre Senador Eduardo Suplicy; V. Exª traz inestimável contribuição ao meu discurso. à medida que o apóia e empenha sua solidariedade com a autoridade de que dispõe nesta Casa.

Sr. Presidente, concluo dizendo que constitui um desafio, uma afronta à Nação brasileira a atitude, a posição assumida pelo Governo, que desrespeita frontalmente a Constituição, desrespeita as leis, desrespeita as decisões judiciais. Que fossem decisões de primeira instância, que fossem simples liminares, ainda aí, já estaria obrigado a curvar-se a tais sentenças. Mas não são apenas essas decisões da Justiça, é agora a decisão do Superior Tribunal, instância mais elevada; é a nota do Supremo Tribunal Federal esclarecendo, expressando, dizendo com todas as letras o óbvio: que aos Juízes compete inter-



pretar a lei, interpretar a Constituição, interpretar os regulamentos do Poder Executivo e declará-los, leis ou regulamentos, constitucionais ou não; determinar ao Governo o cumprimento das normas adotadas legitimamente no País por seu Poder Legislativo. É esse o dever que se impõe ao Governo: cumprir a lei, cumprir a Constituição.

Se não fizer isso, Sr. Presidente, que o Congresso, a Câmara dos Deputados, o Senado da República assumam também as suas responsabilidades e que se cogite da iniciação da proposição de processo crime de responsabilidade. Qualquer cidadão é capaz de propor o início do processo, de acusar o Ministro ante a Câmara dos Deputados.

Se persiste o Governo nessa atitude insana, nessa disposição de contrariar o Poder Judiciário, de ferir o art. 85 da Constituição, de esmagar pela crueldade os aposentados, mantendo-os na miséria dos seus salários não reajustados se tudo isso continua, não vejo outro caminho senão o processo do Ministro da Previdência Social por crime de responsabilidade.

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

*Durante o discurso do Sr. Antônio Mariz, o Sr. Alexandre Costa, 1º Vice-Presidente, deixa a cadeira da presidência, que é ocupada pelo Sr. Mauro Benevides, Presidente.*

**O SR. PRESIDENTE (Mauro Benevides)** — Concedo a palavra ao nobre Senador José Fogaca. (Pausa.)

S. Exª não está presente.

Concedo a palavra ao nobre Senador Mansueto de Lavor. (Pausa.)

S. Exª não está presente.

Antes de anunciar o orador seguinte, a Presidência comunica aos Srs. Senadores que está convocada sessão conjunta a realizar-se hoje, às 19 horas, no plenário da Câmara dos Deputados, destinada à apreciação de vetos presidenciais.

Concedo a palavra ao nobre Senador Eduardo Suplicy.

*O Sr. Eduardo Suplicy pronuncia discurso que, entregue à revisão do orador, será publicado posteriormente.*

*Durante o discurso do Sr. Eduardo Suplicy, o Sr. Mauro Benevides, Presidente, deixa a cadeira da presidência, que é ocupada pelo Sr. Rachid Saldanha Derzi, 3º Secretário.*

#### COMPARECEM MAIS OS SRS. SENADORES:

Albano Franco — Almir Gabriel — Amazonino Mendes — Amir Lando — Aureo Mello — César Dias — Coutinho Jorge — Dario Pereira — Dirceu Carneiro — Flaviano Melo — Henrique Almeida — Iram Saraiva — José Paulo Bisol — José Sarney — Odacir Soares — Onofre Quinan — Oziel Carneiro.

**O SR. PRESIDENTE (Rachid Saldanha Derzi)** — A Presidência convoca sessão conjunta a realizar-se hoje, às 19 horas, no plenário da Câmara dos Deputados, destinada à apreciação de vetos presidenciais.

**O SR. PRESIDENTE (Rachid Saldanha Derzi)** — A Presidência recebeu da Câmara dos Deputados cópias de relatórios das seguintes Comissões Parlamentares de Inquéritos:

— destinada a verificar a existência de aeroportos clandestinos e a atuação de missões religiosas estrangeiras na área de garimpagem de Roraima, provocando a internacionalização da Amazônia;

— destinada a investigar a impunidade de traficantes de drogas no País, bem como o crescimento do consumo;

— destinada a investigar as origens, causas e consequências da violência no campo brasileiro; e

— destinada à apuração da reforma administrativa do Banco do Brasil e do fechamento de agências e postos de serviço daquela instituição.

Os relatórios serão remetidos às comissões permanentes que tiverem maior pertinência, para o conhecimento.

**O SR. PRESIDENTE (Rachid Saldanha Derzi)** — A Presidência recebeu do Ministro de Estado do Trabalho e da Previdência Social o Aviso nº 2.042, de 29 de janeiro último, encaminhando cópia do documento enviado ao Tribunal de Contas da União, contendo a estimativa de receitas e despesas previdenciárias para o exercício de 1992.

A matéria será encaminhada, para conhecimento, à Comissão criada pelo Ato nº 16, de 1992, com o objetivo de analisar o sistema previdenciário brasileiro.

**O SR. PRESIDENTE (Rachid Saldanha Derzi)** — A Presidência recebeu da Assembléia Legislativa do Estado da Paraíba proposta de emenda que objetiva alterar o art. 62 da Constituição Federal.

A matéria ficará aguardando na Secretaria-Geral da Mesa a manifestação das demais Assembléias Legislativas a que se refere o inciso III do art. 60 da Carta Magna.

**O SR. PRESIDENTE (Rachid Saldanha Derzi)** — Sobre a mesa, requerimentos que serão lidos pelo Sr. 1º Secretário.

São lidos os seguintes

## REQUERIMENTOS

### REQUERIMENTO Nº 12, DE 1992

Nos termos do art. 172, inciso I, do Regimento Interno, requiero a inclusão, em Ordem do Dia, do Projeto de Lei do Senado nº 105/91, que "Dispõe sobre o custeio de transporte escolar e construção e manutenção de casas do estudante do ensino fundamental com recursos do salário-educação, e dá outras providências — Autor: Senª Marluce Pinto, cujo prazo, na Comissão de Educação — 15-5-91, já se acha esgotado.

Sala das Sessões, 19-2-92. — Senadora Marluce Pinto.

### REQUERIMENTO Nº 13, de 1992

Nos termos do art. 172, inciso I, do Regimento Interno, requiero a inclusão, em Ordem do Dia, do Projeto de Lei do Senado nº 106/91, que "Acrescenta dispositivos ao art. 8º da Lei nº 8.134, de 27 de dezembro de 1990, que altera a legislação do Imposto de Renda e dá outras providências". Autor: Senª Marluce Pinto cujo prazo, na Comissão de Assuntos Econômicos — 14-5-91, já se acha esgotado.

Sala das Sessões, 19-2-92. — Senadora Marluce Pinto.

### REQUERIMENTO Nº 14, DE 1992

Nos termos do art. 172, inciso I, do Regimento Interno, requiero a inclusão, em Ordem do Dia, do Projeto de Lei do Senado nº 107/91, que "Disciplina a publicidade dos atos, programas, obras, serviços e campanhas dos órgãos públicos". Autor: Senª Marluce Pinto, cujo prazo, na Comissão de Constituição Justiça e Cidadania — 19-5-91, já está esgotado.

Sala das Sessões, 19-2-1992. — Senadora Marluce Pinto.



**REQUERIMENTO Nº 15, DE 1992**

Nos termos do art. 172, inciso I, do Regimento Interno, requero a inclusão, em Ordem do Dia, do Projeto de Lei do Senado nº 108/91, que "Dispõe sobre a composição da merenda escolar e dá outras providências". Autor: Senª Marluce Pinto, cujo prazo, na Comissão de Assuntos Econômicos — 24-5-91, já se acha esgotado.

Sala das Sessões, 19-2-1992. — Senadora Marluce Pinto.

**REQUERIMENTO Nº 16, DE 1992**

Nos termos do art. 172, inciso I, do Regimento Interno, requero a inclusão, em Ordem do Dia, do Projeto de Lei do Senado nº 241/91, que "Estabelece prazo para a elaboração do Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social e dá outras providências". Autor: Senª Marluce Pinto, cujo prazo, na Comissão de Constituição Justiça e Cidadania — 16-8-91, já se acha esgotado.

Sala das Sessões, 19-2-1992. — Senadora Marluce Pinto.

**REQUERIMENTO Nº 17, DE 1992**

Nos termos do art. 172, inciso I, do Regimento Interno, requero a inclusão, em Ordem do Dia, do Projeto de Lei do Senado nº 243/91, que "Altera dispositivos da Lei nº 5.682, de 21 de junho de 1971 — Lei Orgânica dos Partidos Políticos". Autor: Senª Marluce Pinto, cujo prazo, na Comissão de Constituição Justiça e Cidadania — 16-8-1991, já se acha esgotado.

Sala das Sessões, 19-2-1992. — Senadora Marluce Pinto.

**REQUERIMENTO Nº 18, DE 1992**

Nos termos do art. 172, inciso I, do Regimento Interno, requero a inclusão, em Ordem do Dia, do Projeto de Lei do Senado nº 244/91, que "Proíbe a exportação de pedras preciosas e semipreciosas *in natura*". Autor: Senª Marluce Pinto, cujo prazo, na Comissão de Serviços de Infraestrutura — 14-8-1991, já se acha esgotado.

Sala das Sessões, 19-2-1992. — Senadora Marluce Pinto.

**REQUERIMENTO Nº 19, DE 1992**

Nos termos do art. 172, inciso I, do Regimento Interno, requero a inclusão, em Ordem do Dia, do Projeto de Lei do Senado nº 272/91, que "Autoriza as pessoas físicas a abaterem em suas declarações de renda os gastos com empregados domésticos e dá outras providências". Autor: Senª Marluce Pinto, cujo prazo, na Comissão de Assuntos Econômicos — 25-8-91, já se acha esgotado.

Sala das Sessões, 19-2-1992. — Senadora Marluce Pinto.

**REQUERIMENTO Nº 20, DE 1992**

Nos termos do art. 172, inciso I, do Regimento Interno, requero a inclusão, em Ordem do Dia, do Projeto de Lei do Senado nº 273/91, que "Transfere ao domínio do Estado de Roraima terras pertencentes à União e dá outras providências". Autor: Senª Marluce Pinto, cujo prazo, na Comissão de Constituição Justiça e Cidadania — 29-8-91, já se acha esgotado.

Sala das Sessões, 19-2-1992. — Senadora Marluce Pinto.

**REQUERIMENTO Nº 21, DE 1992**

Nos termos do art. 172, inciso I, do Regimento Interno, requero a inclusão, em Ordem do Dia, do Projeto de Lei do Senado nº 287/91, que "Altera a denominação da Superintendência da Zona Franca de Manaus — SUFRAMA". Autor:

Senª Marluce Pinto, cujo prazo, na Comissão de Assuntos Econômicos — 5-9-1991, já se acha esgotado.

Sala das Sessões, 19-2-1992. — Senadora Marluce Pinto.

**REQUERIMENTO Nº 22, DE 1992**

Nos termos do art. 172, inciso I, do Regimento Interno, requero a inclusão, em Ordem do Dia, do Projeto de Lei do Senado nº 302/91, que "Estabelece normas integrantes do Estatuto da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte, relativas ao tratamento diferenciado, simplificado e favorecido, nos campos administrativo, tributário, previdenciário, trabalhista, crédito e de desenvolvimento empresarial". Autor: Senadora Marluce Pinto, cujo prazo, na Comissão de Assuntos Econômicos — 25-10-91, já se acha esgotado.

Sala das Sessões, 19-2-1992. — Senadora Marluce Pinto.

**O SR. PRESIDENTE** (Rachid Saldanha Derzi) — Os requerimentos lidos serão publicados e posteriormente incluídos na Ordem do Dia, nos termos do art. 255, inciso II, letra c, do Regimento Interno.

**O SR. PRESIDENTE** (Rachid Saldanha Derzi) — Esgotado o tempo destinado ao Expediente.

Passa-se à

**ORDEM DO DIA****Item 1:**

— 1 —

Votação, em turno único, do Requerimento nº 990, de 1991, de autoria do Senador Pedro Simon, solicitando, nos termos regimentais, a transcrição, nos Anais do Senado Federal, do editorial publicado no *Jornal Correio Braziliense*, edição de 13 de dezembro de 1991, intitulado "Consórcio e fraude".

Em votação.

Os Srs. Senadores que o aprovam queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Aprovado.

Será feita a transcrição solicitada.

É a seguinte a matéria cuja transcrição é solicitada:

**CONSÓRCIO E FRAUDE**

A intervenção do Banco Central no segmento comercial dos consórcios de automóveis só não deve ser saudada com maior entusiasmo porque as medidas anunciadas são menos drásticas do que a realidade aconselha. Negócio escandaloso, concebido em regra para ilaquear a boa-fé do consumidor, os consórcios singularizaram-se entre as formas de venda coletiva como verdadeira arapuca, salvo exceções respeitáveis, embora cada vez mais raras e menos atuantes no mercado.

Como se não bastasse o desembestamento dos preços dos veículos, à força de reajustes na fonte produtora muito além da inflação, a maioria dos consórcios sempre encontrou fórmulas sinuosas, para não dizer criminosas, a fim de fazê-los crescer ainda mais no nível do consumidor. Expedientes escusos de diversas modalidades têm sido aplicados para extorquir as poupanças do consorciado, chamado a aderir ao sistema por intensa convocação publicitária, na ilusão de adquirir um veículo de forma facilitada e ajustada à sua capacidade financeira.

Muitas das organizações dedicadas à exploração desse comércio não hesitam em criar situações de insolvência para o consorciado, de sorte a fazê-lo desistir e permitir que sua cota seja transferida a outrem, mediante o pagamento de ágio e das mesmas parcelas já anteriormente quitadas. Um dos expedientes mais conhecidos para busca os efeitos da insolvência é deixar que se acumulem por meses seguidos as chamadas diferenças de saldos de caixa e cobrá-las do consorciado de surpresa e de uma só vez. Impossibilitado de honrar o compromisso, abusivo e ilegalmente criado, o consorciado desiste. E, assim, redimensiona os lucros dos administradores. Imagine-se tal hipótese multiplicado vezessem conta e extensiva à quase totalidade do sistema e ter-se-á uma idéia sobre o montante do enriquecimento ilícito assim alcançado. Uma verdadeira expropriação das poupanças privadas.

A decisão do Banco Central de desvincular o valor das prestações dos reajustes aplicáveis aos preços dos automóveis ataca o problema por um dos seus flancos mais imorais. Mas é indispensável a criação de mecanismos que, na prática, impeçam a fraude contra as novas regras, mediante um estatuto analítico e portador de punições adequadas para os infratores. O mesmo pressuposto deve ser exigido para conceder eficácia à decisão de conferir às assembleias de consorciados competência para gerir em parte substancial o negócio e controlá-lo do ponto de vista das relações financeiras.

Um número surpreendente de consórcios aumentou este mês as prestações em cerca de cem por cento, malgrado tratar-se de incremento não autorizado pelo reajuste dos veículos. Enquanto isso, fabricamos fora do circuito das multinacionais tradicionais, embora irrigados de capital estrangeiro, impuseram aumento de cem por cento em seus produtos, principalmente modelos jeep, utilitários e tratores. O Banco Central cumpriria ainda melhor as suas funções de órgãos controlador do sistema monetário se determinasse a realização de auditoria nessas empresas, para efeito de declarar alcançados pelas normas de proteção ao consumidor e violadores das leis da economia popular, os aumentos abusivamente decretados.

Os gestores da política econômico-financeira, com especial destaque para o Banco Central, certamente não ignoram que a forma consorciada responde pela maioria esmagadora das vendas de veículo. Preservá-la de manobras especulativas de índole delituosa, tal como ocorre atualmente, corresponde à necessidade de sustentar um setor produtivo diretamente associado à estratégia nacional de crescimento econômico e, em última análise, de bem-estar social para algumas dezenas de milhares de trabalhadores.

**O SR. PRESIDENTE (Rachid Saldanha Derzi) —**

**Item 2:**

#### **PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº 17, DE 1991**

Discussão, em primeiro turno, da Proposta de Emenda à Constituição, nº 17, de 1991, de autoria do Senador Pedro Simon e outros Senadores, que dá nova redação ao inciso II do art. 40 da Constituição Federal. (1ª sessão de discussão.)

A Presidência esclarece ao Plenário que, nos termos do art. 358, § 2º, do Regimento Interno, a proposição deverá constar na Ordem do Dia durante 5 sessões ordinárias consecutivas em fase de discussão, quando poderão ser oferecidas emendas assinadas por 1/3, no mínimo, da composição do

Senado Federal. Assim sendo, transcorre hoje a primeira sessão de discussão.

**O Sr. Cid Sabóia de Carvalho —** Sr. Presidente, peço a palavra para discutir.

**O SR. PRESIDENTE (Rachid Saldanha Derzi) —** Concedo a palavra a V. Exª

**O SR. CID SABÓIA DE CARVALHO (PMDB — CE.** Para discutir. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, essa emenda, cuja primeira assinatura é do Senador Pedro Simon, merece uma profunda reflexão por parte do Senado Federal. Ela busca, acima de tudo, corrigir uma situação que no País diante da aposentadoria compulsória aos 70 anos de idade.

E é nesse limite dos 70 anos de idade que muitos homens, no auge da sua capacidade produtiva, têm sido colhidos pela obrigação da aposentadoria. Assim, os Tribunais dos Estados têm perdido desembargadores, quando mais estão aptos, pela maturidade, para uma melhor produção para um trabalho mais bem elaborado, com uma contribuição mais efetiva para com o Poder Judiciário.

O mesmo acontece com relação ao magistério; professores são retirados da sala de aula quando completam 70 anos. Ocorre, no entanto, Sr. Presidente, que os 70 anos desses professores correspondem quase sempre a uma maturidade maior, a uma capacidade mais acentuada, a um conhecimento melhor organizado, à maturidade, enfim, que poderá ser aproveitada magnificamente pelos alunos. No serviço público, de um modo geral, é importante a cooperação daqueles que já são maduros, daqueles que já envelheceram.

Já não se justifica, no Brasil, o limite dos 70 anos. A argumentação trazida à emenda constitucional mostra que o brasileiro tem vivido mais ultimamente, e que a aposentadoria compulsória aos 70 anos correspondia a outros itens específicos de pesquisas anteriores, onde o índice de vida era bem menor.

O índice de vida no Brasil, diz a justificativa, vem aumentando em relação ao período em que se impõe o princípio constitucional da aposentadoria compulsória aos 70 anos de idade. Hoje, a média nacional da vida dos brasileiros está situada em 63 anos.

No entanto, não me louvo nesse dado estatístico, louvo-me, primordialmente, na experiência que tive, como professor da Universidade Federal do Ceará, vendo colegas deixarem a sala de aula absolutamente violentados pelo princípio constitucional, quando estavam aptos à continuidade da carreira, e os alunos precisavam daquela cooperação. Como advogado, assisti determinadas aposentadorias compulsórias que muito chocaram aqueles que se labutavam na época, no Poder Judiciário. Vi muitos desembargadores, no auge de suas possibilidades, serem forçados à aposentadoria, como também juízes de primeiro grau, quando muito ainda poderiam dar de contribuição ao Poder Judiciário.

Essa emenda, Sr. Presidente, Srs. Senadores, merece uma reflexão. Inclusive, há uma idéia que vários Senadores, inclusive o Senador Beni Veras, do PSDB do Ceará, eu, do PMDB, também do Ceará, assim como outros Senadores, estamos estudando, que é a possibilidade de permitir que, após completar 35 anos de serviço, possa o professor universitário continuar dando aula, mas com uma gratificação especial de incentivo à sua permanência. A aposentadoria há roubado da universidade brasileira um número enorme de pessoas do maior valor e agora, quando a universidade está absolutamente des-

falcada, já pensamos na possibilidade de não se aposentado o professor ter uma gratificação extraordinária, para justificar a sua permanência e a não utilização do direito de aposentar-se, quer com 30, quer com 35 anos, segundo seja o caso na formação do direito do titular que pretende o descanso, após tantos e tantos anos de exercício de sua difícil profissão. No campo do ensino universitário, já estamos estudando um projeto dessa natureza a ser apresentado aqui no Senado Federal. Assim sendo, essa emenda encabeçada em suas assinaturas pelo Senador Pedro Simon merece uma grande reflexão e o decidido apoio de todos os integrantes desta Casa. Discuto, assim, no primeiro momento esta emenda, para dar-lhe o meu apoio, o apoio às suas razões e à sua fundamentação.

**O SR. PRESIDENTE (Rachid Saldanha Derzi)** — Continua em discussão a proposta.

Não havendo quem queira discuti-la, declaro encerrada a discussão.

A discussão da matéria terá prosseguimento na sessão de amanhã.

**O SR. PRESIDENTE (Rachid Saldanha Derzi)** — Esgotada a matéria constante da Ordem do Dia.

Volta-se à lista de oradores.

Concedo a palavra ao nobre Senador Lourival Baptista.

**O SR. LOURIVAL BAPTISTA (PFL — SE.** Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, na última quinta-feira, dia 13 de fevereiro, viajei para o Estado do Pará, convidado pelo Governador João Alves Filho para integrar sua comitiva na visita ao Projeto Carajás, atendendo a convite da Companhia Vale do Rio Doce, empresa que é merecedora do nosso aplauso pelo elevado conceito que desfruta como líder do setor de mineração em nosso País.

O Projeto Carajás explora um complexo que atua na maior mina de ferro do mundo, exportando atualmente 35 milhões de toneladas do minério para vários países, contribuindo também para a pesquisa e exploração das minas de Maganês, Cobre, Zinco e outras jazidas de diferentes metais.

Devidos a mau tempo, não nos foi possível pousar na sede do Projeto, e tivemos que aterrisar na cidade de Marabá, onde ficamos várias horas aguardando condições de retomar o voo com o destino original, entretanto, não melhorando o tempo, nos foi oferecida a alternativa de irmos para São Luís do Maranhão, onde visitaríamos o Porto de Ponta da Madeira, que chama a atenção pelo sistema de transporte ferroviário do minério, nos trens que comportam até 200 vagões, abastecidos no transporte rodoviário por caminhões de até 240 toneladas, as imensas instalações e equipamentos portuários que permitem a atracação de navios de mais de 300 toneladas.

A estrada de ferro que sai de Carajás e chega ao Porto de Ponta da Madeira, em São Luís, tem uma extensão de 900 quilômetros e é controlada, com segurança, por uma sofisticada sala de comando e controle em São Luís.

Durante a nossa visita ao complexo Carajás, o Presidente da Vale do Rio Doce, Dr. Wilson Brumer, que é assessorado na administração da empresa pelo Dr. Pinheiro Machado, estava inaugurando a estrada de ferro que liga Belo Horizonte ao Porto de Vitória, no Espírito Santo.

A comitiva, chefiada pelo Governador João Alves Filho, foi assistida, informada e orientada sobre os diversos procedimentos, trabalhos e projetos da Companhia, por altos representantes do corpo técnico e diretivo da empresa, entre eles o Dr. Luiz Carlos Celaro, Dr. Elcio Guerra, Dr. Sérgio Anto-

nio da Silva Guimarães e o Dr. Kléber de Farias Pinto, um antigo e experimentado técnico da Vale, um veterano da empresa, que também é sergipano do Município de Proprio, e que nos dispensou especial atenção.

Pela sua eficiência, pelo conceito de alta competência, trabalho e criatividade, a Companhia Vale do Rio Doce merece todo o nosso aplauso.

O que significa a Vale do Rio Doce para o País todos nós sabemos: a exploração e o aproveitamento de nossas imensas riquezas minerais, garantindo à União e ao País o melhor uso dos recursos do seu subsolo, e assegurar a nossa autonomia no campo siderúrgico, fornecendo a matéria-prima indispensável ao progresso de nossas indústrias e ao desenvolvimento do País.

Sr. Presidente, Srs. Senadores, e por que Sergipe tem tanto interesse no sucesso dessa grandiosa empresa que, juntamente com a Petrobrás, se constitui na mais alta expressão de competência, trabalho, dedicação, criatividade no esforço de desenvolver e o consolidar o progresso e o patrimônio nacional?

É porque Sergipe, sendo um dos maiores produtores nacionais de Petróleo, no continente e na plataforma marítima, em águas profundas, também possui outras riquezas minerais, em seu subsolo estão imensas jazidas de salgema e uma das maiores reservas de potássio do Brasil, indispensável elemento para a produção de fertilizantes.

A Companhia Vale do Rio Doce, graças às gestões do Governador João Alves Filho, na liderança política do Estado junto ao Governo Federal, absorveu as atividades da Petromisa, subsidiária da Petrobrás, localizada no Município de Rosário do Catete, e que operava o complexo de mina e usina Taquari—Vassouras, dedicado à extração de sais potássicos, magnesianos e sódicos. Este empreendimento, pioneiro no Brasil e único no hemisfério sul, foi implantado em 1979 e dimensionado para produzir 600 mil toneladas/ano, correspondente a quase um terço do consumo nacional, pois o restante é importado a um custo de 300 milhões de dólares.

Em uma das oito vezes que falei no Senado sobre a importância da industrialização do potássio em Sergipe, fiz a seguinte reflexão:

“Imagine-se um país de dimensões continentais como o nosso, dependente e vocacionado para a agricultura, cujas terras, principalmente as mais afastadas do litoral necessitam de corretivos e fertilizantes, ficando na dependência externa do potássio”, que entra na composição NPK.

Retomando as atividades, decorrido o período de assimilação do processo de liquidação da Petromisa, o Complexo Taquari—Vassouras, que já em 1992, prevê a produção de 200 mil toneladas de potássio, poderá alcançar as 500 mil toneladas em 1993.

A absorção da Petromisa pelo Vale do Rio Doce veio, ainda mais, consolidar o sonho dos Sergipanos, permitindo a exploração não somente do potássio, mas de outros minerais existentes, em abundância, em Sergipe.

Sr. Presidente, Srs. Senadores, empresas estatais como a Companhia Vale do Rio Doce e a Petrobrás são companhias que honram e dignificam a inteligência, o trabalho e a competência nacional para grandes e indispensáveis empreendimentos propulsores do nosso progresso.

São empresas que, segundo uma transcrição constante de artigo de autoria do jornalista Célio Nunes, publicado no *Jornal da Manhã*, edição de 16 e 17 do corrente, relativamente à Vale do Rio Doce, operam "como se fosse uma empresa provada: só faz o que pode, preocupa-se com os custos, racionaliza toda a produção, somente contrata pessoas preparadas de quem exige trabalho de verdade, enfim, atua como uma empresa privada que visa lucros, não se escorando no dinheiro do Estado."

E finalizando, Sr. Presidente, expresso mais uma vez o meu entusiasmo e o meu aplauso quanto ao desempenho da Companhia Vale do Rio Doce e a minha convicção de que foi absolutamente acertada a medida tomada pelo Governo Federal, atendendo ao pleito das lideranças políticas do Estado coordenadas pelo Governador João Alves Filho, de transferir para essa operosa e conceituada empresa as atividades da Petromisa na execução do Projeto Taquari—Vassouras, empreendimento este pioneiro na América do Sul, que se constitui num passo acertado e decisivo para a nossa indispensável autonomia na área de fertilizantes.

Solicito a transcrição, no meu pronunciamento, do artigo de autoria de Célio Nunes, publicado no *Jornal da Manhã*, 16 e 17 de fevereiro de 1992, intitulado "Vale viabilizará exploração de potássio em Sergipe". (Muito bem! Palmas.)

**DOCUMENTO A QUE SE REFERE O SR. LOURIVAL BAPTISTA EM SEU PRONUNCIAMENTO:**

#### **VALE VIABILIZARÁ EXPLORAÇÃO DO POTÁSSIO EM SERGIPE. E DEPOIS? SÓ O TEMPO DIRÁ...**

Em meio a tantas acusações e críticas sobre as deficiências, prejuízos, incompetências etc., envolvendo empresas estatais controladas pelo Governo Federal, uma delas passa ao largo de toda essa barulheira, que, em certos casos, já se sabe, existem exageros e *lobbys* montados interessados a Companhia do Vale do Rio Doce, é um exemplo de empreendimento empresarial competente, racional, investindo somente no que compensa financeiramente, com dirigentes, técnicos e funcionários responsáveis, cumpridores dos seus deveres e altamente compenetrados do trabalho que fazem. Mesmo os críticos mais ferrenhos e radicais da existência de empresas estatais, reconhecem isso, mas acrescentando com a finalidade de valorizar a iniciativa privada: "é porque ela trabalha como se fosse uma empresa privada: só faz o que pode, preocupa-se com os custos, racionaliza toda a produção, somente contrata pessoas preparadas de quem exige trabalho de verdade, enfim, atua como uma empresa privada que visa lucros, não se escorando no dinheiro do Estado".

#### **Sergipe e a Vale**

O Governador João Alves Filho não esconde sua satisfação com a presença da Vale do Rio Doce em Sergipe. Afinal, foram meses e meses em supense vividos pela sociedade sergipana, preocupada com o destino do Projeto Potássio, que vinha sendo tocado pela Petromisa, que o Governo resolveu extinguir, discutindo-se o destino da mina Taquari—Vassouras, não sendo descartada a sua privatização. A classe política sergipana, na sua maioria esmagadora, a liderança do Governador João Alves Filho, aliada ao Senador Albano Franco,

lutou, envidou entendimentos e negociações, com o Governo Federal e outros setores, resultando em meio a toda essa crise política e social brasileira, um singular final feliz: o Projeto Potássio ficou com a Cia., do Vale do Rio Doce, hoje liquidante da extinta Petromisa, assegurando assim o maior sonho dos sergipanos: dar continuidade a exploração, não somente do potássio, mas dos outros minerais existentes em Sergipe.

Com grande experiência e credibilidade na exploração e transporte de minérios, tanto que ela explora não somente o minério de ferro de Carajás e ao seu redor outros minerais, inclusive Ouro, a Vale mantém trabalhos de exploração ouro, Bauxita etc., mantendo fábricas de alumínio no Rio e em Belém, tendo interesse na área ecológica, investindo em reconstituição de florestamento na Bahia e reflorestamento na região de Marabá, no Pará.

Durante o voo Aracaju—Marabá São Luís, e também em terra, a comitiva comandada pelo Governador João Alves não perdeu tempo. Ouviu uma explicação do próprio governador inclusive sobre a sua administração e explicações dos técnicos sobre a atuação da Vale. O engenheiro Luiz Carlos Celaro, responsável pela Mina Taquari—Vassouras, em Sergipe, foi bastante prática sobre o trabalho da Vale em Sergipe: levantar todo o acervo da extinta Petromisa e procurar ativar a exploração da mina que está parada no momento. Ele disse que praticamente não havia possibilidade de continuidade imediata, tinha que ser parado o trabalho de exploração e todo o esforço está concentrado em retomar a atividade em meados do próximo mês de março. Isso porque está se procedendo a liquidação da Petromisa e a realização do trabalho de manutenção de todos os equipamentos, cuja manutenção foi reduzida anteriormente, tendo-se necessidade de recuperar grande parte dele. E tudo isso é feito, inclusive substituição de alguns maquinários, com todo acompanhamento exigido. Mas, em todo caso, com todas essas dificuldades, prevê-se que ainda neste 1992, a Mina Taquari—Vassouras, produza 200 mil toneladas de potássio e em 1993 dobre para mais a produção, para 500 mil toneladas, requerendo-se equipamentos novos e eficientes. Mas o técnico acrescenta que essas previsões, obviamente, podem sofrer correções ao longo tempo.

Dirigentes e técnicos da Vale não adiantam nada sobre a possibilidade da empresa estender suas pesquisas e explorações no universo de outros minérios, não ficando exclusiva e somente com o potássio, mas sabendo-se da grande experiência nesse setor, certamente, que a empresa encontrará em Sergipe um vasto desafio para novos empreendimentos na área mineral.

"E é isso que nós esperamos", disse o Governador João Alves Filho, complementando que o governo de Sergipe dará todo apoio e incentivo possíveis ao trabalho da Vale em nosso Estado. "Afinal, finalizou o governador, o nosso trabalho é o mesmo: viabilizar a exploração dos nossos recursos naturais em benefício do desenvolvimento do país".

Reportagem: Célio Nunes.

**O SR. PRESIDENTE** (Rachid Saldanha Derzi) — Concedo a palavra ao nobre Senador Cid Sabóia de Carvalho.

**O SR. CID SABÓIA DE CARVALHO** (PMDB — CE. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores ocupo esta tarde a tribuna do Senado Federal para falar sobre um problema que vai se agravando cada vez mais no País: a segurança do cidadão quando

tráfega pelas ruas movimentadas das principais cidades brasileiras.

Recentemente, estive no Rio de Janeiro. Hoje, ruas centrais do Rio de Janeiro como a Avenida Presidente Vargas e, notadamente a Avenida Rio Branco, a rua Uruguaiana, a rua Gonçalves Dias, a Praça XV, a Praça XI, todos esses locais do Rio de Janeiro estão dominados por assaltantes. Menor não é o problema em Copacabana, no Leme, no Leblon e outros pontos do Rio de Janeiro.

Há pouco, em São Paulo, foram filmadas as cenas de assaltos a pessoas que trabalham para firmas e repartições; pessoas agredidas no centro de São Paulo, sem que haja uma providência acauteladora ou sancionadora.

Em Recife, Capital de Pernambuco, a violência também está muito acentuada nas principais ruas da cidade, inclusive nas proximidades dos hotéis e dos pontos onde os turistas costumam freqüentar.

Em Fortaleza, Capital do meu Estado, o problema também não é menor, muito embora haja um esforço do Governo do Estado em policiar as ruas. Em Fortaleza é possível verificarmos a presença de policiais, mas no Rio de Janeiro, Sr. Presidente e Srs. Senadores, não se encontra um policial.

Há poucos dias, fui assaltado em plena Avenida Rio Branco, às 16 horas e 30 minutos, portanto, em plena tarde, com a rua altamente movimentada. Fui agredido, fui roubado olhei para um lado e para o outro, até me feri porque fui jogado ao chão, mas não achei um policial sequer nas imediações do local do acontecimento. Não havia um policial!

Desde que cheguei ao Rio de Janeiro, um ou dois dias antes, fui advertido, logo quando da entrada do edifício do hotel, que era perigoso ser assaltado. Entrei numa livraria, e quando ia sair o livreiro advertiu-me: "Cuidado! O senhor está sendo seguido". Fui jantar num restaurante antigo do Rio de Janeiro, fica na beira da praia, diante da estação das barcas do Rio de Janeiro, ao lado da Ponte Rio-Niterói, e como fosse o hotel próximo, ao descer não encontrei táxi e, por isso, não me preocupei, porque o hotel ficava a algumas quadras de distância. Mas fui advertido: "ninguém atravessará esta praça com vida, depois das 20 horas". Tive de providenciar o Rádio Taxi para evitar atravessar a praça, no Rio de Janeiro, onde está o velho prédio que foi do Mercado Municipal e que hoje é ocupado por um restaurante.

O Rio de Janeiro — notadamente o Rio de Janeiro — apresenta hoje um quadro dramático em matéria de segurança. Quem, porventura, ler, hoje, o jornal *O Globo* vai se scandalizar com três fotografias de primeira página que mostram que, livremente, certo da impunidade, o pivete, como chamam, agride de preferência pessoas idosas. Lá estão os documentários: vários marginais cercado um homem de idade. São três assaltos documentados fotograficamente, e o jornal informa que, em duas horas, aconteceram vinte assaltos somente na Praça Onze, no Rio de Janeiro. As vítimas preferidas são as pessoas de cabelos brancos.

Por outro lado, Sr. Presidente, é preciso notar o que chamamos de "pivete". Hoje, chamam de "pivete"; no Rio de Janeiro, pessoas que aparentam um pouco menos de 18 anos ou um pouco menos de 30 anos, com a margem de 18 a 30 anos. São rapazes fortes, atléticos, ágeis, que atuam no centro do Rio de Janeiro, como também nos seus bairros, do modo mais impune. Atuam em grupo, formam quadrilhas, atuam livremente, livremente usam armas e qualquer um de nós pode ser assassinado se cometer a imprudência de fazer como eu: ir ao Rio de Janeiro comprar livros.

Ainda bem, Sr. Presidente, que encontrei alguns livros importantes para a minha biblioteca do Rio de Janeiro, que valeram mais que o meu sangue derramado, que os ferimentos que obtive nessa ousadia de andar a pé no Rio de Janeiro.

O que se ouve da população do Rio de Janeiro é altamente estarrecedor: se o carro pára num sinal, o tempo que vai levar para o sinal abrir é o suficiente para um assalto. Os assaltos se repetem constumeiramente, ao ponto de serem documentados, contados, analisados, fotografados, gravados em videoteipe, com toda a tranqüilidade!

**O Sr. Chagas Rodrigues** — V. Exª me permite um aparte, nobre Senador?

**O SR. CID SABÓIA DE CARVALHO** Ouço de V. Exª o aparte, com muito prazer, aliás.

**O Sr. Chagas Rodrigues** — Nobre Senador Cid Sabóia de Carvalho, quero expressar a V. Exª minha solidariedade, lamentando o incidente. Ainda bem que não chegou a atingir proporções mais graves. Mas, lamentavelmente, esta é hoje a situação das nossas grandes cidades. Isso acontece no Rio de Janeiro; São Paulo, a televisão mostra que ninguém tem segurança na Praça da Sé; em Belo Horizonte, as moças e as senhoras estão tendo o cabelo cortado, porque os assaltantes avançam no cabelo para vender àqueles que estão preparando perucas, etc. No País não há segurança! V. Exª está certo e nós temos que chamar a atenção primeiro para os prefeitos. Está prevista na Constituição a chamada Guarda Municipal, resultou até de uma emenda minha. As prefeituras que mobilizem a suas Guardas Municipais o Governo Estadual que mobilize a Polícia Militar e a Polícia Civil, e o Governo Federal que obilize também a Polícia do Exército. O que não é possível é continuarmos desse modo. Agora um Senador da República foi atingido! Há poucos dias vi, com uma tristeza profunda, dois turistas belgas serem assaltados, foram assassinados; os hotéis estão sendo invadidos, não há mais segurança neste País. De modo que V. Exª tem nossa solidariedade e espero que este brado possa repercutir! Vamos mobilizar esta Nação para assegurar o mínimo de segurança aos cidadãos, não só aos brasileiros mas aos turistas. Houve um fato também terrível há poucos dias, na Baía de Guanabara: um navio estrangeiro, parece-me que um navio grego, durante a noite, foi assaltado, os marinheiros furtados e dois morreram. Então, é o caso da nossa Marinha mobilizar a Guarda Costeira. Como é que esses navios, em plena Baía da Guanabara, estão sendo dessa maneira invadidos, sendo objeto de furtos generalizados e os tripulantes mortos? Neste País não há segurança! Temos que resolver uma série de problemas, mas o da segurança é um dos mais importantes e está a exigir providências urgentes de todas as autoridades, porque V. Exª, eu e outros que não andamos armados — e hoje andar armado às vezes, até, é um perigo maior! — não podemos mais ir às grandes cidades deste País.

**O SR. CID SABÓIA DE CARVALHO** — Obrigado a V. Exª, Senador Chagas Rodrigues. E não excludo da análise a minha cidade, que é Fortaleza. Apenas na minha cidade há uma Guarda Municipal, que não é tão eficiente, mas podemos ver policiais no Estado do Ceará. É lícito encontrarmos a Polícia Militar nas ruas de Fortaleza, inclusive, às altas horas da noite, é possível encontrar policiais nos seus postos no centro da cidade e em outros pontos da capital. Entretanto, de quando em quando, vemos tráfegar também uma viatura da polícia percorrendo os bairros com serviço de rádio, que é bem razoável e que permite a comunicação entre os veículos

da Polícia Militar. Isso não tem sido suficiente para aniquilar a violência em Fortaleza, mas, pelo menos, há esperança de encontrarmos a polícia, enquanto que no Rio de Janeiro e em São Paulo a polícia não é vista. E ouvimos queixas e mais queixas da própria população: "aqui não há polícia". Os marginais dominaram inteiramente a cidade.

**O Sr. Maurício Corrêa** — V. Exª me permite um aparte?

**O SR. CID SABÓIA DE CARVALHO** — Com prazer, ouço V. Exª

**O Sr. Maurício Corrêa** — De certo modo, já fui satisfeito com os embargos apresentados pelo Senador Chagas Rodrigues e a resposta que V. Exª acaba de lhe dar. Em primeiro lugar, lamento profundamente que V. Exª tenha sido vítima dessa "marginália" que existe por aí fora. Mas, é preciso que se faça justiça, Senador Cid Sabóia de Carvalho: não há diferença entre o Rio de Janeiro e São Paulo. O que há é uma carga exagerada de publicidade em torno do Rio de Janeiro, por fatores mais do que conhecidos. Na semana passada ou nesta, se não me falha a memória, presenciamos a televisão falar sobre aquele médico que foi assaltado por dois pivetes em São Paulo, da maneira mais bárbara, mais cruel que se pode imaginar. Pediram permissão para ir ao fundo da casa tirar uma pipa, que lá havia caído, o pobre do médico permitiu e foi assassinado. Outra pessoa, foi passar uns dias em São Paulo, e no sinal, um pivete de 12 anos sacou de uma arma e matou o sujeito. Se V. Exª tivesse tirado suas férias e fosse comprar os livros em São Paulo, ao invés do Rio de Janeiro, quem sabe, poderia ter sido vítima até — e espero que nunca aconteça isso — de um infortúnio maior do que o ocorrido. O que posso dizer a V. Exª é que o Governador Brizola, responsável pela segurança pública do Estado do Rio de Janeiro, tem uma preocupação enorme em melhorar o nível da segurança do cidadão no Rio de Janeiro. Posso dizer a V. Exª que o Secretário encarregado da Polícia Civil, no Rio de Janeiro, é o Sr. Nilo Batista, ex-Presidente da Ordem dos Advogados do Brasil, homem que, há poucos dias, contestou publicamente as estatísticas apresentadas pela Rede Globo nesse controvertido incidente que existe entre o Sr. Roberto Marinho e o Governador Leonel Brizola, a respeito dos exageros cometidos. Posso informar a V. Exª que também já fui assaltado: numa sexta-feira, estava com uma criança sobre os meus ombros, às cinco horas da tarde, à época do Governo de Moreira Franco, dois pivetes vieram em cima de mim, retiraram a criança, deram-me uma gravata e tomaram-me uma pulseirinha que estava usando. Só não me mataram porque, felizmente, fui socorrido por uma pessoa. Na semana passada, estava em São Paulo, com meu irmão, na Av. Paulista. Paramos num sinal, uma pessoa pediu uma esmola, e o meu irmão caiu na bobagem de tirar o dinheiro do bolso e esta pessoa pegou na mão dele, arrancou o dinheiro dele, quase lhe arrancando o braço, e saiu correndo. Quer dizer, há marginais no Rio de Janeiro e por toda a parte. Asseguro a V. Exª que, para a realização da Eco-92, a maior preocupação que o complexo de segurança pública do Rio de Janeiro está tendo é exatamente em assegurar à população, não os que estarão lá por época do evento, mas à população do Rio de Janeiro um nível de segurança maior. Estive com o Governador Leonel Brizola na Embaixada da França; ele conseguiu, diretamente com a intermediação do Presidente François Mitterrand, um pequeno empréstimo de 12 milhões de dólares que, somando aos recursos do próprio

Estado do Rio de Janeiro, proporcionará àquele Estado o maior equipamento de comunicação, como rádiopatrulhas, centrais, para a segurança dos cidadãos do Rio de Janeiro. De modo, Senador Cid Sabóia, que o que quero dizer a V. Exª é que esse fenômeno da criminalidade no Brasil — V. Exª sabe, V. Exª é um jurista, conhece as razões do crime no Brasil — é o subemprego, é a falta de emprego, é a competitividade, é a injustiça, enfim, todo um quadro sociológico dramático. No Rio de Janeiro, ele repercute mais, no momento, em razão dessa posição entre o Governo Brizola e o maior do Brasil, que é a Rede Globo. Mas quero que V. Exª faça justiça à sua inteligência, porque esse fenômeno não é um fenômeno do Rio de Janeiro mas, sim, da desgraça, da miséria, da fome, da falta de emprego, enfim, das injustiças, das iniquidades que grassam no País.

**O SR. CID SABÓIA DE CARVALHO** — Iniciei o meu discurso, Senador Maurício Corrêa, acentuando o problema em Recife, Fortaleza, Rio de Janeiro, São Paulo e em todas as capitais. Na verdade, não posso fazer coro a uma campanha que se faça através da publicidade contra este ou aquele governador, porque, afinal de contas, sabemos perfeitamente que esse quadro — como bem acentuou o Senador Chagas Rodrigues — não é exclusivo do Rio de Janeiro. É, também, repito — da minha cidade, é de Salvador, é de Recife, é de João Pessoa, é de Teresina, é de qualquer capital e de qualquer cidade grande brasileira. E, também, não podemos desconhecer o problema social que faz crescer a criminalidade: o problema da fome, a marginalização do brasileiro, a falta de escola, a questão da educação e outras questões básicas que cooperam para tanto.

Mas o fato é que a cidadania está sendo ameaçada pelo crescimento da criminalidade e é hora de termos não apenas a polícia civil bem equipada, porque a polícia civil já trabalha nas investigações, em uma atividade prévia ao processo penal, é preciso a polícia preventiva, a polícia militar. É necessário que o Brasil, nesse momento, cuide de suas polícias militares, em todos os estados e sei lá talvez haja até um modo de requisitar uma cooperação das Forças Armadas para a defesa do cidadão. Afinal, a cidadania está sendo ameaçada, principalmente, no direito de ir e vir; no direito de trafegar. Esse direito está sendo gravemente ameaçado no Brasil como um todo, e citei o Rio de Janeiro porque lá fui assaltado e ferido; eu citei o Rio de Janeiro porque foi lá que não pude trafegar e tive que vir embora. Mas não quero dizer que não sofreria isto em outra parte do Brasil nem quero confirmar estatísticas, quero apenas chamar a atenção para a questão sociológica, a questão política e social da criminalidade que passa a afetar gravemente a própria cidadania, ao próprio cidadão brasileiro, ao ser humano a possibilidade de existência digna e sem a humilhação do assalto, a humilhação da subtração de seus bens do modo mais violento.

**O Sr. Mário Covas** — Permite V. Exª um aparte?

**O SR. CID SABÓIA DE CARVALHO** — Com muito prazer.

**O Sr. Mário Covas** — Senador Cid Sabóia de Carvalho, embora esteja no sentimento de todos nós, é indispensável a solidariedade. A rigor, cada um de nós tem, se não pessoalmente, pelo menos em alguém muito próximo da gente, uma passagem dessa forma. Eu realmente nunca fui objeto de nenhum tipo de violência pessoal; embora já tenha sido vítima, várias vezes, de violência verbal e até política, não tenho



anteriores, em violência pessoal. Entretanto, a minha esposa sim — e ela nem precisou sair da cidade: em São Paulo, numa rua de extraordinário movimento, às 3h da tarde, ao parar num sinal luminoso, com carros dos dois lados, à frente e atrás, duas pessoas se aproximaram e, durante os poucos momentos em que o sinal ficou fechado, ela se viu desprovida de seu relógio — para satisfação minha, porque qualquer outra atitude ali poderia redundar até num fato mais dramático. Ela nem precisou sair da cidade para que isso acontecesse! E certamente cada um dos que estão aqui têm algum relatório dessa natureza para apresentar. O problema não nasce de um desapego generalizado de todas as administrações, em termos do exercício do poder de polícia. Talvez na democracia o único dos monopólios do Estado, absolutamente não contestado, é exatamente o do poder de polícia, que é obrigação do Estado exercitar. Até porque ao realizá-lo ele está defendendo, como V. Ex.<sup>a</sup> salientou bem, a cidadania. Quando se começa a acumular essa sequência de atitudes, ficam as seguintes perguntas: que estranho atavismo sofre esta sociedade, que a faz voltada para a criminalidade? Que deformação é essa na nossa origem, enquanto sociedade, que nos torna criminosos potenciais? Se eu olhar minha cidade, chegarei à conclusão que não é um problema étnico. Afinal, dentro de São Paulo está a maior cidade japonesa fora do Japão; ali existem 500 mil nisseis. Há um bairro em São Paulo chamado Vila Zelina onde moram 21 mil lituanos e não há paralelo algum de uma situação dessa. Só existem no mundo duas cidades que têm mais portugueses do que São Paulo: Lisboa e Porto. Portanto, não é um problema de natureza racial, étnica que contribui para essa situação. O que há de ser; o que, afinal, nos torna atavicamente, potencialmente criminosos? Certamente, não é desleixo de todas as administrações. Sobre tudo no instante em que vai abrir o Rio de Janeiro para o mundo, no instante em que chefes de Estado estarão aqui, como pode não estar preocupado o Governador Leonel Brizola com a segurança no Rio de Janeiro? Ou que o Governador de São Paulo e todos os demais estados não tenham, nesse problema que agita toda a sociedade, uma enorme preocupação? O que é que nos remete a esse tremendo desafio?

Nobre Senador, há duas coisas neste País que necessariamente teriam que mudar: o primeiro é o fato de que tem que haver um risco para o crime. A margem de risco do criminoso no Brasil, não do criminoso físico, mas do criminoso moral, do criminoso político, do criminoso ético, é que o risco que ele corre é quase nenhum, e essa ausência de potencialidade, de penalidade pelo crime é um dos fatores que aumentam a criminalidade e aumentam em todos os níveis. O que nos afoga é ver um menino de 10 anos dar um tiro num médico, depois de assaltar a sua casa. Eram dois meninos, um de 10 e outro de 12 anos; tiraram o médico e seu filho e os colocaram num carro, e quando o médico olhou para trás, com tendências de reagir, recebeu um tiro. Não sabemos bem o que dizer a respeito desse fato. Outro dia eu participava de um programa de televisão e veio uma pergunta, pelo telefone: “Uma criança que comete um crime não deve ser objeto da mesma pena que um adulto?” E eu ficava me perguntando se, afinal, a potencialidade de resgate social de uma criança não é maior do que a de um adulto, de forma que as penalidades tenham que ser proporcionais inclusive a isso! Mas, afinal, esse é um dado, e um dado que vale para o criminoso vulgar, para o criminoso, que, afinal, opera nessa direção, como vale para qualquer outro tipo de crime. E há um segundo fato: Meu Deus! O que é que acontece com uma criança

que se torna adulta antes da hora? Ela só encontra um caminho de realização: a marginalidade! Uma criança que é chamada, desde cedo, a contribuir de forma pecuniária para a sua família, acaba enveredando por um caminho que deixa margem a esse tremendo quadro. É indiscutível que isso aconteça! É indiscutível! Mas temos que pôr a mão na consciência, o nasceram assim; essas crianças acabam sendo o que são por nossa culpa. Este País nunca foi governado pelo povo, foi sempre governado pelas elites, e se ele tem defeitos é porque nós imprimimos esses defeitos. Não há criança que nasça atavicamente criminosa, há sociedades que, por suas deformações, acabam criando este tipo de deformação pessoal. Acho que se nós fôssemos capazes de contribuir de alguma forma para um resgate de natureza econômica, para um resgate de natureza social, para um resgate do convívio familiar; se nós fôssemos capazes de caminhar para uma sociedade onde o crime incluisse uma dose de risco e uma penalidade conseqüente, tenho a impressão de que isso faria um papel seguramente bem mais eficiente do que a mais moderna e armada das polícias existentes. Seguramente, Sr. Senador, o que todos nós deploramos desses fatos, é que eles não mudarão porque este ou aquele estado, esta ou aquela organização de governo seja mais capaz do exercício do monopólio do poder de polícia, mas, sim, na medida em que a sociedade for capaz de resolver e questionar os seus próprios problemas e cada um de nós capaz de, enquanto seres humanos, assumir a responsabilidade nossa nesses acontecimentos.

**O SR. CID SABÓIA DE CARVALHO** — O aparte de V. Ex.<sup>a</sup> leva, inclusive, a uma reflexão sobre uma modificação que está sendo desejada na legislação brasileira, principalmente depois do Estatuto da Criança, e do Adolescente, e depois que passa a se admitir que aos 16 anos o jovem já possa votar e aos 16 anos também possa ter a carteira de motorista.

Cuida-se de se tornar mais breve, na vida humana, a responsabilidade penal. E assim há propostas que fazem retroceder dos 18 anos para os 16. E muitos entendem que a responsabilidade criminal trazida para os 16 anos já pode começar a resolver a questão da impunidade.

Em vários países, a responsabilidade criminal acontece aos 10 anos, aos 12; noutros, aos 14. De forma que, no Brasil, aos 18, é um limite altíssimo para se designar a responsabilidade criminal da pessoa humana. E hoje cuida-se de uma volta na idade, uma volta na cronologia humana para se determinar essa responsabilidade aos 16 anos. É uma das propostas que será examinada pelo Congresso Nacional.

Por outro lado, Senador Mário Covas, o Brasil tem interpretado muito mal — e digo isso para a atenção do Senador Ronan Tito, que foi um formidável batalhador dessa questão — há um entendimento deturpado do Estatuto da Criança e do Adolescente. Muitas pessoas entendem que com esta nova lei está autorizada a delinquência juvenil, a delinquência da criança, a delinquência do adolescente, quando o Estatuto toma um caminho absolutamente diverso. Mas já tenho ouvido em rádio, já tenho visto e ouvido em televisão, em certos debates, o ataque ser desferido contra essa lei, e seria por ela que os chamados “pivetes” estariam agindo com mais fúria, com mais determinação e mais proteção.

**O Sr. Ronan Tito** — V. Ex.<sup>a</sup> permite um aparte?

**O SR. CID SABÓIA DE CARVALHO** — Ouço o aparte do nobre Senador Ronan Tito.



O Sr. Ronan Tito — Senador Cid Sabóia de Carvalho, eu estava no meu gabinete quando ouvi o início deste debate e acorri ao plenário para dele participar. Como V. Ex<sup>a</sup> o permite, agradeço, inicialmente, esta oportunidade. Em 1979, iniciava a minha carreira parlamentar e fiz um discurso na Câmara dos Deputados dizendo que se a distribuição de renda no Brasil continuasse como estava prenunciada, ou como estava estabelecida, não haveria gênio inventivo capaz de criar trancas que nos assegurassem dentro de nossas casas, que nos protegessem devidamente. E comecei, inclusive, a fazer algumas explorações de futurologia. E veja V. Ex<sup>a</sup>, mandei desentranhar dos Anais da Câmara dos Deputados esse discurso, porque me lembro que na época me chamaram de cassandra e de outras coisas mais. Mas é muito fácil se verificar, através de televisão em cores, produtos, que ele nunca vai ter, empregos que ele nunca vai ter, e facilidades de todo tipo; ele vê a sociedade “oferecendo-lhe,” colocando à disposição uma série de coisas a que ele dificilmente terá acesso. E, por outro lado, há o problema da distribuição de rendas, como já se denunciou aqui, no plenário, deste Senado, em que um banco tinha contratos com dois funcionários seus: o Presidente com mil salários mínimos por mês, e o contínuo com um. Sabe V. Ex<sup>a</sup> e sabemos todos nós que nos países desenvolvidos do mundo todo há uma disparidade entre a maior e a menor renda varia, na Alemanha e no Japão, de 1 para 6, e nos Estados Unidos — e essa é a maior disparidade — de 1 para 12. Nós, aqui, temos de um para mil dentro de uma empresa! Não é no mesmo quarteirão! Veja V. Ex<sup>a</sup>, nós nos antecipamos, por exemplo, com a televisão em cores, com uma série de benefícios para a chamada classe A, privilegiada, a nossa classe. E o que pensamos, nestes anos todos, para os nossos irmãos — não há outro nome —, esses pivetes que estão aí? V. Ex<sup>a</sup> também sabem, mas vamos recordar: De onde vem a palavra pivete? “Pivete” era o menino de rua da Itália no pós-guerra. Acabou a guerra e aqueles meninos ficavam soltos. E para onde eles foram? Para a criminalidade. Quando se marginaliza uma parte da sociedade, de marginalizada a marginal é um passo. Todos sabemos disso. Estamos marginalizando, neste País, por algumas décadas, quantas milhões de pessoas? Um exemplo que a Sociologia assistentes sociais, os trabalhadores sociais lançam mão são os casos de pais de família que vêm do meio rural para a cidade. Essa é uma das causas desse desenvolvimento, desse progresso que o Brasil teve. Desenvolvimento é outra coisa. O desenvolvimento compromete o homem todo e todos os homens. Desenvolver quer dizer tirar o que está envolvendo. No Brasil não tivemos desenvolvimento, tivemos progresso, ilhas de progresso e ilhas de miséria. Num determinado momento, nobre Senador, o que tivemos? Setenta por cento da nossa população estava na zona rural; 30% na zona urbana. Em menos de 30 anos isso se inverteu: 70% está na zona urbana e 30% na zona rural. E nos momentos de euforia desse capitalismo, desse pré-capitalismo que vivemos — porque isso ainda não é capitalismo, não pode ser chamado de capitalismo o que acontece? Acontece uma fuga, uma corrida, dos meios rurais para a cidade. Preparamo-nos para isso? Criamos a indústria de tratores, de colheitadeiras, uma série de aparelhos mecânicos, e, hoje, o homem pode vir para a cidade porque algumas atividades como, por exemplo, apanhar algodão no Nordeste — que era típica do homem — hoje já temos máquinas que fazem isso; o mesmo ocorre com os apanhadores de café, etc., e o homem é tanguado para a cidade. Chegando à cidade, com quem ele vai disputar? Com

as pessoas que já têm, pelo menos um curso primário, com aquelas, cujo pai já teve emprego numa indústria; e eles ficam na periferia do mercado de trabalho. Tive a honra de ser Secretário de Trabalho do Governador Tancredo Neves em Minas Gerais e tentei estudar isso, mais ou menos, a fundo e in loco. Visitei favelas, comecei a estudar a gênese daqueles casos que aconteciam: por que o sujeito vinha para a cidade, etc., etc.? Nobre Senador Cid Sabóia de Carvalho, o nobre Senador Mário Covas provocou-me com a inteligência de que S. Ex<sup>a</sup> é, sem dúvida nenhuma, possuidor e com a acuidade do seu raciocínio, quando S. Ex<sup>a</sup> diz: “A culpa é de quem?” E S. Ex<sup>a</sup> mesmo responde: “É de todos nós.” Uma vez, nobre Senador, li uma crônica de Rubem Braga, nos áureos tempos de antanho, que dizia: “Somos culpados ou não somos culpados?” E a crônica prosseguia ironicamente.

Temos países mais pobres do que o nosso que não têm índices de criminalidade tão alto quanto os nossos. Por quê? Porque eles não têm o índice de disparidade de riqueza; eles não têm a concentração de riqueza que temos. No estudo das estatísticas que o Banco Mundial elabora e que é publicado todos os anos, ocupamos, junto com alguns países que nem vale a pena citar, os piores índices de distribuição da renda. E mais uma vez reporto-me a Rubem Braga, que no final da já citada crônica, — que é quando ele mais nos machuca — chama-nos à responsabilidade dizendo assim: “Se quisermos, ou se quisermos todos nós da classe média alta, todos nós intelectuais, todos nós políticos, convidando-os para, num determinado dia, num determinado momento da história, todos gritarmos bem alto: Não temos nada com isso! Isso não é problema nosso! Vamos chamar a polícia, vamos matar! Mas, vamos gritar muito alto! Muito alto para arremetarmos os nossos tímpanos e para não ouvirmos mais nada, mais nenhuma queixa! Porque, na verdade, a culpa de tudo isso é nossa, principalmente de uma ditadura cruel, que durante 20 e tantos anos cristalizou a riqueza em poucas mãos e colocou à margem deste País um número enorme de nossos irmãos”. Repito, Senador, de marginalizado a marginal o passo é pequeno, é um escorregão. É muitas vezes aquele desempregado, trabalhador mas desempregado que num determinado dia se vê com dificuldade de comprar o remédio para mulher doente, fala com o vizinho e aquele também não tem dinheiro mas diz: “Olha, mas tenho uma receita. Vamos para um sinal luminoso e fazemos um assaltozinho”. Ele desesperado, o primário — estou dizendo do primário, daquele indivíduo que veio da roça, do meio rural, povoar a periferia da cidade — faz o primeiro assalto. Às vezes, ele é tão bem sucedido que encontra dois, três salários mínimos naquela carteira. É o dinheiro que a pessoa deixa na carteira para o fim de semana. O que acontece? Será que esse indivíduo volta para fila para pedir emprego? Vai ficar debatendo e andando descalço ou com o sapato furado procurando um emprego de salário mínimo se ele arrecada numa só agressão 3 ou 4 salários mínimos? O Sr. Rubem Braga tem razão, temos duas atitudes diante disso, ou todos nos compenetrarmos de que isso é culpa nossa, da sociedade como um todo, dos políticos, dos Srs. Senadores desta Câmara Alta, de que temos urgentemente que promover uma distribuição de renda e não ficarmos esperando. Há uma frase que soa ao meu ouvido como um sacrilégio: “Deixa o bolo crescer para depois repartirmos”. Até hoje o bolo não cresceu e até hoje não o repartimos. Os marginalizados estão aumentando e passando de marginalizados a marginais. Concorro, também, com V. Ex<sup>a</sup> quando diz que temos que diminuir a idade para a questão de apenas

aquelas pessoas que cometem crimes. Concorde! Temos que ver isso. Mas antes, ou concomitantemente, temos que ir às raízes. Não podemos virar as costas para os nossos irmãos e dizer que não temos nada com isso, porque senão teremos de gritar bem alto, todos nós, não só o Senado brasileiro, mas todo o Brasil: "Nós não temos nada com isso!" Mas tenho certeza e V. Exª está dando um brado juntamente com todos os outros Srs. Senadores que acolheram aqui, o pronunciamento de V. Exª e estão fazendo apartes, todos temos muito com isso e começamos a pensar e a lutar. Vamos começar, noite e dia, a pensar que temos que distribuir essa riqueza. Temos um PIB de 400 bilhões de dólares e temos de começar a distribuir isso porque senão não haverá tranca, não haverá guardas, não haverá nada a nos proteger. Baixando para 16 anos a idade de apenarmos, os de 15 anos continuarão cometendo crimes, se baixarmos para 10 anos, é possível que os de 9 anos passem a cometer os crimes, porque atrás do pivete há sempre um adulto, instrumentalizando-o para que cometa o crime. (O Sr. Presidente faz soar a campainha.) Desculpe, Sr. Presidente, perdão, Sr. Senador, mas não podia deixar de falar. Muito obrigado.

**O SR. CID SABÓIA DE CARVALHO** — V. Exª falou e analisou muito bem a questão, pelo lado sociológico. Creio até que, neste momento, temos de cuidar da questão da causa da criminalidade mas, chega ao Direito o efeito da criminalidade. Como tal, vamos nos deparar com o Processo Penal, com o Direito Penal, com o funcionamento do Poder Judiciário, a questão da impunidade e outras questões. Sei que toquei num problema altamente complexo, porque cada aparte que recebo em meu discurso traz, com inteligência, um ângulo da questão. V. Exª focalizou a má distribuição da riqueza, o egoísmo das elites, a impossibilidade psicológica com que formamos o nosso raciocínio e nossa possibilidade de dividir desaparece. Nunca queremos dividir. A sociedade não quer dividir. A sociedade não quer compartilhar o seu sucesso econômico-financeiro. Vem daí a questão da marginalização, que tão bem tocou V. Exª São ângulos diferentes. O Direito Criminal, o Direito Processual Penal estão do lado jurídico do enfoque; a questão social, a assistência social, a organização política, a formação cultural de um povo que se acostumou a ter elites e a se deixar subjugar por essas elites; elites que dominam, elites que traumatizam, elites que não dividem, elites que não permitem o acesso às bonanças.

A questão realmente é da maior gravidade.

O fato é que a insegurança no País atingiu uma configuração tão marcante que hoje é possível encontrarmos no rádio e na televisão programas policiais altamente ilustrados que não esgotam a crônica policial do dia, o diário do crime, não esgotam os fatos acontecidos em uma cidade.

Em Fortaleza temos agora programas de televisão com altos índices de audiência que cuidam de mostrar o crime, os resultados do crime: cadáveres despedaçados, mulheres assassinadas, o sangue derramado, o aspecto macabro até de determinadas exumações para esclarecer o que não ficou esclarecido quando do exame médico legal, do exame cadavérico, e esses programas são altamente supridos; há mais matéria do que espaço e há mais audiência do que valor da programação.

Isso é um quadro patológico brasileiro no setor da comunicação e que precisa também de uma análise profunda.

Eu trouxe ao Senado um apelo, um apelo não apenas para que cuidemos dos efeitos, isto é, o combate à criminalidade deflagrada, mas um apelo para que cuidemos do aspecto

social e que não permitamos o deflagrar do acréscimo dos índices de criminalidade.

São duas facetas: cuidar das causas, cuidar dos efeitos.

As causas são cuidadas sob visão sociológica, com cuidados culturais, o exame da nossa psicologia social, e a questão dos efeitos havemos de examiná-la pela prática processualística que leva a aplicação do Direito Penal. Combate a impunidade. Como bem, falou o Senador Mário Covas, é preciso que haja um risco para o delinquente; que ele tenha medo de delinquir; que não seja altamente rentável delinquir, como bem falou V. Exª O cidadão vai trabalhar o mês inteiro para ganhar o salário mínimo. No exemplo de V. Exª ele assalta, toma a carteira onde há 3 salários mínimos; mais tarde assalta de novo, ganha um relógio, ganha uma roupa, ganha um objeto de ouro, vende, negocia, de repente ele está tendo uma renda razoável pelo crime que é capaz de propiciar melhor resultado que o trabalho.

Aí nós vemos o problema do Brasil: o crime rende mais do que o trabalho honesto.

Aí já vamos para uma outra questão também da maior gravidade. Mas o fato, Senador Ronan Tito, é que estamos numa questão deflagrada, já é a cidadania que está afetada; já é a vida humana que não pode ser exercida com tranquilidade; já são as liberdades que ontem eram tolhidas pelo Estado diretamente nos regimes de exceção, e as liberdades que hoje são tolhidas pela própria criminalidade, pela insegurança da qual o Estado não cuidou, e não cuidou por permitir a miséria, por permitir a falência do equilíbrio social e não cuidou também porque garante a impunidade da delinquência.

O assunto realmente é da maior gravidade. E trouxe este assunto aqui sem particularizá-lo neste ou naquele Estado, nesta ou naquela capital, nesta ou naquela grande cidade. Mas, trouxe como um alerta, principalmente quando o Brasil vai receber estrangeiros de todas as partes do mundo para um acontecimento memorável, que é a ECO-92. Um acontecimento de expressão internacional. Agora, imaginem se essas pessoas que vão chegar ao Brasil, que vão chegar ao Rio de Janeiro, encontrar o Rio como eu o encontrei recentemente; aí é um aspecto também pragmático e bem adequado ao momento em que falo, aqui, no Senado Federal.

Sr. Presidente, desculpe-me por ter avançado um pouco no tempo, mas a natureza do tema me obrigou a tanto.

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

**O SR. PRESIDENTE (Rachid Saldanha Derzi)** — A Mesa do Senado Federal solidariza-se com V. Exª e lamenta o ocorrido, nobre Senador.

Com a palavra o nobre Senador Amir Lando.

**O SR. AMIR LANDO (PMDB — RO.** Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, não poderia deixar esta oportunidade para registrar o meu protesto quanto a atuação do IBGE na realização do Censo do ano passado, no meu Estado de Rondônia. Dados levantados pelo censo demonstram, em linhas gerais, o decréscimo da população do Estado de Rondônia. Nesta tribuna, por várias vezes, registrei a diáspora do povo rondoniense, que, não encontrando condições de sobrevivência, vê-se obrigado a traçar o caminho de volta, migrando para outros Estados da Federação.

Sr. Presidente, há ainda por trás dessa realidade atroz e dolorosa, que é a rota do despovoamento do Estado de Rondônia, o fato de o Censo não ter buscado universo concreto e real da população do Estado de Rondônia. E ressalto,

por exemplo, o Município de Vilhena, no qual se estimava 70 mil almas, e apenas 39.200 foram recenseadas. E, para esse universo de 39 mil habitantes, temos 12 mil alunos matriculados no ano em curso. Isso significa, Sr. Presidente, que o censo não retrata a realidade do povo do Município de Villena. Assim, também, o Município de Cerejeiras, onde foram levantadas 21.600 pessoas, contra 7 mil alunos matriculados. Da mesma forma o Município de Costa Marques, com apenas 10 mil habitantes e 4 mil alunos matriculados. Isso demonstra, Sr. Presidente, que o censo não atingiu o universo, não levantou as pessoas que realmente habitam o Estado de Rondônia.

**O Sr. Irapuan Costa Júnior** — Permite-me V. Exª um aparte?

**O SR. AMIR LANDO** — Ouço o aparte do nobre Senador Irapuan Costa Júnior.

**O Sr. Irapuan Costa Júnior** — Numa tentativa apenas de ilustrar o que V. Exª diz, e que é verdade, ao que me consta, em todo o território nacional. Existe um Município na Grande Goiânia, que se chama Aparecida de Goiânia, cujo prefeito dispõe de um arquivo que contempla um universo escolar de 75 mil crianças, estudando, cadastradas, com ficha completa, afiliação, data de nascimento, etc. Além disso, dispõe de um segundo fichário que se presta aos programas de vacinação, onde estão registradas 25 mil outras crianças que ainda não chegaram à idade escolar. São 100 mil crianças nesse município. O Censo acaba de acusar uma população total no Município de Aparecida de Goiânia de 187 mil pessoas. É um município *sui generis* porque dispõe de 100 mil crianças e 87 mil adolescentes e adultos.

**O SR. AMIR LANDO** — Nobre Senador Irapuan Costa Júnior, V. Exª nos traz um dado concreto, verídico, e que nos nossos municípios, dada a carência de elementos cadastrais, não poderia eu ser tão enfático como V. Exª o fez. Mas, é evidente que no Município de Cerejeiras, por exemplo, com 7 mil alunos matriculados, há apenas 21 mil habitantes, com uma população essencialmente rural, inclusive, não havendo vagas para atender à demanda das crianças e adolescentes da faixa de idade escolar.

E, mais do isso, o homem que mora numa gleba distante, 10, 20, 30 km da escola, não vai estudar porque não pode.

É evidente que essa população em idade escolar é bem superior a sete mil e o censo apenas registra 21.604 pessoas. Isso significa que o trabalho não foi realizado a contento, traduz prejuízos irreparáveis para aquelas comunidades que terão reduzidas as suas cotas no Fundo de Participação dos Municípios, no Fundo de Participação dos Estados e Distrito Federal. Portanto, não vão receber o que lhe é devido de forma correta, porque a proporcionalidade fica muito abaixo da realidade.

O número do censo é fictício, é mentiroso! Precisamos corrigir isso imediatamente, porquanto há por trás dessa trama, a idéia de descolonização, de desocupação da Amazônia, um trama muito mais grave que talvez o censo procura encobrir.

**O Sr. Júlio Campos** — V. Exª me concede um aparte, nobre Senador?

**O SR. AMIR LANDO** — Com muito prazer, nobre Senador Júlio Campos.

**O Sr. Júlio Campos** — Realmente, Senador Amir Lando, o censo brasileiro de 1991 não expressa a realidade em quase nenhum Estado brasileiro. O nosso Estado de Mato Grosso também foi vítima do rebaixamento de sua população e do seu crescimento. Como Rondônia, fomos o Estado que mais cresceu nos últimos dez anos, mas alguém da realidade existente. É público e notório que houve má vontade em divulgar a real situação dos municípios da Amazônia e, em especial, dos nossos Estados. Por exemplo, Cuiabá. A Prefeitura de Cuiabá dispõe de um cadastro técnico de aproximadamente 200 mil habitações. É visível — V. Exª conhece Cuiabá porque passa por lá toda semana, praticamente ao dirigir-se a Porto Velho...

**O SR. AMIR LANDO** — Conheço, relativamente bem.

**O Sr. Júlio Campos** — A população esperada de Cuiabá seria de aproximadamente 650 mil habitantes. Para surpresa nossa, ao ser divulgado o censo, estamos com uma população de apenas 401 mil habitantes, numa cidade que tem 280 mil eleitores. Não é possível, nunca houve um índice tão elevado de eleitores em relação à população. Então, a população sumiu. Em outros municípios de Mato Grosso chegou-se ao resultado absurdo de o número de estudantes, matriculados nas escolas, ser maior que a população divulgada pelo IBGE. Não é possível o que está ocorrendo. Nós, os parlamentares federais e estaduais de Mato Grosso, fomos até à Delegacia do IBGE; tentamos de todas as formas até à Delegacia do IBGE; tentamos de todas as formas um diálogo e o delegado disse que não havia possibilidade de mudar, porque o censo tinha sido bem feito. Quando, na realidade, em um determinado prédio da capital, que tem mais de 40 apartamentos, apenas dois apartamentos foram recenseados. Os demais foram esquecidos, como se não houvesse ninguém morando ali. Realmente, V. Exª tem razão. O censo não expressa a realidade brasileira. Parece-me que para aumentar o tal do PIB, por pessoa, inventaram que a população do Brasil é menor do que realmente é. Hoje o Mato Grosso conta, segundo o censo, com 2 milhões e 100 mil habitantes, quando na realidade, temos plena certeza, deveríamos contar com uma população entre 2 milhões e meio a 3 milhões de habitantes, porque o número de eleitores em Mato Grosso chega a mais de 1 milhão e 400 mil. Nunca houve isso. A proporção entre o número de eleitores e o número de habitantes sempre foi em torno de 40%. Tem município que está com mais de 80%. Queremos nos solidarizar com V. Exª nessa denúncia que está fazendo e dizer que esse mau censo não foi apenas em Rondônia; foi em Mato Grosso e acredito que no resto do Brasil.

**O SR. AMIR LANDO** — Agradeço o brilhante e elucidador aparte de V. Exª. Ao que conheço, Mato Grosso continua a crescer, Mato Grosso é uma exceção, continua crescendo, eu não digo desenvolvimento vez que o desenvolvendo é mais amplo do que o crescimento, mas sobretudo está crescendo. É visível a olhos nus, quando se passa por Cuiabá, quando se passa pelo norte do Estado de Mato Grosso, vê-se que é um Estado que está em franco processo de crescimento e, conseqüentemente, desenvolvimento também. Mas é lamentável o que vem ocorrendo. E as razões estão envoltas numa nuvem, de fumaça, não se sabe exatamente o porquê. Eu vejo os prejuízos decorrentes da redução dessas comunidades, do nosso Estado de Rondônia, no Fundo de Participação dos Estados e dos Municípios. Mas o que me preocupa é que se quer dar uma idéia de que a Amazônia está despo-

voadas, que a Amazônia está desocupada. Talvez seja essa a imagem que se quer vender na Eco-92, agora, no ano em curso, assunto aliás que vem sendo tratado alheamente à comunidade amazônica. Jamais fomos consultados como parlamentares; falo de minha bancada; falo dos governos estaduais, dos prefeitos, vereadores. Estamos alheios ao que se define, ao que se decide, ao que significa o melhor para Rondônia e para a Amazônia.

No entanto, o Senhor Presidente da República reuniu-se recentemente em Manaus com os Presidentes dos países da Bacia Amazônica, e agora reúne-se com os Presidentes dos países do Cone Sul da América Latina. Entretanto, nós, da Amazônia, jamais participamos da elaboração de qualquer documento. É preciso ouvir a população local. Não adianta inventar receitas de fora, receitas abstratas, dizer que é mais rentável a extração do pau-rosa, do látex, da castanha ou de outras essências vegetais, que não têm comércio, não têm densidade econômica. É bobagem falar isso, em termos abstratos, porque no comércio internacional, esses produtos são muito mais rentosos do que as atividades ditas predatórias, como a agricultura e a pecuária. Mas a realidade concreta se faz de agricultura e pecuária.

**O Sr. Elcio Alves** — Permite-me V. Exª um aparte, nobre Senador?

**O SR. ALMIR LANDO** — Concedo o aparte a V. Exª

**O Sr. Elcio Alves** — Como sempre, V. Exª traz um tema de muita importância, e acredito mesmo que esse assunto tem merecido críticas de vários órgãos de imprensa no que tange ao resultado do censo realizado no Brasil. Em adendo à manifestação de V. Exª e ao aparte do Senador Júlio Campos, o Espírito Santo também teve um censo, parece-me, não correspondente à realidade do nosso Estado. Outro dia, numa conversa entre familiares, tive a curiosidade de perguntar, e ninguém da minha família tinha sido ouvido pelo censo. Eu acho que isso é grave, porque, na verdade, esses números são muito importantes, com reflexos econômicos em todas as regiões brasileiras. Se realmente esse censo foi feito de maneira agendada, alguns episódios foram até reportados pelo inusitado do comportamento, pessoas se recusando a receber os recenseadores. Nós, na verdade, temos de advertir, sempre que pudermos, o governo que esses números que estão sendo erigidos agora — diga-se de passagem, de uma maneira muito lenta, o que é bastante significativo — não merecem a credibilidade nacional. É lamentável que o recenseamento, que se opera num período bastante largo, para dar ensejo exatamente a essas projeções econômicas, à clareza, porque não deixa de ser o recenseamento uma grande pesquisa nacional num macro universo extraordinário, num país onde as características de cada Estado são profundamente mutáveis num tempo relativamente curto. Então, esses dados de Rondônia, não tenha dúvida alguma, serão dados também do Mato Grosso, do Espírito Santo e de outros Estados, e não vão representar a realidade da situação sócio-econômica brasileira. É lamentável que depois de tanto tempo o recenseamento deixe dúvidas diante não só daqueles que têm interesse em conhecer os números, mas principalmente daqueles que têm necessidade de auir, através desses números, recursos necessários, para que o instrumento do Estado seja o mais eficiente possível. Parabenizo, mais uma vez V. Exª. É um tema que merece ser examinado pelo Governo e não podemos perder a ótica da avaliação. Outro dia, um jornal publicava entrevistas com várias pessoas importantes da nossa sociedade: com artistas,

intelectuais, jogadores de futebol, pessoas de projeção, todas depondo que não tinham sido ouvidas pelos recenseadores.

**O SR. AMIR LANDO** — Igualmente a este Senador. Eu não fui ouvido em momento algum, como muitos pessoas com quem tratei da matéria.

**O Sr. Elcio Alves** — Mas nós temos essa mutabilidade de domicílio, estamos no nosso Estado e aqui em Brasília. Mas eu trouxe esse depoimento dos meus familiares exatamente por isso. Numa conversa, comentávamos essa reportagem, em que várias personalidades diziam que não tiveram a oportunidade, não tiveram até o privilégio de serem ouvidas pelos recenseadores. Então, dessa maneira, quero me congratular com V. Exª e afirmar que lá no Espírito Santo também, não tenho dúvida alguma, os números não vão corresponder, infelizmente, à nossa realidade socio-econômica. E vamos fazer votos que haja um aprimoramento, um estudo mais abalizado; que esse universo de informação se projete e sejam corrigidos essas distorções e não tenhamos o desprazer de cotejar uma realidade de alunos que não é correspondente à realidade dos habitantes, conforme V. Exª está citando aí, em vários municípios do Estado de Rondônia.

**O SR. AMIR LANDO** — Agradeço a V. Exª pelo aparte, que até certo ponto me entristece, porque pensei que tínhamos o privilégio de ter o censo errado, e isso é grave, porque significa que a Nação inteira não está dispondo da realidade de si própria. Não há uma imagem, verdadeira, não há um retrato efetivo da Nação neste censo. É um trabalho que custou, evidentemente, montante elevado ao povo brasileiro e que, infelizmente, não servirá para a elaboração de um projeto nacional em cima dessa realidade que o censo deveria retratar. Citei aqui apenas três municípios, conheço todos, mas nos quais estive presente e onde essa queixa me foi formulada. E comparando os dados entre alunos e o número de habitantes, verifica-se que há algo de errado, há algo que não é verdadeiro, porque não é possível se estabelecer uma relação de dois para um entre habitantes e alunos e sobretudo, como eu disse, na minha região em que a maioria da população em idade estudantil não tem acesso aos bancos de aulas, pelas carências inerentes, pelo isolamento, que é da essência daquele universo dos confins.

Lastimo o que vem ocorrendo, mas agradeço sumamente o aparte de V. Exª porque reforça essa tese de que é preciso rever esse trabalho realizado de forma tão imperfeita.

**O Sr. Almir Gabriel** — Permite-me V. Exª um aparte, nobre Senador Amir Lando?

**O SR. AMIR LANDO** — Com muito parzer, nobre Senador Almir Gabriel.

**O Sr. Almir Gabriel** — Senador Amir Lando, estou ouvindo essas críticas ao trabalho do IBGE e não tenho nenhuma procuração desse órgão para defender o que tem sido divulgado a respeito do último censo. Na verdade todo um planejamento feito para que esse censo se desenvolvesse de maneira adequada e no tempo correto foi tumultuado por razões do próprio Governo, que não liberou recursos, não proporcionou treinamento no tempo adequado e acabou sendo feito fora daquilo que seriam as condições ótimas de trabalho. Mas considerar essa possibilidade no Brasil, sem dúvida, é algo fora da sua realidade. Dessa forma, dentro do que era possível esperar desse censo, o que temos de levar em conta é que, em primeiro lugar, ele é baseado em amostragem de domicílio.

Por isso, pode acontecer de uma pessoa famosa não ter sido encontrada por exemplo. A partir da amostragem, passa-se à projeção para o conjunto do País. Em segundo lugar, há um ponto para o qual quero fazer referência pelo conhecimento que tenho da área da saúde: a taxa de incremento populacional do Brasil tem realmente reduzido a taxa de fecundidade de maneira extremamente séria e rápida. Há 30 anos, era de 4,2% ao ano e baixou para 1,8 na média nacional. Seguramente, no Sul e no Sudeste, encontra-se em níveis bem mais baixos. Isso se deve, em grande parte, ao uso de anticoncepcionais e à esterilização feita em massa neste País, apesar de o Governo dizer que não era a favor do controle da natalidade. De maneira que me parece, como dado geral, básico, que o incremento da população brasileira foi reduzido consideravelmente. Além disso, existem ainda taxas de migração sudeste do Pará, Rondônia, a cidade e interior de São Paulo. Então, em dados gerais, para o Brasil, tenho a impressão de que as informações que serão dadas por esse levantamento do IBGE serão adequadas. Provavelmente, serão insuficientes para resoluções ou para projeções pontuais, em termos de municípios ou de microrregiões. Pior do que tudo, seria perdemos a condição desse levantamento que se pode dispor dentro de mais algum tempo. Preferiria formular uma opinião definitiva tão logo os dados mais completos pudessem surgir para que se pudesse fazer uma análise mais adequada.

**O SR. AMIR LANDO** — Nobre Senador Almir Gabriel, V. Exª não faz, propriamente — nem era essa a intenção de V. Exª — uma defesa do IBGE, mas faz, sim, parece-me, uma acusação muito grave ao Governo, que, de forma deliberada, prejudicou a realização do censo. Eu, evidente, não quero chamar aqui a atenção, especialmente do IBGE, e, sim, a do Poder Executivo, responsável pela execução dessa tarefa. Isso nos parece muito sério, e para nós de Rondônia, sobretudo, é prejudicial a redução do nosso contingente populacional, porque somos um Estado dependente, que recebe brasileiros de todos os recantos a índices de incremento populacional de até 16%, em alguns anos. O nosso crescimento populacional mais expressivo não é vegetativo, mas decorre exatamente da migração. Admito que temos reduzido o nosso contingente populacional sobretudo pela redução da corrente migratória.

Veja V. Exª que em nossa região fundamentalmente predominam analfabetos, pessoas que não sabem sequer assinar o nome para fazer-se cidadão, eleitor. E temos, não obstante isso, um colégio eleitoral de quase 600 mil cidadãos, ou seja, são 600 mil eleitores para uma população de 1 milhão e 100. Esse índice pode ser adequado para São Paulo, para o Rio Grande do Sul, mas não é para Rondônia, como também não seria para o Pará de V. Exª

Para os nossos Estados, sobretudo de população rural, onde mais de 60% da nossa população vive no campo, nos confins das linhas, é evidente que a metodologia do IBGE não foi aplicada adequadamente, para apurar a realidade do universo do Estado de Rondônia.

Como disse a V. Exª e aos Srs. Senadores, o prejuízo é grave, mas preocupo-me mais porque, por trás disso, pretende-se o intuito de vender a imagem de uma Amazônia que está sendo desocupada, mostrando Rondônia tornando-se despovoada, ou seja, que, na verdade, a tese de voltar ao que se chama de desenvolvimento sustentado significa a preservação ambiental, tornando a floresta intacta e é impossível a vida dessas almas que para lá foram a chamado do País e que lá estão trabalhando diante de todas adversidades, ofere-

cendo como garantia a vida de cada dia que conquistam nas adversidades dos confins da Amazônia, nas dificuldades inerentes a estes páramos tão remotos. É por isso que quero neste momento, registrando o que ocorreu com relação ao censo, dizer que oxalá essa não seja uma política do Governo, que vende uma imagem irreal para obrigar a nossa gente a deixar definitivamente o Estado de Rondônia, como já vem ocorrendo pela pressão das dificuldades tão devastadoras derivadas sobretudo dessa depressão econômica em que estamos vivendo, da crise econômica que vem afetando principalmente às regiões mais débeis como Rondônia.

É por isso, Sr. Presidente, que, ao registrar aqui esses dados, quero firmar o meu protesto e solicitar através de V. Exª que o Poder Executivo reavalie o censo realizado, não só no meu Estado, Rondônia, mas também no Espírito Santo, em Goiás, em Mato Grosso, em tantos outros Estados em que essa realidade foi, de certa forma deformada e com grande prejuízo às populações locais.

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

**O SR. PRESIDENTE (Rachid Saldanha Derzi)** — Concedo a palavra ao nobre Senador José Eduardo.

**O SR. JOSÉ EDUARDO (PTB — PR.** Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, no dia 3 de setembro do ano passado, subi a esta insigne tribuna e sugeri ao Presidente Fernando Collor de Mello uma reforma ministerial urgente para enfrentar a crise. Àquela ocasião, eu disse: “Sua Excelência precisa reunir os melhores nomes disponíveis na sociedade, e esses nomes teriam a obrigação de aceitar o encargo, sob pena de receberem a pesada acusação de maus brasileiros, por não se terem empenhado para resolver a crise”.

Nestes últimos cinco meses, é preciso reconhecer, a situação mudou de figura, radicalmente. Em setembro de 1991, a regra geral, no primeiro escalão do Governo Federal, eram ministros inexpressivos do ponto de vista técnico, e sem a mínima representatividade política. Hoje, ao contrário, já é possível dizer que o Presidente da República começou a formar uma equipe que pode ser considerada uma espécie de seleção brasileira da administração.

Nem o mais ferrenho adversário do Presidente Fernando Collor de Mello deixará de reconhecer a evolução qualitativa do Governo no último ano. Essa evolução começou com a substituição de Zélia Cardoso de Mello por Marcílio Marques Moreira, no Ministério da Economia, e de Carlos Chiarelli por José Goldemberg, na Educação. Teve continuidade com a reforma ministerial do começo do ano. É inegável o ganho de qualidade na substituição de Antônio Rogério Magri por Reinhold Stephanes, renomado especialista na área da Previdência Social e parlamentar competente. O mesmo se verificou na troca de Margarida Procópio por Ricardo Fiúza, deputado federal com destacada atuação na liderança do bloco situacionista na Câmara dos Deputados. Da mesma forma, merece aplausos a inclusão do ex-governador Jorge Bornhausen na equipe responsável pela articulação política do Palácio do Planalto. De uma tradicional família de políticos de Santa Catarina, o futuro secretário de governo tem muito a contribuir, por sua experiência, seja na vida privada, seja na pública. Esse salto de qualidade se confirmou com a posse do cirurgião Adib Jatene no Ministério da Saúde. Será praticamente impossível encontrar, no Brasil, um nome com maiores qualidades para o posto.

Em 17 de outubro passado, chamei a atenção deste ilustre plenário para alguns indícios positivos, que podiam ser destacados no panorama econômico, do qual, normalmente, os observadores mais apressados só pareciam perceber a face negativa mais evidente. Tais indícios permitiram-me vislumbrar o brilho de um pirilampo no fim do túnel e fazer um alerta de que nos cabia "transformar a pequena luz do pirilampo no farol capaz de iluminar a estrada que nos levará ao caminho de um futuro com emprego, salário digno e vida decente para todos os brasileiros", como afirmei, naquela tarde.

Nesta semana de reabertura das atividades parlamentares, volto a ocupar esta tribuna para confirmar as expectativas otimistas daquele discurso. Na verdade, Sr. Presidente, Srs. Senadores, muitos daqueles indícios já começam a se transformar em concretas possibilidades de êxito. É o caso da agricultura. Em outubro, eu festejei, naquele discurso, a virada do Governo, que deixou de desprezar a produção agrícola e adotou uma série de medidas para evitar a repetição da catástrofe das duas safras anteriores. Essa alteração de rota se deu justamente mercê da saída de Zélia Cardoso de Mello, cuja política sempre votou o maior desprezo à agricultura, e da entrada em cena da nova equipe econômica, sob o comando do Ministro Marcílio Marques Moreira. As perspectivas da safra atual permitem entusiásticas manifestações de otimismo, prevenindo-se a colheita de mais de 65 milhões de toneladas de grãos, apesar de o Brasil estar sendo castigado por uma perversa conjunção de seca no Sul com enchentes no Sudeste e no Nordeste, provocada pelo fenômeno meteorológico El Niño.

Atrevo-me a afirmar que o brilho fugaz do pirilampo transforma-se, agora, na chama animadora de uma vela, graças à confirmação de outras expectativas favoráveis, que apenas eram esboçadas em outubro. O processo de privatização das empresas estatais continua sua marcha, apesar de lenta. O fluxo de recursos externos, já por mim registrado àquela ocasião, se avoluma de forma significativa, manifestando-se nos índices das principais bolsas de valores do País, cujos movimentos de baixa, na semana passada, devem ser considerados apenas circunstanciais. As autoridades financeiras federais esperam receber, este ano, 16 bilhões de dólares e, por conta disso, fechar a conta de movimento de capitais com saldo positivo de 2,5 bilhões de dólares, inédito nos últimos dez anos.

No front interno, não se deve esquecer o surpreendente surto de poupança do povo brasileiro. De acordo com reportagem publicada domingo passado pelo jornal *O Globo*, "O saldo de captação de aplicações pelas cadernetas de poupança em janeiro representou um crescimento real (acima da inflação) de 4%".

A sensata opção do Ministro da Economia e sua equipe pela não-adoção de choques recompõe a credibilidade dos agentes econômicos nas autoridades financeiras; uma obra também lenta, mas sólida. A pertinácia do Presidente da República na área econômica já nos permite vislumbrar o esboço de um projeto político, cuja ausência sempre foi sentida e condenada pelos setores mais responsáveis da sociedade civil.

O incremento registrado do comércio com os países do cone Sul é o primeiro fruto benfazejo do Mercosul. Outros certamente virão. Felizmente, o cenário externo não é mais tão negro como parecia ser no ano passado. A conjuntura é favorável para que a chama da vela se transforme na luz mais forte de um farol, capaz de iluminar nossa saída do túnel da crise. Basta observar, Sr. Presidente, Srs. Senadores,

o panorama além das fronteiras brasileiras. Os abundantes estoques de petróleo têm permitido uma política de preços mais adequada à realidade econômica dos países consumidores e não há perspectiva à vista de tais custos voltarem a subir dramaticamente. As taxas de juros na banca internacional também passam por uma temporada de baixa, reforçando a esperança surgida com o acordo firmado com o Fundo Monetário Internacional.

Do outro lado da contabilidade, deve-se perceber a expectativa com o aumento dos preços das *commodities*, por causa dos maus resultados da colheita na Rússia e nas vizinhas repúblicas do hoje extinto império soviético. Com a impossibilidade de a Europa Ocidental poder atender à elevada demanda de alimentos dos russos e seus vizinhos, o Brasil passa a ser um fornecedor em potencial, com possibilidades de melhorar a balança comercial.

Esse quadro, aliás, favorece a tendência de melhoria, já sensível no balanço de pagamentos. O saldo cambial de 2,4 bilhões de dólares em janeiro permite, agora, que os técnicos calculem, para este ano, um saldo de 12 bilhões de dólares para 1992, bem maior do que o de 10,6 bilhões de dólares registrado no ano passado. O ajuste do câmbio, promovido pelas autoridades financeiras, é outro fator positivo a ser lembrado, pois foi evitada a nociva defasagem de tempos passados, desde que taxas cambiais realistas passaram a ser adotadas. A redução das alíquotas de importação, o combate aos oligopólios e o financiamento das exportações, providências anunciadas pelo Governo nos últimos dias, poderão ajudar muito o Brasil na competição pelo mercado externo e na modernização da economia internamente.

Do ponto de vista político, a instabilidade provocada pela diferença histórica entre nacionalidades e religiões no Leste da Europa marca a diferença positiva em nosso favor pela inexistência no Brasil desse tipo de problema, num mundo cada vez mais conturbado pelos conflitos nacionais, raciais e de fundo religioso. A instabilidade, provocada por conflitos nacionais, raciais e religiosos, dificulta — de forma surpreendente, para muitos analistas — o processo de unificação da Europa. O importante para nós é que essas dificuldades chamam a atenção do mundo para a estabilidade do Brasil nesses aspectos, um ponto positivo que estava esquecido; ou, no mínimo, relegado ao segundo plano, por causa do destaque que tem sido dado a algumas outras características nossas de cunho negativo.

Gostaria, também, de acrescentar a esses indícios positivos a impressão de a sociedade brasileira estar hoje mais madura do que antes, esperando menos soluções paternalistas vindas de cima e assumindo mais a responsabilidade social coletiva. É sensível essa revolução da mentalidade brasileira, menos dependente, e parte considerável de tal modificação deve ser atribuída à obstinação do Presidente da República em promover as reformas, sempre presentes em seus pronunciamentos públicos.

Infelizmente, tal obstinação ainda não foi suficiente para reduzir os índices preocupantes de desemprego, que bateram o recorde em janeiro passado atingindo, de acordo com o Dieese, 11,3%, nível inédito, historicamente. Da mesma forma, a recessão continua promovendo o aumento do número de falências e concordatas e o incremento da inadimplência, além de dificultar a adoção de uma política salarial justa e realista, capaz de dar ao trabalhador brasileiro um nível decente de vida. Para isso ocorrer, Sr. Presidente, Srs. Senadores, acredito ser necessário enfrentar, de forma mais dura



e rápida, o problema do desperdício de recursos pelo setor público. Feita a reforma ministerial — ou, pelo menos, realizada sua parte mais difícil —, deve agora o Presidente Fernando Collor de Mello promover uma ampla e profunda reforma da administração pública.

Tal reforma precisa ser feita em quatro níveis, simultaneamente. Em primeiro lugar, é preciso definir, com clareza, para a sociedade o que o Estado brasileiro, deve fazer e quais atividades precisa abandonar para cumprir suas funções sociais básicas. É a reforma funcional. Ao mesmo tempo, urge reduzir o tamanho da máquina burocrática federal nos locais onde ela é mais pesada e dotá-la de recursos humanos nos segmentos nos quais ela é mais carente. Trata-se da reforma administrativa. Para a necessária reforma financeira, o primeiro setor a ser enfrentado é o da Previdência Social. Mas, infelizmente, não é o único. Por fim, o Estado brasileiro precisa se despojar de bens que de nada lhe servem, numa cirúrgica reforma patrimonial.

Para a vela se transformar no farol capaz de iluminar a saída do Brasil da crise, o problema da indisciplina das empresas estatais precisa ser enfrentado sem temor e sem concessões comodistas. "Com coragem e razão", como disse o próprio Presidente da República em sua mensagem ao Congresso, na abertura deste ano legislativo. A batalha do Governo contra o corporativismo das estatais tem sido a mais árdua e a mais desgastante de todas. E se manifesta, de forma perversa, no aumento das tarifas de produtos e serviços por elas fornecidos à sociedade.

Sabe-se, Sr. Presidente, Srs. Senadores, quão penoso tem sido o esforço das empresas e dos trabalhadores no ajuste exigido pelas autoridades financeiras para a redução dos altos índices de inflação na economia nacional. A saúde financeira das empresas está abalada a ponto quase fatal. Sangue, suor e lágrimas têm sido a contribuição dada pela classe trabalhadora nessa guerra sem quartel contra a elevação do custo de vida.

O mesmo não se pode dizer das estatais. Resistindo, manipulando informações e recorrendo a todos os tipos de subterfúgios as grandes empresas estatais brasileiras têm criado expedientes, com os quais conseguem manter os privilégios de seu funcionalismo, um acinte para a sofrida classe operária brasileira. Em dezembro passado, a inflação foi calculada em 22,14%, mas as tarifas de energia elétrica cresceram 37,51%, contribuindo para a elevação dos custos dos serviços públicos nas residências e da produção industrial. A diferença dos índices fala por si só, mas todos nós sabemos, Sr. Presidente, Srs. Senadores, que já subiram muito mais de dezembro para cá. E continuam subindo. Se as tarifas continuarem subindo como têm subido, não há esforço capaz de segurar os níveis inflacionários.

No caso da energia elétrica, os defensores do aumento das tarifas alegam que se trata de uma exigência do FMI, para gerar superávit para investimentos. Pois bem esta é uma exigência descabida, e o Brasil não pode atendê-la, sob pena de sair da competição internacional. Não é possível concordar com esse nível de reajustes, pois ele faz o País perder a vantagem comparativa de que dispõe em relação aos outros países do mundo. A maneira de se conseguir os superávits necessários para investimentos é o Governo adotar medidas rígidas de economia no setor, pois, certamente, apenas os desperdícios da má administração pode explicar a elevação de tais custos.

As tarifas de eletricidade são apenas um exemplo do que tem ocorrido de deletério na economia brasileira, atual-

mente. O Governo tem melhorado a qualidade de seus membros e já pode apresentar um quadro de circunstâncias favoráveis de sua atuação. O próximo passo deverá ser a adoção de providências imediatas e severas em relação a esse ponto: as estatais precisam deixar de ser o saco sem fundo, que traga, com voracidade, o suor e as esperanças de todos os brasileiros em dias melhores.

Em qualquer área do setor público, todos sabem que o Governo pode cortar 50% de seu pessoal, sem prejuízo do serviço. Mais grave ainda é o fato de existirem dois Brasis. Um é o Brasil do trabalhador comum, que se aposenta e não tem direito a ter seus proventos reajustados de acordo com a inflação, pois o Governo garante não haver recursos para depositar a quantia exigida. O outro é o País dos funcionários das estatais, que têm direito à aposentadoria integral. Por que, então, o Governo não junta esses dois Brasis num fundo só e, depois, reparte, igualmente, os recursos? Esta pode até não ser a fórmula ideal, do ponto de vista técnico. Mas ninguém pode negar ser ela mais justa do que o sistema atualmente adotado, que privilegia alguns e pune a grande maioria.

A reforma do Estado brasileiro — Sr. Presidente, Srs. Senadores — é a tarefa mais urgente do Governo Federal. A Nação, primeira vítima do parasitismo voraz e cruel do Estado brasileiro, já acumulou consciência coletiva suficiente para entender a profundidade do problema e entende, muito bem, a necessidade de soluções drásticas para garrotar essa hemorragia de recursos, duramente acumulados ao longo de anos.

Certamente, o apoio ao esforço do Presidente em melhorar o governo aumentará, se medidas forem tomadas nesse rumo. Pois, tais providências é que poderão transformar a melhoria de nível da administração no salto de qualidade de vida de cada cidadão brasileiro. E somente se isso acontecer, essa reforma para melhor do primeiro escalão do Governo Federal terá resultados benéficos, a serem partilhados por todos os brasileiros. Pois desenvolvimento econômico só tem razão de ser se a vida do povo melhorar como resultado do progresso. Assim deve ser uma democracia sólida e justa, que é aquela que desejamos construir para nós e para nossos filhos. Muito obrigado.

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

**O SR. PRESIDENTE** (Rachid Saldanha Derzi) — Concedo a palavra ao nobre Senador Mário Covas. (Pausa.)

Concedo a palavra ao nobre Senador Pedro Simon.

**O SR. PEDRO SIMON** (PMDB — RS. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, saliento a importância da reunião realizada ontem, no gabinete do Presidente do Supremo Tribunal Federal, que, aliás destacada também já foi por S. Ex<sup>a</sup>, o Presidente do Senado, Senador Mauro Benevides em seu pronunciamento de ontem.

Essa reunião, pelo seu significado merece realmente uma análise. Estiveram presentes o Presidente do Supremo Tribunal Federal, Ministro Sydney Sanches, o Procurador-Geral da República, Aristides Junqueira; o representante do Ministério da Justiça, Secretário-Executivo Inocêncio Mártires Coelho; o Presidente da Câmara, Deputado Ibsen Pinheiro; o Presidente do Senado, Senador Mauro Benevides; e nós, como representantes da Subcomissão da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania. Enfim, entidades, que representam os setores que fazem as leis, que fiscalizam as leis, que executam



as leis, que aplicam as leis. Enfim, o mundo jurídico, o mundo da responsabilidade no que tange ao que se chama "a impunidade da realidade brasileira".

Creio que é a primeira vez que esse tipo de reunião é efetuada. Estiveram reunidos o Poder Executivo, o Poder Legislativo e o Poder Judiciário, para analisar essa questão que é tão atual, exatamente a dos delitos praticados contra a administração pública. Quais são, por que ocorrem, por que são tão intensos e qual a razão da impunidade? Sabemos que muitos são punidos, mas o que se vende à sociedade, o que chega até à sociedade é a imagem da impunidade do cidadão que comete um crime contra a administração pública, a impunidade da pessoa que pratica delito contra o patrimônio público.

Quero felicitar, Sr. Presidente, o extraordinário Presidente do Supremo Tribunal Federal, Ministro Sidney Sanches. Conhecemos perfeitamente a importância, o significado do Supremo Tribunal Federal, a sua isenção com relação aos fatos, pois são S. Ex.<sup>as</sup> que decidem, que julgam, que dão exatamente a última palavra. Quero, portanto, ressaltar a importância de o Presidente Sidney Sanches, desde a primeira hora em concordar participar da reunião, e concordar que a reunião se realizasse em seu gabinete, no gabinete da sala de reuniões do Conselho do Supremo Tribunal Federal.

Desejo, também, enfatizar a análise, a exposição que S. Ex.<sup>a</sup> fez à imprensa, pois ficou encarregado, em nome de todos, de transmitir, de relatar a importância da reunião, a toda a imprensa, a dezenas e dezenas de jornalistas que lá se encontravam. Então, mais uma vez, quero destacar a importância e o significado da presença do Ministro Sidney Sanches. Lá estava o Presidente do Tribunal de Contas da União, Ministro Carlos Átila, a quem tenho admirado profundamente pelo seu trabalho, pela sua dedicação, pelo esforço que vem fazendo com relação à Lei Orgânica do Tribunal de Contas, da preocupação daquele órgão tão importante para a vida brasileira, para que saia dessa angústia de se ver, de se sentir a vontade, o esforço, para apurar o delito e para que se tenha uma consequência da apuração do delito.

S. Ex.<sup>a</sup> fez análises profundas e de grande conteúdo durante a realização da reunião de ontem. O Sr. Aristides Junqueira, Procurador-Geral da República, com a responsabilidade de ter sido indicado pelo Presidente José Sarney, e aprovada a sua indicação pelo Senado Federal, foi novamente indicado pelo atual Presidente, praticamente, pela unanimidade da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania e pela unanimidade desta Casa. S. Ex.<sup>a</sup> vem revelando o seu esforço e a sua dedicação, e foi em cima de uma entrevista de S. Ex.<sup>a</sup> dizendo que tem os inquéritos, faz as denúncias, mas há as dificuldades da infinidade de número de inquéritos entre a sua instauração e a punição dos responsáveis.

O Ministro Jarbas Passarinho, em um ato de muita inteligência, enviou para representar a sua Pasta o Procurador Inocêncio Mártires Oliveira, que já foi Procurador-Geral da República e que tem um vasto conhecimento e uma vasta competência. Ressalto que a sua presença foi muito importante para o andamento dos trabalhos dessa comissão.

Os nossos companheiros parlamentares, o Deputado, Presidente da Câmara dos Deputados, Ibsen Pinheiro, o Senador da República, Presidente desta Casa, Mauro Benevides, e nós, debatemos, analisamos, numa exposição que foi ampla, profunda e que teve um significado realmente concreto.

Ali se analisou, Sr. Presidente e Srs. Senadores, a importância disso que buscamos: o porquê da impunidade. Porque,

após o debate, a discussão, as manchetes e as notícias nos jornais, as coisas ficam praticamente por isso mesmo. Que são punidos, são, que há apuração de responsabilidades, há, que há inquérito, há, que há boa vontade, há. Mas, por que, neste País, há um vazio tão grande entre a denúncia, a manchete, a notícia, o espalhato, e praticamente, depois, o silêncio? E se alguém é punido, dois anos depois, uma noticiinha infinitamente pequena, porque o fato saiu do noticiário, e pela diferença de tempo entre o delito e a punição, praticamente dá a impressão de que houve impunidade.

Creio que a reunião realizada foi extraordinariamente importante. Por quê? Porque é o Supremo, é a Justiça que decide. Entretanto, ela sozinha não me parece que soluciona o problema. É o Procurador-Geral da República, são os procuradores, são os promotores que fazem o inquérito, que denunciam. Mas eles, em si, não me parece que equacionem o problema. É o Ministério da Justiça, via Polícia Federal, que faz a investigação, é o inquérito policial, no mundo inteiro. Mas não me parece que, sozinhos, equacionem o problema. É o Tribunal de Contas da União que está permanentemente a fazer o levantamento de inquérito, de processos, a entrar nas entidades e verificar os delitos porventura cometidos. Somos nós, Senadores e Deputados, que estamos aqui buscando legislar e fazer as leis.

Na reunião de ontem, essas entidades sentaram à mesma mesa. E a informação que tenho é que deve ter sido a primeira vez que isso aconteceu, para em conjunto com grandeza e com respeito recíproco, investigarem, o porquê desse vazio que se abate sobre a sociedade, o porquê dessa sensação de impunidade com relação ao delito praticado na administração pública, e o que deve se fazer e o que se pode fazer. A reunião foi importante, repito.

O Procurador-Geral da República, o representante do Ministério da Justiça, o Presidente do Tribunal de Contas da União, todos aceitaram a incumbência de coordenar uma série de atos e fatos para, posteriormente, apresentar projetos e propostas. Marcada a data para 7 de abril, onde as mesmas pessoas voltarão a se reunir no mesmo lugar, com o relatório dessas três pessoas, e decidido está que essas pessoas se reunirão tantas vezes for necessário, periodicamente, de tempo em tempo, para dar continuidade ao que foi iniciado na reunião de ontem.

A análise foi vasta, foi imensa — a imprensa inclusive, registrou — desde coisas singelas como o problema da escuta telefônica, desde o problema do sigilo bancário, desde a questão do Código de Processo Penal, dos prazos dos processos referentes a questões como do patrimônio público, considerados longos, pois 101 dias, no mínimo, corre um processo desses, usando-se todos os prazos, da análise de que o importante não é uma pena longa, que o juiz fica com a interrogação se aplica ou se não aplica, mas que se deve buscar a responsabilidade pecuniária, para que quem cometeu o delito faça ressarcir aos cofres públicos o dinheiro em que ele botou a mão; o seqüestro dos bens da pessoa envolvida, a perspectiva de que, seqüestrando os seus bens, ele esteja preocupado em que corra o processo e se prolongue a conclusão desse processo.

Todas essas questões foram debatidas. O Senador Mauro Benevides falou no seu projeto da Comissão Mista de Planos, Orçamento Público e Fiscalização que ontem já entrou nesta Casa.

Falou-se na Lei Orgânica do Tribunal de Contas, da importância da aprovação dessa lei, que está na Comissão de

Constituição e Justiça e de Redação, com o parecer de nossa autoria, e de lá deverá vir a esta Casa e daqui voltará à Câmara dos Deputados, onde já foi aprovada a Lei Orgânica da Procuradoria-Geral, da importância de sua aprovação por esta Casa. Há projetos, um do Executivo e um nosso, tratando do controle interno da Administração Federal. Debateu-se o alcance do art. 74, de que haja uma análise conjunta para estabelecer-se o controle interno do Executivo, do Legislativo e do Judiciário. E essas pessoas encarregadas, o Procurador da República, o Procurador representante do Ministério da Justiça e o Presidente do Supremo Tribunal Federal houveram por bem fazer um estudo conjunto, para ver se há essa possibilidade, de que esse controle interno seja feito em lei coordenada pelos três poderes da União — dos governos federal, estadual e municipal. Analisou-se, ali, que se essa lei já existisse e que se ela realmente fosse aplicada, muitas das coisas que estão acontecendo não teriam acontecido. Mostrou-se que, à época do Sr. Funaro no Ministério da Fazenda, se esvaziou o controle interno e que agora no atual Governo praticamente se reduziu a zero; a importância de essa lei ser aprovada, lá se encontra ela tramitando na Câmara dos Deputados e deverá vir a esta Casa.

Analisou-se o projeto da criação da Advocacia-Geral da União, que também está sendo discutida na Câmara dos Deputados, onde, espera-se, tenha tramitação normal.

Tratou-se da questão da prescrição, que é dedicado e como é difícil a análise da prescrição, que atinge muitos dos processos. Falou-se na questão da Lei Fleury. Se é válido que ela continue em vigência, se deve ser modificada, a chamada Lei Fleury pela qual o réu primário, puro e simplesmente em sendo primário, responde a processo em liberdade.

De toda essa análise, o que é importante caracterizar é que a reunião foi feita, emocionou a todos nós a sua realização, pelo significado, e foi tomada a decisão de continuar a realizá-la periodicamente. A Comissão foi constituída, os estudos estão sendo feitos, já hoje está novamente reunida a Comissão, com a presença do Presidente do Tribunal de Contas da União, Ministro Carlos Átila, do Procurador Aristides Junqueira e do Procurador Inocêncio Mártires de Oliveira. E, no dia 7 de abril essa Comissão voltará a se reunir, e acredito eu que medidas concretas serão tomadas.

**O Sr. Josaphat Marinho** — V. Exª me permite um aparte?

**O SR. PEDRO SIMON** — Ouço o aparte do nobre Senador Josaphat Marinho.

**O Sr. Josaphat Marinho** — V. Exª situa um problema irrecusavelmente da maior gravidade e assinala providências que esses órgãos reunidos cogitaram de adotar. Por certo que não escapará a essas autoridades a certeza de que, quaisquer que sejam as providências ou as leis, é preciso, antes de tudo, simplificar o sistema de providências, porque muito do que ocorre na impunidade, ou pela demora do processo, ou pelo decurso do tempo, acarretando a prescrição, pela morte ou desaparecimento de testemunhas, é em grande parte por efeito da complexidade processual, das exigências de formalidades. É preciso que haja um processo simples sem facilitar nas garantias devidas aos direitos do Estado e da cidadania, mas a lei que permita a solução pronta e que permita, também, ao juiz, ou a quem estiver apreciando a matéria, proceder mediante confiança na palavra de determinados órgãos. Isso me faz lembrar fato ocorrido numa daquelas revoluções de tenentes, quando foi preso o Tenente Eduardo Gomes: tinha vindo de São Paulo para o Rio disposto a bombardear o Rio

de Janeiro. Por motivos estranhos à vontade dele, não lhe foi possível cumprir o intento. Preso, ao depor ele assumiu inteira responsabilidade de tudo o que o acusavam. E mais: acentuou que, repetidas as circunstâncias, seu propósito seria o mesmo. Ocorreu que, dias depois, era requerido um **habeas corpus** em favor do Tenente Eduardo Gomes que alegava se encontrar recolhido numa prisão simples, comum, quando tinha direito, como oficial, a uma prisão especial. O relator do processo opinava, preliminarmente, pela conversão do processo em diligência, a fim de ser ouvido o diretor da prisão em que ele se encontrava, para, então, decidir. Nesse momento, um juiz do Supremo Tribunal Federal declarou: “Eu prescindindo da diligência. Um oficial que depôs aqui perante nós com a firmeza com que o fez esse tenente, não diria que estava numa prisão comum se estivesse numa prisão especial. Dispensar a diligência para julgar, desde logo, o **habeas corpus**. É preciso criar-se esse estado de espírito, quer para garantir o direito, quer para também exercer a punição. V. Exª faz bem em salientar a importância da reunião, há pouco ocorrida nesta Capital.

**O SR. PEDRO SIMON** — Creio que V. Exª, Senador Josaphat Marinho praticamente aponta um rumo que me parece o real. Mas concorda V. Exª como estamos longe disso. Como estamos longe do que diz V. Exª, que é exatamente um processo singelo, rápido e eficiente. Porque, é como nos dizia na reunião de ontem: “O problema da mandioca é que estão punindo sete anos depois!” (Risos) Toda aquela machete, todas aquelas notícias, todas aquelas averiguações com relação ao dinheiro para plantar mandioca e que aplicaram em compra de carro, com escândalos os mais absurdos, dos quatrocentos e tantos, na hora de punir levaram sete anos! Concordo que não tem mais fundamento, não tem mais lógica, não tem mais racionalidade, não há mais nenhuma ligação de um fato com o outro. V. Exª tem razão, o fato tem que ser rápido. O processo tem que ser eficiente, mas com a rapidez necessária.

Com relação à segunda parte, a dolorosa realidade é que temos que fazer força para chegar lá. Não sei, mas ao longo do tempo talvez nunca estivéssemos tão longe disso. Se o tenente disse que era, é porque era. Hoje, se o Presidente da República diz que é, é porque não é. (Risos) Repare V. Exª que as coisas são bem ao contrário.

Por isso, acho que a reunião realizada ontem, o fato de sentarem aquelas pessoas ali, de aceitarem e de reconhecerem que tem que ser um trabalho conjunto, parece-me importante. Não tenho nenhuma dúvida, Senador, a impunidade é responsável pela maioria dos delitos que se comete neste País. E tem mais, falavam assim de Getúlio Vargas: “Pois é, o Dr. Getúlio Vargas... foi um mar de sangue, um mar de escândalo, a corrupção que havia etc., e ele foi levado ao suicídio”. O testamento do Dr. Getúlio Vargas, a herança dele era menos do que ele recebeu do pai dele. Foi Presidente da República durante vinte anos, ele deixou para os seus filhos menos do que recebeu do seu pai.

Há poucos dias, falou-se de um contrerrâneo meu, de Caxias do Sul, Mário Andreazza. O que se falou de Mário Andreazza de que recebeu comissão e não sei mais o quê, que ele ganhou muito com a construção da Ponte Rio-Niterói... e, de repente, dizem que ele não tinha dinheiro para pagar o hospital, ou para se manter vivo.

O que quero dizer é o seguinte: como há essa mistura e como a imprensa, volta e meia, publica e diz horrores de

fulano e de beltrano, daqui a pouco se mistura o que é e o que não é, e, em torno disso, o cidadão diz, mais ou menos: "Deixe isto porque daqui a alguns anos haverá essa mistura"; se o cara roubou e se o cara não roubou; se o cara é decente ou se não é decente: isso fica no mesmo patamar e a opinião pública fica naquela interrogação: É ou não é? É verdade ou não é verdade?

Creio que a impunidade leva a que os fatos aconteçam, brinca com a nossa opinião pública e desmoraliza a nossa classe política, porque o político é julgado por baixo: A opinião pública olha a classe política e a classe da administração pública, nivelando por baixo, em termos de que são todos do mesmo nível e são todos do mesmo jaez.

Creio que em olhar com seriedade o combate à impunidade, em reunindo os órgãos representativos com a responsabilidade dessa matéria, para avançar neste sentido, penso que se colocando o Supremo Tribunal Federal com a responsabilidade que nós sabemos que ele tem, é delicada, porque ele tem que ficar à margem, ele não pode entrar nessas questões. Mas, no momento em que ele concorda em analisar essa matéria, nós estamos caminhando nesse sentido.

Quero agradecer ao Senador Nelson Carneiro, Presidente da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, que teve grandeza e colaborou muito. Organizou-se uma Subcomissão: Senador Antônio Mariz, Senador Jutahy Magalhães, Senador José Paulo Bisol, Senador Esperidião Amin, Senador Maurício Corrêa, Senador Francisco Rollemberg e nós, onde essa Comissão ouviu o Procurador-Geral da República, ouviu o Ministro do Tribunal de Contas, ouviu o Presidente do Tribunal de Contas, ouviu o Ministro da Justiça; foi ao Gabinete do Presidente do Supremo Tribunal Federal e falou com o Presidente do Congresso Nacional. Quero agradecer, portanto, aos membros dessa Comissão, pelo trabalho, pelo esforço que realizaram.

Creio que valeu a pena. Quando apareceu essa Subcomissão a imprensa procurou-a imaginando que fosse uma espécie de CPI, que era uma comissão que averiguaria fatos, faria denúncias, buscava responsabilidades e quando explicamos o que era, foi o mesmo que se cair no vazio perante certas pessoas, que não conseguiam entender. Não conseguiam entender que essa não é Comissão de inquérito, não está buscando escândalo, não busca manchetes. Buscou apenas analisar as causas da impunidade, o que fazer para equacionarmos esta questão.

Fiquei muito feliz com o dia de ontem, fiquei muito satisfeito e creio que marcou um momento importante àqueles que acreditam na verdade e na justiça.

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

**O SR. PRESIDENTE (Rachid Saldanha Derzi)** — Concedo a palavra ao nobre Senador Aureo Mello.

**O SR. ÁUREO MELLO (PRN — AM.** Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Sr<sup>as</sup> e Srs. Senadores, não irei usar tanto tempo para cumprir uma obrigação de coração que é trazer ao conhecimento da Casa algumas palavras a respeito de um cidadão nascido em minha terra que foi ceifado recentemente pela morte. E em respeito do qual essas palavras devem ficar registradas, porque era, sem dúvida, uma pessoa especial e singular.

Refiro-me a Miguel Lúcio Cruz e Silva, que foi aqui, em Brasília, Secretário de Turismo, jornalista militante, Presidente de uma instituição chamada o Clube da Madrugada

e que era uma pessoa de temperamento aliciente, alegre, jovial, criativo, espírituoso, capaz de congregar em torno de sua pessoa personalidades do maior escalão, ao mesmo tempo, agregar o povo, as pessoas mais modestas, irradiando simpatia e clareza e deixando assim com sua ausência uma escura lacuna no coração daqueles que o conheceram e que foram muitos aqui em Brasília.

Sr. Presidente, lembro-me das personalidades de Paula Ney e Emílio de Menezes, que, durante suas vidas, através dos improvisos e da marca bem-humorada das suas tiradas, dos seus pronunciamentos, deixaram a memória tão sulcada, tão profunda que até hoje são lembrados, embora sem livros escritos, embora sem o trabalho grafado para que se perpetue aquilo que pensaram.

Realmente, o pensamento é, às vezes, um buril que cava fundo na rocha e vai penetrando até tão longe que a memória daqueles que criaram simplesmente através da palavra não se apaga, não é esquecida, não se desvanece ou aplina na simplicidade das coisas comuns ou das superfícies lisas que foram erodidas pelo tempo ou pela desmemóriação.

A Miguel Lúcio Cruz e Silva, de família ilustre do meu Estado, quero render aqui palavras de saudade.

Achava-me ausente de Brasília e lastimei profundamente não estar no seu sepultamento, que agregou e fez comparecer centenas de pessoas que admiravam, que estimavam, que muito nutriam de contentamento o simples fato de serem amigos desse cidadão.

Nós, do Amazonas, temos em nossa terra uma característica muito interessante: às vezes homens bizarros, pessoas que podem parecer estranhas são realmente gênios, talentos, fragmentos ou centelhas de estrelas que se destruíram e que se repetem de maneira mínima nesses pedaços rutilantes que são alguns homens.

Lembro-me bem de um pintor que havia em Manaus. Era um ébrio, batia-se pelas esquinas. Subitamente entrava por um estabelecimento comercial ou por um jornal adentro, portando uma obra-prima, um quadro extraordinário e quando lhe faltava dinheiro vendia aquilo por uma importância pequeníssima, por pouco mais ou nada — Afrânio Mavignier de Castro.

Lembro-me de outros que depois de terem tido uma trajetória no pensamento muito incrementada, muito grande, se tornaram displicentes e pouco se lhe davam as constatações que fossem feitas acerca de suas pessoas.

Miguel Lúcio Cruz e Silva era um pouco assim, um pouco diferente, um pouco original, mas, aqui em Brasília, apesar de às vezes parecer agir levianamente, soube construir uma força de amizades, um batalhão de admiradores que jamais o esquecerão pela sua originalidade, pela sua singularidade. Escreveu alguns livros, um deles sobre Mourão Filho, que era seu amigo, e escreveu também muitos trabalhos.

O livro sobre Mourão Filho é um alentado volume de mais de mil páginas, onde derrama toda a sua estima, todo o seu coração diante daquele líder carioca e amazonense que um dia tombou.

E, assim, em outras considero verdadeiras aventuras: ajudou a eleger o General Zacharias de Assumpção, lá no Estado do Pará. Foi o coordenador da campanha eleitoral que culminou com a eleição daquele militar; e, depois, nada recebeu e preferiu partir para outros rumos, para outros Estados, para outros atendimentos. Ajudou enormemente o Lutero Vargas, no Rio de Janeiro, e foi também coordenador da sua campanha em determinada época, como na de Mourão Filho.

E de episódio em episódio, de degrau em degrau, de pedra em pedra, terminou sendo o laboratorista do Distrito Federal, da prefeitura, já que havia cursado até o quarto ano de medicina e depois abandonado esta carreira por ter sido considerado uma pessoa de idéias esquerdistas — naquele tempo em que as idéias esquerdistas eram suficientes para fazer com que um aluno fosse jubilado da sua faculdade.

Concluo, Sr. Presidente, deixando o meu pranto, deixando o sofrimento que temos em saber que não poderemos mais ver outra pessoa a quem se quer bem, admira e estima, que pela fatalidade das horas e da vida é eliminada da nossa visão e do nosso convívio. Registro essas palavras, Sr. Presidente, paradoxalmente de forma jubilosa, porque sei que se porventura existem outras sendas, outras paragens, Miguel Lúcio Cruz e Silva estará contente de ver que seu nome foi lembrado no Senado, ele que era um simples, um bom, um extrovertido, na majestade desta Casa que, por si só, pelo seu nome, pela sua formação, pelas suas credenciais afirma-se como um local de pura majestade.

Muito obrigado a V. Ex<sup>a</sup>, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Rachid Saldanha Derzi) — Concedo a palavra ao nobre Senador Irapuan Costa Júnior. (Pausa.)

S. Ex<sup>a</sup> não está presente.

Concedo a palavra ao nobre Senador Maurício Corrêa. (Pausa.)

S. Ex<sup>a</sup> não está presente.

Concedo a palavra ao nobre Senador Ruy Baçelar. (Pausa.)

S. Ex<sup>a</sup> não está presente.

Concedo a palavra ao nobre Senador Nelson Carneiro.

**O SR. NELSON CARNEIRO** (PMDB — RJ. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Sr<sup>s</sup> e Srs. Senadores, as primeiras informações divulgadas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística — IBGE, como resultado da apuração dos dados coletados no último Censo, vêm sofrendo contestações em todo o País.

Sobretudo, a nível municipal, a autoridade pública, entre surpresa e desconfiada, indaga-se para que servem os números censitários, se eles, sequer aproximadamente, evidenciam a realidade motivadora da pesquisa?

A pergunta é inteiramente cabível e justificável, procedendo de quem está investido da responsabilidade de gerir os recursos municipais. Como se sabe, qualquer distorção dos resultados finais do trabalho do IBGE acaba por influir, de forma decisiva, nas disponibilidades orçamentárias, uma vez que as quotas do Fundo de Participação dos Municípios — FPM são determinadas de acordo com o maior ou menor número de habitantes das cidades.

Depoimentos recentes confirmam a total discordância entre as projeções formuladas pelo Instituto e os resultados correspondentes, a começar dos indicadores de uma população total de mais de 153 milhões de habitantes, e que, por fim, deve situar-se em torno de 145 milhões de habitantes.

A partir daí, e do conhecimento próximo das comunidades onde vivem, prefeitos, economistas e estatísticos apontam para a possibilidade de que a coleta de dados, ao termo dos trabalhos, venha a traduzir-se em quantitativos subestimados do número real da população.

Assim ocorre em municípios do Amazonas e do Mato Grosso do Sul. Em Roraima, o IBGE, revendo os dados apurados, terminou convencendo-se da necessidade de acres-

centar, ao resultado inicial do Censo, mais de 18 mil habitantes, enquanto em Salvador — sabe-se agora — mais de 500 mil pessoas deixaram de ser entrevistadas.

Multiplicam-se as requisições de recontagem e as denúncias de pessoas que não foram pesquisadas. Culpa-se o sistema de coleta das informações, prejudicado pela greve dos servidores do IBGE e pela implantação, simultânea à preparação do Censo, de sua reforma administrativa. A redução do número de agências seria outro dos fatores a contribuir para nodar a credibilidade do Censo de 1991.

No Estado do Rio de Janeiro, não são menores as preocupações dos executivos municipais frente a esse mesmo problema. Tanto que a Associação dos Municípios do Centro-Leste Fluminense, por iniciativa de seu Presidente, o Prefeito Sérgio Alberto Soares, de Itaboraí, insiste para que o IBGE, apurando os casos denunciados, não venha a permitir qualquer prejuízo para os habitantes daquela região, em decorrência de eventual corte das parcelas de transferências da União.

A Associação, que congrega ainda as cidades de Nova Friburgo, Rio Bonito, Casemiro de Abreu, Arraial do Cabo, Maricá, Silva Jardim, Saquarema, Araruama, Macaé e São Pedro da Aldeia, adverte para o fato de que a defasagem no cômputo das populações, medidos os dados do Instituto e a realidade vivida pelos municípios, constitui a questão mais grave a ser resolvida pelas representadas.

Essa solução, no entanto, depende mais da alta direção do IBGE. Não pode o Instituto ignorar a já aflitiva situação daquelas comunidades, que de nenhum modo podem ser vitimadas pela redução de suas participações no Orçamento federal, com lastro em levantamentos de números irreais.

A minha intervenção objetiva, conseqüentemente, sensibilizar para o assunto o Sr. Presidente do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, requerendo de Sua Senhoria que, atento à realidade das apurações, como definidora do progresso dos municípios, o órgão promova as gestões que, afinal, confirmem o verdadeiro e inquestionável resultado do Censo.

Um outro assunto, Sr. Presidente, Sr<sup>s</sup> e Srs. Senadores, trata-se de pequenas e médias empresas, que pouco representam para arrecadação tributária da União, mas grandes geradoras de empregos, que são obrigadas a confiar suas escriturações comerciais e fiscais a escritórios de contabilidade, já hoje altamente asoberbados no cumprimento de inúmeros exigências legais, o que as impossibilita de cumprir o estabelecido na Lei nº 8.383/91, por carecerem de estrutura técnica que as satisfaça.

A lei acima mencionada, introduz nova sistemática na apuração de tributos, burocratizando e onerando ainda mais todo controle e custos desses pequenos e médios empresários.

Desejosos de viabilizar a sobrevivência das pequenas e médias empresas de todo o País, o Clube dos Diretores Lojistas, a Associação Comercial e Industrial e o Sindicato do Comércio Varejista, todos de Campos, e a Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro, reivindicam, ao nobre Ministro Marcílio Marques Moreira, as seguintes alterações nos arts. 94 e 95 da Lei nº 8.383/91.

“1 — Substituição da consolidação dos resultados mensais por balanços anuais para todas as pessoas jurídicas, excetuadas, porém, as mencionadas no artigo 3º do Decreto-Lei 2.354, de 24 de agosto de 1987.

2 — Alongamento do prazo de pagamento dos impostos e da contribuição social sobre o lucro das empresas que venham optar pelo regime do lucro presumido, fazendo-o coin-

cidir com os prazos estabelecidos para as empresas cujos impostos serão calculados por estimativa.

3 — Que o pagamento do imposto é da contribuição social por estimativa sejam calculados sobre o resultado do balanço do exercício anterior.”

Os reparos acima solicitados têm fundamento, em virtude da imprópria igualdade de tratamento entre empresas naturalmente desiguais.

Ocupo esta tribuna para encarecer, ao titular do Ministério da Economia, o exame das sugestões ora apresentadas, levando em conta a aflitiva e desesperadora situação dessas esforçadas formiguinhas do nosso País.

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

**O SR. PRESIDENTE (Rachid Saldanha Derzi)** — Concedo a palavra ao nobre Senador Marco Maciel.

**O SR. MARCO MACIEL (PFL — PE.** Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, desejo registrar nesta Casa o falecimento de Nilo de Oliveira Pereira, ocorrido durante o recesso parlamentar.

Nascido em terras potiguares, foi, na verdade, em seu Estado que ele edificou sua notável carreira de professor, escritor e homem público e, sobretudo, jornalista, profissão que exerceu por mais de meio século com brilhantismo, seriedade e competência.

Nesse sentido, recorro ao depoimento do acadêmico Josué Montello pelo que ele tem de verdadeiro e poético: “Potiguar por nascimento, Nilo se fez pernambucano, à força do gosto e do convívio, sem por de lado o seu berço, de que guardava as lembranças sentimentais que o passar do tempo não consegue esmaecer, fez-se homem no Recife, e foi no Recife que realizou, simultaneamente, uma vida e uma obra, harmoniosamente confundidas”.

Membro da Academia Pernambucana de Letras, Nilo Pereira escreveu 43 livros, além de ter publicado centenas de crônicas. Com inflexível justiça, foi considerado o cronista maior do Recife. Arguto observador da cena recifense, interpretou com maestria as vicissitudes, as conquistas e os anseios de sua gente.

A densa e vasta produção literária de Nilo Pereira acolheu o merecido reconhecimento. O conjunto de sua obra recebeu da Academia Brasileira de Letras, em 1988, a honraria definitivamente consagrada e reservada a muito poucos: o “Prêmio Machado de Assis”. Como ressaltou Josué Montello, “esse prêmio tem a especificidade de não admitir inscrições. Constitui uma iniciativa da própria Academia, destinando-se ao conjunto da obra publicada por um autor”.

Autor de uma obra fértil e profunda, Nilo Pereira publicou, entre outros, “Pernambucanidade”, em três volumes, uma iniciativa de meu Governo que reputo das mais felizes; “A Faculdade de Direito do Recife”, monumental ensaio histórico; “O Tempo Mágico”, “Vencidos no Tempo”, “Conflitos entre a Igreja e o Estado no Brasil”. Trabalhos como estes embasam o comentário de Montello segundo o qual “não seria possível recompor a histórica global da Igreja no Brasil, sem os livros fundamentais em que Nilo discorreu sobre esse tema, à luz das pesquisas que empreendeu e das conclusões a que chegou”. Em síntese: a perfeita adequação entre o exato senso da verdade histórica e o irrepreensível estilo literário, ter o que dizer, sabendo dizê-lo.

Homem de pensamento e ação, Nilo Pereira deixou sua marca de intelectual completo e de absoluta integridade pessoal. Professor emérito da Universidade Federal de Pernam-

buco, foi agraciado como Doutor “Honoris Causa”, pela Faculdade de Direito do Recife e pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Integrou os quadros da Academia Pernambucana de Letras, da Academia Norte-Riograndense de Letras, da Academia Pernambucana de Letras Jurídicas, da Academia Nordestina de Letras e Artes. Foi, ainda, Presidente do Conselho Diretor da Fundação Joaquim Nabuco de Pesquisas Sociais e do Conselho Estadual de Cultura de Pernambuco.

Também na vida pública, Senhor Presidente e Senhores Senadores, Nilo Pereira notabilizou-se por uma conduta exemplar. Por duas vezes, dirigiu o Departamento de Educação do Estado de Pernambuco; em três ocasiões, ocupou o cargo de Secretário de Estado; como Deputado Estadual, na legislatura 1951-54, chegou a Líder da Maioria na Assembléia Legislativa de Pernambuco ao tempo em que Agamenon Magalhães governava o Estado.

Sr. Presidente, cristão integral, Nilo Pereira deu-nos sobretudo — e isso é que deva registrar como característica maior de sua personalidade — o testemunho do que é ser um humanista integral. Quer no plano intelectual, quer em suas atividades políticas, ele fez de sua vida e de sua obra um exercício contínuo de lucidez e rigorosa humanidade. Daí entendermos ser essa herança humanística o elemento definidor de sua trajetória de vida e seu maior legado.

Com a morte de Nilo Pereira, perdemos um convívio amigo, denso, enriquecedor. A força de suas idéias e seu exemplo moral continuarão, contudo, junto a nós, ajudando a clarear permanentemente os nossos caminhos pernambucanos, nordestinos, brasileiros, universais.

Desejo, finalmente, expressar em meu nome — e tenho certeza em nome de todo o Senado — os sentimentos à família do Professor Nilo Pereira: sua viúva, D. Lila Marques Pereira, e filhos — Dr. Roberto Pereira, Presidente da Empresa Pernambucana de Turismo, Professor Geraldo Pereira, médico e diretor da Faculdade de Medicina da Universidade Federal de Pernambuco; Fátima, Tereza, Eliane e Beatriz.

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE (Rachid Saldanha Derzi)** — Concedo a palavra ao nobre Senador Ney Maranhão.

**O SR. NEY MARANHÃO (PRN — PE.** Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Sr<sup>tes</sup> e Srs. Senadores, ocupo a tribuna no intuito de lançar um pouco de luz sobre uma área de política pública que, mercê de suas múltiplas ramificações e complexidade, tem sido vitimada por incompreensões e denúncias de toda ordem, que só servem para desorientar a opinião pública.

Refiro-me, Sr. Presidente, à política agrícola e de abastecimento, domínio no qual o Governo do Presidente Fernando Collor vem conseguindo imprimir a marca modernizadora e moralizadora, apanágio de sua vitoriosa candidatura ao Palácio do Planalto.

Em maio do ano passado, foi promulgada a lei que autorizou o processo de fusão entre as estatais Companhia de Financiamento da Produção (CFP), Companhia Brasileira de Alimentos (Cobal) e Companhia Brasileira de Armazenamento (Cibrazem), ensejando a criação da Conab — Companhia Nacional de Abastecimento, destinada a formular e implementar uma nova filosofia de trabalho que redundasse na melhoria da produção agrícola nacional e dos índices de nutrição e bem-estar do nosso povo.

Em pouco mais de um ano, a Conab promoveu uma verdadeira revolução no setor, banindo vícios antigos e introduzindo diretrizes e instrumentos apropriados à política estratégica de abastecimento de um país grande, moderno e dinâmico.

Permita, Sr. Presidente, destacar as principais realizações da companhia.

Denúncias sobre as perdas de produtos alimentícios armazenados pelo Governo foram objeto da campanha eleitoral de vários candidatos — Collor, Lula e Caiado.

Com efeito, ao assumir a Presidência da Conab, o Dr. João Mauro Boschero recebeu a grave herança de oito milhões de toneladas de gêneros alimentícios seriamente comprometidos em sua qualidade e espalhados por mais de seis mil armazéns por todo o País. De imediato, o Dr. Boschero determinou a remoção, beneficiamento, empacotamento e transporte de 650 mil toneladas desses produtos enviando-os a 579 municípios nordestinos.

Coube, Sr. Presidente, ao Exército brasileiro a meritória missão de distribuir esses produtos entre 655 mil famílias/mês, flageladas pela seca, durante sete meses. Permito-me especular se iniciativa de tamanha relevância social não foi objeto de manchete de qualquer jornal talvez por não se tratar de caso de irregularidade, corrupção ou escândalos...

Paralelamente, a Conab desencadeou levantamentos técnicos sobre esses estoques e deflagrou ações com vistas ao ressarcimento das perdas verificadas.

Os produtos que foram objetos dessas ações — deteriorados ou em vias de deterioração, desviados ou existentes apenas no papel — diziam respeito às safras de 83/84 até 88/89. Contra os armazéns depositários infratores foram abertas ações administrativas e, nos muitos casos em que não houve ressarcimento, procedeu a Conab à abetura de 2.673 processos encaminhados para cobrança. Infelizmente, todos conhecemos a morosidade do aparelho Judiciário em punir os culpados por delitos dessa natureza. Não obstante, o Presidente da Conab determinou o descredenciamento de quase mil armazenadores envolvidos em irregularidades.

Portanto, são absolutamente improcedentes as denúncias que se referem a perdas de 279 mil toneladas de grãos. Esse quantitativo diz respeito ao volume de produtos envolvidos em processos analisados e encaminhados para cobrança, a partir de iniciativa da própria direção da Conab.

Nesse seu esforço moralizador, o Presidente Boschero enfrentou numerosos obstáculos. Por exemplo, os arquivos e a documentação legados por administrações anteriores eram os mais precários possíveis. A contabilidade da antiga CFP, formalmente responsável pelo controle desses estoques, apresentava atrasos superiores a quatro anos. Expressiva parcela dos estoques em questão provinha de safras armazenadas ao longo de mais de cinco anos.

Tivesse o Presidente Boschero se concentrado nessa tarefa de arrumação da casa, só isso já o tornaria merecedor de um lugar destacado na história recente da administração pública brasileira. Mas ele não se limitou a isso. A Conab partiu resolutamente para a modernização dos mecanismos de comercialização de estoques, transferindo essa responsabilidade às bolsas de mercadorias. Um testemunho da sintonia da empresa com a filosofia de reorientar o Estado para suas missões sociais básicas e, com isso, abrir novos e maiores horizontes para a iniciativa privada. Hoje, as principais bolsas existentes no País já operam através de sistemas integrados,

com as vendas processando-se quase que totalmente através de leilões públicos.

Para que se possa melhor avaliar essa ação transformadora e modernizadora desencadeada pela companhia, basta dizer que entre junho/90 e dezembro/91, foram comercializados através de leilões públicos, cerca de 6,4 milhões de toneladas métricas de produtos pertencentes aos estoques governamentais. Esses produtos, se colocados em carretas rodoviárias, ocupariam 2,2 vezes a distância compreendida entre Belém e Porto Alegre, o que implica dizer que seriam necessárias 220 mil carretas, em fila indiana, para transportá-los.

Concluindo, Sr. Presidente, agradeço a oportunidade de trazer ao conhecimento desta casa, da imprensa e da opinião pública nacional, fatos que testemunham a seriedade, o dinamismo e a eficácia da ação do Dr. João Mauro Boschero à frente da Companhia Nacional de Abastecimento e, dessa forma, desacreditam versões desinformadas, inconsistentes e capciosas. Em suma, as perdas de produtos armazenados — desviados ou com perda de qualidade — não se referem ao Governo Collor. O que este Governo fez foi iniciar o processo de Saneamento e Modernização das Políticas Agrícola e de Abastecimento, investigando e pedindo à Justiça a punição dos responsáveis.

Neste momento em que foi mudada toda diretoria da Conab, como Líder do Governo, dou meu apoio ao Ministro Cabrera, como homem do campo, está se saindo com competência à altura que todos os agricultores e pecuaristas do Brasil torcem para que tenham safras cada vez maiores, a fim de alimentar o povo brasileiro, com uma armazenagem perfeita, onde, como se viu, Sr. Presidente, as perdas e safadezas apuradas pela diretoria anterior, dariam, em Grãos, o suficiente para alimentar 50 milhões de brasileiros. No episódio da saída do Presidente da Conab, o Tribunal de Contas da União dará a última palavra. Antes não podemos julgar se a diretoria estava certa ou errada no caso das importações de carne. O Tribunal de Contas dará a última palavra, mas não poderia deixar de citar este magnífico trabalho de moralização das coisas públicas na Conab.

Muitas vezes essa disposição moralizadora esbarra no arcaísmo da legislação (data de 1903!) que define a relação jurídica entre o Governo e os armazenadores privados. No próximo ano, o Presidente Collor submeterá ao Congresso Nacional um projeto de lei de armazenagem que corrigirá essas distorções.

Até lá, deixo registrados meus augúrios de que o Poder Legislativo se qualifique cada vez mais para o debate das questões cruciais da política agrícola e de abastecimento, recorrendo à Conab como fonte de informações atualizadas e úteis, e, ao mesmo tempo, dê à nova diretoria que se empossou, condições e institucionais adequadas para o aprimoramento de seu trabalho, num diálogo permanente em prol da modernização produtiva e do resgate da dívida social.

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

**O SR. PRESIDENTE (Rachid Saldanha Derzi)** — Concedo a palavra ao nobre Senador Jutahy Magalhães.

**O SR. JUTAHY MAGALHÃES (PSDB — BA.** Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Sr<sup>as</sup> e Srs. Senadores, na medida em que os negócios, a concorrência, a política, a diplomacia, o relacionamento entre os seres humanos se tornam mais agressivos e selvagens, o homem busca refúgio na vida privada, nas relações pessoais mais próximas, nos



grupos étnicos, na família, enfim, em grupamentos menores que passam a ser o último reduto do amor e da decência.

Sr. Presidente, Sr<sup>as</sup> e Srs. Senadores, faço essa afirmação para configurar meu posicionamento em relação à questão do separatismo no Brasil, que voltou recentemente a ocupar as páginas dos jornais.

Historicamente, no processo de desenvolvimento das nações, sempre apareceram certas tendências secessionistas, particularmente por causa da formação de segmentos com raízes mais ou menos comuns em termos de origem, língua, cultura, religião e desenvolvimento econômico.

Assim aconteceu com o Império Áustro-Húngaro, que sofreu constante pressão de diferentes grupos étnicos, sequiosos de independência. O antigo Império Russo manteve pela força o domínio sobre diversas nacionalidades, entre elas a Ucrânia e a Geórgia.

Tais tendências podem concretizar-se efetivamente quando a ocasião surge, como foi o caso dos países balcânicos outrora dominados pelos turcos; ou, então, podem materializar-se em uma união do tipo federativo, como ocorreu na ex-União das Repúblicas Socialistas Soviéticas.

No Brasil, são poucos os exemplos de movimentos separatistas bem delineados. Alguns movimentos tiveram repercussão e força. O caso mais clássico foi o da Guerra dos Farrapos, que durou dez anos (1835/1845), com várias vitórias dos farrapilhas contra as forças imperiais e com a fundação da República Rio-Grandense em 1836 e, posteriormente, em 1939, a República Juliana, em Santa Catarina.

Antes dos Farrapos, em 1824, em Pernambuco, com a participação do Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba e Alagoas, eclodiu uma revolução que tencionava fundar a República da Confederação do Equador. Importante idealizador desse movimento foi Frei Caneca, impiedosamente fuzilado pelas forças de Dom Pedro I.

Esses acontecimentos, ou esses anseios retornam cíclicamente na vida dos povos cuja história tenha forçado aglutinações, ou tenha sido pontilhada de escaramuças separatistas. Podemos afirmar que, hoje, falar de secessão se tornou modismo, sem dúvida alimentado pelos marcantes eventos ocorridos no Leste Europeu. A Iugoslávia ensanguentando-se com a luta entre sércios e croatas; as repúblicas bálticas proclamando a independência; os movimentos regionalistas da Espanha e da Europa ocidental; os movimentos das minorias étnicas dos Estados Unidos.

Nesse contexto, Sr. Presidente, Sr<sup>as</sup> e Srs. Senadores, diante da esgarçada geral das instituições públicas, provada por escândalos de toda ordem, e das profundas desigualdades regionais, não é de estranhar que também entre nós ressurgam antigas pregações em prol da separação.

Pesquisa de opinião realizada no final do ano passado pelo Instituto Bonilha e publicada pela revista *Isto É* Senhor indica evidente desejo de separação de várias regiões do País. Paulistas, paranaenses, catarinenses e gaúchos, convocados a manifestarem sua opinião, produziram um resultado surpreendente: 41% dos eleitores dessa região votariam a favor da criação de um país independente dos demais Estados do Brasil. Treze por cento demonstraram indecisão e 46% posicionaram-se contra a separação. Além disso, 47% dos entrevistados afirmaram que o Brasil seria mais bem administrado se fosse menor. Sessenta e dois por cento afirmaram não ter dúvidas de que um país constituído apenas pelos quatro Estados do Sul seria muito mais próspero.

Na opinião do sociólogo Bonilha, do homônimo Instituto de Curitiba, já referido, esses resultados são preocupantes, pois não decorrem de campanhas específicas de defesa da secessão. “Não imaginava — declara Bonilha — que a idéia de separação estivesse tão disseminada entre a população do Sul”.

Segundo o ex-Deputado Joaquim Monks, a separação “é questão de sobrevivência. E cita estatísticas: na década de 1930, o Rio Grande do Sul participava com 12% na formação do Produto Interno Bruto, contra 19% de São Paulo; hoje, São Paulo participa com 54% contra apenas 8% do Estado gaúcho.

De acordo com Irton Marx — autor de “República do Pampa Gaúcho” — citado pelo *Jornal do Brasil* de 1º-12-91, “o País é grande demais, ingovernável, inviável, com diferenças regionais intrinsecamente insuperáveis”.

No Nordeste, também se encontram sentimentos parecidos: “Se o Nordeste fosse independente, poderia até ser um país membro da OPEP porque produz muito mais petróleo do que consome”, afirma Sebastião Barreto, professor da Universidade de Pernambuco.

Sr. Presidente, Sr<sup>as</sup> e Srs. Senadores, à parte a moda do momento, é indubitável — como testemunha Carlos Castello Branco — que “a grave crise que se estendeu por toda a década de 80 quebrou a esperança dos brasileiros de rápida transposição do estado de pobreza para o ingresso no Primeiro Mundo. De oitava economia mundial, caiu o País para a décima posição e na apuração de responsabilidades cresceu a irritação entre classes sociais e regiões geoeconômicas. O Sudeste tende a atribuir ao peso morto das regiões carentes o empobrecimento de todo o País e os pobres do Nordeste e da Amazônia tendem a atribuir a persistência da miséria à exploração econômica e à espoliação política dos irmãos bafejados pela fortuna.

Parece claro, assim — conclui Castello Branco — “que as veleidades autonomistas e as idéias separatistas são frutos de um estado geral de deterioração dos valores nacionais como um todo”.

De fato, Sr<sup>as</sup> e Srs. Senadores, quando desaparecem as vantagens de uma união ou quando vêm à tona as falhas de uma união imperfeita, exacerbada pela desigualdade e pela pobreza, surgem as tentativas de mudanças e se escancara o descompromisso com a cidadania.

O brasileiro sente-se cada vez menos cidadão, cada vez menos o entusiasma os valores do civismo e do patriotismo. E não podemos culpá-lo por essa situação, pois a cidadania, o civismo, o patriotismo são valores que se alicerçam na correta elaboração e imparcial aplicação das normas, na prática indeclinável da justiça, no respeito aos direitos humanos, na distribuição das responsabilidades, na serena, mas rigorosa obediência à Constituição.

Hoje, de que é capaz o Estado, se não consegue oferecer e manter aceitáveis serviços no campo da educação, da saúde, da segurança, da habitação e do saneamento e os escândalos proliferam, envolvendo, inclusive, as mais altas esferas e denunciando a improbidade?

Assim como o Estado não atende ao cidadão, o cidadão descompromete-se em relação ao Estado.

Fugindo da agressividade de uma pátria que o trata como pária, o homem refugia-se na realidade próxima, na sua família, na sua região, na sua etnia, onde vive concretamente, onde se relaciona, trabalha, influi, opera e transforma, construindo o seu lugar de amor e decência.



Com efeito, avoluma-se, diante de nós, o agravamento das diferenças, não só regionais, mas também inter e intra-regionais. Em todas as regiões, em todos os Estados do País encontram-se — em níveis variados — os “bolsões de miséria”, convivendo ao lado das “ilhas de progresso”. Os primeiros dados do último censo publicados na imprensa revelam que, mesmo nos Estados mais desenvolvidos do País são díspares — antagônicos até: índices relativos a saneamento, alfabetização, mortalidade infantil, entre outros. Tal constatação levou os técnicos do IPEA a incluí-los nas equações para obtenção do nível de qualidade de vida, deixando de limitar-se, como faziam até então, aos elementos puramente econômicos como “renda per capita” e Produto Interno Bruto.

Faço tal divagação para, sobretudo, enfatizar a denúncia de que a saída para a atual crise nacional está longe de situar-se na divisão ou fragmentação da união nacional. Os nocivos efeitos da atual política econômica, adotada pelo Poder Central, manifestam-se e espalham-se por todos os Estados do País. Os milhões de desempregados, os elevados índices de moratória, os alarmantes números de inadimplência atingem a todos, indiscriminadamente, e, o que é mais grave, contribuem para o aprofundamento das disparidades sociais — seja no Norte, no Nordeste, no Centro-Oeste, no Sudeste ou no Sul.

A solução para os graves e centenários problemas do País só será obtida com a união de todos na luta pela obtenção de um desenvolvimento auto-sustentado em que, ao lado do combate à inflação, encare-se a gravidade dos problemas sociais, buscando alternativas nacionais, regionais e locais.

Como conclusão e por corroborar esse enfoque, gostaria de referir-me, Sr. Presidente, Sr<sup>es</sup> e Srs. Senadores, à opinião de Roberto da Matta, antropólogo e professor da Universidade Notre Dame, em Indiana, Estados Unidos, veiculado no jornal “Folha de S. Paulo”. Afirma o professor que o Brasil, diferentemente de outras regiões do Globo, não é clivado

por nacionalidades distintas, justapostas por caprichos geopolíticos. “Trata-se, ao contrário, da mesma raça, mesma língua, mesma História, mesma Nação”, afirma. Segundo o antropólogo, “o Brasil deve cuidar para não cair em uma ideologia racista, nazista, imposta pelas dificuldades econômicas atuais”.

Muito obrigado. (Muito bem!)

**O SR. PRESIDENTE** (Rachid Saldanha Derzi) — Na presente sessão terminou o prazo para apresentação de emendas ao Projeto de Resolução nº 103, de 1991, de autoria do Senador Maurício Corrêa, que uniformiza o prazo de apresentação de emendas perante as comissões.

Ao projeto não foram oferecidas emendas.

A matéria será despachada às Comissões de Constituição, Justiça e Cidadania, e Diretora.

**O SR. PRESIDENTE** (Rachid Saldanha Derzi) — Nada mais havendo a tratar, a Presidência vai encerrar os trabalhos, convocando os Srs. Senadores para uma sessão extraordinária às 18h15min com a seguinte

## ORDEM DO DIA

— 1 —

Votação, em turno único, do Requerimento nº 877, de 1991, de autoria do Senador José Fogaca, solicitando, nos termos do art. 172, inciso I, do Regimento Interno, a inclusão em Ordem do Dia, do Projeto de Lei do Senado nº 173, de 1991, que tramita em conjunto com os Projetos de Lei do Senado nºs 56 e 145, de 1991.

**O SR. PRESIDENTE** (Rachid Saldanha Derzi) — Está encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 18 horas e 10 minutos)

# Ata da 4ª Sessão, em 19 de fevereiro de 1992

## 2ª Sessão Legislativa Ordinária, da 49ª Legislatura

### — EXTRAORDINÁRIA —

#### Presidência do Sr. Rachid Saldanha Derzi

#### ÀS 18 HORAS E 15 MINUTOS, ACHAM-SE PRESENTES OS SRS. SENADORES:

Afonso Camargo — Albano Franco — Alexandre Costa — Almir Gabriel — Amazonino Mendes — Amir Lando — Antonio Mariz — Aureo Mello — Beni Veras — Carlos De'Carli — Carlos Patrocínio — César Dias — Chagas Rodrigues — Cid Sabóia de Carvalho — Coutinho Jorge — Dario Pereira — Dirceu Carneiro — Divaldo Suruagy — Eduardo Suplicy — Elcio Álvares — Eptácio Cafeteira — Flavião Melo — Francisco Rollemberg — Garibaldi Alves — Gerson Camata — Guilherme Palmeira — Henrique Almeida — Hugo Napoleão — Humberto Lucena — Hydelkel Freitas — Iram Saraiva — Irapuan Costa Júnior — João Calmon — João França — João Rocha — Jonas Pinheiro — Josaphat Marinho — José Eduardo — José

Fogaça — José Paulo Bisol — José Richa — José Sarney — Julio Campos — Júnia Marise — Jutahy Magalhães — Lavoisier Maia — Levy Dias — Lourival Baptista — Lucídio Portella — Magno Bacelar — Mansueto de Lavor — Marco Maciel — Mário Covas — Marluce Pinto — Maurício Corrêa — Mauro Beneditos — Meira Filho — Moisés Abrão — Nabor Júnior — Nelson Carneiro — Nelson Wedekin — Ney Maranhão — Odacir Soares — Onofre Quinan — Oziel Carneiro — Pedro Simon — Rachid Saldanha Derzi — Raimundo Lira — Ronan Tito — Ruy Bacelar — Teotônio Vilela Filho — Valmir Campelo — Wilson Martins.

**O SR. PRESIDENTE** (Rachid Saldanha Derzi) — A lista de presença acusa o comparecimento de 73 Srs. Senadores. Havendo número regimental, declaro aberta a sessão.

Sob a proteção de Deus, iniciamos nossos trabalhos.  
O Sr. 1º Secretário procederá à leitura de comunicações enviadas à Mesa.

São lidas às seguintes:

OF. Nº 18/92

Brasília, 19 de fevereiro de 1992

Senhor Presidente,

Nos termos regimentais, tenho a honra de indicar a Vossa Excelência o SENADOR IRAPUAN COSTA JÚNIOR, como Suplente, da Comissão Parlamentar Conjunta do Mercosul.

Ao ensejo, renovo a Vossa Excelência os protestos de estima e consideração. — Senador Humberto Lucena, Líder do PMDB.

OF. Nº 19/92

Brasília, 19 de fevereiro de 1992

Senhor Presidente,

Nos termos regimentais, tenho a honra de indicar a Vossa Excelência o SENADOR WILSON MARTINS, como Suplente, da Comissão Parlamentar Conjunta do Mercosul.

Ao ensejo, renovo a Vossa Excelência os protestos de estima e consideração. — Senador Humberto Lucena, Líder do PMDB.

O SR. PRESIDENTE (Rachid Saldanha Derzi) — Os expedientes lidos vão à publicação.

Passa-se à

### ORDEM DO DIA

Votação, em turno único, do Requerimento nº 877, de 1991, de autoria do Senador José Fogaça, solicitando, nos termos do art. 172, inciso I, do Regimento Interno, a inclusão em Ordem do Dia, do Projeto de Lei do Senado nº 173, de 1991, que tramita em conjunto com os Projetos de Lei do Senado Nº 56 e 145, de 1991.

Em votação o requerimento, em turno único.

Os Srs. Senadores que o aprovam queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Aprovado.

Os Projetos de Lei do Senado nºs 56, 145 e 176, de 1991, serão incluídos em Ordem do Dia oportunamente.

O SR. PRESIDENTE (Rachid Saldanha Derzi) — Nada mais havendo a tratar, a Presidência vai encerrar os trabalhos, designando para a sessão ordinária de amanhã a seguinte

### ORDEM DO DIA

— 1 —

#### PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº 17, DE 1991

Discussão, em primeiro turno, da Proposta de Emenda à Constituição nº 17, de 1991, de autoria do Senador Pedro Simon e outros Senadores, que dá nova redação do inciso II do art. 40 da Constituição Federal. (2ª sessão de discussão.)

— 2 —

#### MATÉRIA A SER DECLARADA PREJUDICADA

Projeto de Lei do Senado nº 233, de 1991, de autoria do Senador Nelson Wedekin, que dispõe sobre a aposentadoria do trabalhador rural, e dá outras providências.

O SR. PRESIDENTE (Rachid Saldanha Derzi) — Está encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 18 horas e 22 minutos)

#### ATA DA 220ª SESSÃO, REALIZADA EM 5 DE DEZEMBRO DE 1991 (Publicada no DCN — (Seção II) de 6-12-91)

#### Retificações

Na página nº 8679, 2ª coluna, imediatamente após o Projeto de Decreto Legislativo nº 138/91, exclua-se, por publicação indevida, o seguinte:

## MENSAGEM

### N. 166, de 1988

(Do Poder Executivo)

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional:

Em conformidade com o disposto no artigo 44, inciso I, da Constituição Federal, tenho a honra de submeter à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de exposição de motivos do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores, o texto da Convenção nº 153, da Organização Internacional do Trabalho (OIT), relativa à duração do trabalho e períodos de descanso nos transportes por rodovias, adotada em Genebra em 1979, durante a 65.ª Sessão da Conferência Internacional do Trabalho.

Brasília, 22 de abril de 1988. — José Sarney.

#### EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS SIE/DAI/SRC/97/PEMÜ-OIT, DE 13 DE ABRIL DE 1988, DO SENHOR MINISTRO DE ESTADO DAS RELAÇÕES EXTERIORES.

A Sua Excelência o Senhor  
Doutor José Sarney,  
Presidente da República.

Senhor Presidente:

Tenho a honra de submeter à alta apreciação de Vossa Excelência, acompanhado de projeto de mensagem ao Congresso, o texto da Convenção nº 153, da Organização Internacional do Trabalho (OIT), sobre duração do trabalho e períodos de descanso nos transportes por rodovias.

2. A Convenção nº 153 foi adotada na 65.ª Reunião da Conferência Internacional do Trabalho, que se realizou em Genebra em 1979. Seu texto foi examinado tanto pela Comissão Tripartite instituída pelo Senhor Ministro de Estado do Trabalho através da Portaria nº 3.232, de 15 de julho de 1987, quanto pela Comissão de Direito do Trabalho e, em ambas as instâncias, recebeu pareceres favoráveis ao encaminhamento para exame pelo Congresso com vistas à sua ratificação.

3. A Convenção em pauta dispõe sobre a duração da jornada de trabalho e dos repousos obrigatórios dos empregados em empresa de transporte coletivo e carga. A Convenção estabelece o limite de quarenta e oito horas semanais e o de oito horas diárias de trabalho para os empregados na condução de veículos e outros serviços auxiliares relativos ao veículo, carga e passageiros, e admite a prorrogação extraordinária de uma hora.

4. Consultadas a esse respeito, a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres e a Confederação Nacional dos Transportes Terrestres pronunciaram-se a favor da ratificação da Convenção nº

153. Cabe registrar que a Consultoria Jurídica do Ministério do Trabalho, por outro lado, manifestou-se contrariamente à ratificação, com base em que as disposições da legislação brasileira são mais favoráveis ao trabalho do que as constantes da Convenção n.º 153, e, em consequência, a ratificação gerará, no plano interno, um conflito de lei. Com esse parecer não concordou a Secretaria de Relações do Trabalho, da mesma Pasta, por entender que o limite da prorrogação extraordinária do trabalho (uma hora, segundo a Convenção, e de duas, pela lei brasileira) não constituiria obstáculo à ratificação.

5. Conforme é do conhecimento de Vossa Excelência, o artigo 19 da Constituição da OIT estatui que as convenções adotadas pela Conferência Internacional do Trabalho sejam submetidas às autoridades competentes, com vistas à sua ratificação, no prazo máximo de dezoito meses a contar do término da sessão da Conferência.

6. Nessas condições, venho solicitar a Vossa Excelência que, se assim houver por bem, se digne mandar ao exame do Congresso Nacional o anexo da Convenção n.º 153, da OIT, sobre a duração do trabalho e períodos de descanso nos transportes por rodovia.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência, Senhor Presidente, os protestos do meu mais profundo respeito. — Roberto Abreu Sodré.

#### CONFERENCIA INTERNACIONAL DO TRABALHO

##### Convenção 153

#### CONVENÇÃO SOBRE DURAÇÃO DO TRABALHO E PERÍODOS DE DESCANSO NOS TRANSPORTES POR RODOVIA

A Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho:

Convocada em Genebra pelo Conselho de Administração da Repartição Internacional do Trabalho, e reunida em dita cidade em 6 de junho de 1979, em sua sexagésima quinta reunião:

Depois de ter decidido adotar diversas proposições relativas à duração do trabalho e períodos de descanso em transporte por rodovia, questão que constitui o quinto ponto da ordem do dia da presente reunião, e

Depois de ter decidido que tais proposições se revestissem da forma de convenção internacional, adota, com a data de vinte e sete de junho de mil novecentos e setenta e nove, a presente Convenção, que poderá ser citada como a Convenção sobre duração do trabalho e períodos de descanso (transportes por rodovia), de 1979:

##### Artigo 1

1. A presente Convenção aplica-se a todos os motoristas assalariados de veículos automotores dedicados profissionalmente ao transporte por estrada, interior ou internacional, de mercadorias ou pessoas, quer estejam os ditos motoristas empregados em empresas de transporte por conta de outrem, quer em empresas que efetuem transporte de mercadorias ou de pessoas por conta própria.

2. Salvo disposição em contrário da presente Convenção, esta se aplicará também, quando estes trabalham na qualidade de motoristas, aos proprietários de veículos automotores dedicados profissionalmente ao transporte por estrada e aos membros não assalariados de sua família.

##### Artigo 2

1. A autoridade ou o organismo competente de cada país poderá excluir do campo de aplicação das disposições da presente convenção, ou de algumas delas, as pessoas que conduzam um veículo dedicado a:

a) transportes urbanos ou certos tipos de tais transportes, considerando suas condições técnicas de exploração e as condições locais;

b) transportes efetuados por empresas agrícolas ou florestais, na medida em que tais transportes efetuem-se por meio de tratores ou outros veículos destinados a trabalhos agrícolas ou florestais locais e se destinem exclusivamente à exploração por parte destas empresas;

c) transporte de doentes e feridos, transportes com fins de salvamento e transportes efetuados para os serviços de luta contra incêndios;

d) transportes com finalidade de defesa nacional e para os serviços de polícia e, na medida em que não coincidam com os efetuados por empresas de transporte por conta de outrem, outros transportes para os serviços essenciais dos poderes públicos;

e) transporte por táxis;

f) transportes que, dados os tipos de veículos utilizados, sua capacidade de transporte de pessoas ou de mercadorias, ou trajetos limitados que se efetuem ou as velocidades máximas autorizadas, pode-se considerar que não exijam uma regulamentação especial no que concerne a duração da condução e os períodos de descanso.

2. A autoridade ou o organismo competente de cada país deverá fixar normas apropriadas sobre a duração da condução e períodos de descanso dos motoristas que tenham sido excluídos da aplicação das disposições da presente convenção, ou de algumas delas, em conformidade com as disposições do parágrafo 1 deste artigo.

##### Artigo 3

A autoridade ou o organismo competente de cada país deverá consultar as organizações representativas de empregadores e de trabalhadores interessadas antes de se tomar decisões sobre qualquer questão que seja objeto da presente Convenção.

##### Artigo 4

1. Para efeito da presente Convenção, a expressão "duração do trabalho" significa o tempo dedicado pelos motoristas assalariados:

a) à condução e a outros trabalhos durante o tempo de circulação do veículo;

b) aos trabalhos auxiliares relacionados ao veículo, aos seus passageiros ou a sua carga.

2. Os períodos de simples presença, de espera ou de disponibilidade, passados no veículo ou no lugar de trabalho, e durante os quais os motoristas não dispõem livremente do seu tempo, podem ser considerados parte da duração do trabalho na proporção que se determinará em cada país, pela autoridade ou organismo competente, por meio de contratos coletivos ou por qualquer outro meio conforme a prática nacional.

##### Artigo 5

1. Não deverá autorizar-se nenhum motorista a dirigir ininterruptamente por mais de quatro horas sem fazer uma pausa.

2. A autoridade ou o organismo competente de cada país, consideradas as condições particulares nacionais, poderá autorizar que se ultrapasse em uma hora no máximo o período mencionado no parágrafo 1 deste artigo.

3. A duração de pausa a que se refere o presente artigo, e, se for o caso, seu fracionamento, deverá ser determinada pela autoridade ou organismo competente de cada país.

4. A autoridade ou o organismo competente de cada país poderá precisar os casos em que as disposições do presente artigo serão inaplicáveis por desfrutarem os motoristas de pausas suficientes durante a condução, seja em razão de interrupções previstas no horário, seja em razão do caráter intermitente de seu trabalho.

##### Artigo 6

1. A duração total máxima da condução, compreendidas as horas extraordinárias, não deverão exceder as nove horas diárias ou as quarenta e oito horas semanais.

2. As durações totais de condução a que se refere o parágrafo 1 do presente artigo poderão ser calculadas em função da média diária ou semanal a ser determinada pela autoridade ou organismo competente de cada país.

3. As durações totais de condução a que se refere o parágrafo 1 do presente artigo deverão ser reduzidas nos

transportes que se efetuam em condições particularmente difíceis. A autoridade ou organismo competente de cada país determinará que transportes se efetuam em tais condições e fixará as durações totais de condução aplicáveis aos motoristas interessados.

#### Artigo 7

1. Todo motorista assalariado terá direito a uma pausa após cinco horas contínuas de duração do trabalho, tal como esta duração é definida no parágrafo 1 do artigo 4 da presente Convenção.

2. A duração da pausa a que se refere o parágrafo 1 do presente artigo e, se for o caso, seu fracionamento deverão ser determinadas pela autoridade ou organismo competente de cada país.

#### Artigo 8

1. O descanso diário dos motoristas deverá ser, pelo menos, de dez horas consecutivas para cada período de vinte e quatro horas, contadas a partir do início da jornada de trabalho.

2. O descanso diário poderá ser calculado em função da média dos períodos a ser determinada pela autoridade ou organismo competente de cada país, ficando entendido que não poderá em nenhum caso ser inferior a oito horas nem reduzir-se a oito horas mais do que duas vezes por semana.

3. A autoridade ou o organismo competente de cada país poderá estabelecer durações diferentes de descanso diário, segundo se trate de transporte de viajantes ou de mercadorias, ou do descanso realizar-se na residência do motorista ou fora dela, com a condição de que se respeitem as durações mínimas indicadas nos §§ 1 e 2 do presente artigo.

4. A autoridade ou o organismo competente de cada país poderá prever exceções às disposições dos §§ 1 e 2 do presente artigo a respeito da duração do descanso diário e a forma desse descanso, no caso de veículos com dois condutores e de veículos que utilizem um ferry-boat (balsa) ou um trem.

5. Durante o descanso diário não se deverá obrigar o condutor a permanecer no veículo ou próximo a este, desde que haja tomado as medidas necessárias para garantir a segurança do veículo e de sua carga.

#### Artigo 9

1. A autoridade ou o organismo competente de cada país poderá permitir, na forma de exceções temporárias, ainda que apenas na medida necessária para a execução de trabalhos indispensáveis, prorrogação na duração do período de condução do veículo e na duração do trabalho não-interrompido, bem como reduções da duração do descanso diário a que se referem os arts. 5, 6, 7 e 8 da presente Convenção:

a) em caso de acidente, avaria, atraso imprevisto, perturbação do serviço ou interrupção do tráfego;

b) em caso de força maior;

c) quando for necessário assegurar o funcionamento de serviços de utilidade pública em caráter urgente e excepcional.

2. Quando as condições nacionais ou locais em que se realizam os transportes por estradas não permitirem a estrita observância dos arts. 5, 6, 7 e 8 da presente Convenção, a autoridade ou o organismo competente de cada país poderá também autorizar prorrogações na duração do período de condução, na duração do trabalho não-interrompido e reduções na duração do descanso diário a que se referem estes artigos e autorizar exceções à aplicação dos arts. 5, 6 e 8 com respeito aos motoristas a que se refere o § 2 do art. 1 da presente Convenção. Num tal caso, o Membro interessado deverá, mediante uma declaração anexa à sua ratificação, descrever estas condições nacionais ou locais, assim como as prorrogações, reduções ou exceções permitidas em conformidade com este parágrafo. Tal Membro deverá indicar, nas memórias submetidas em virtude do art. 22 da Constituição da Or-

ganização Internacional do Trabalho os processos realizados para se alcançar uma aplicação mais estrita ou mais extensa dos arts. 5, 6, 7 e 8 da presente Convenção e poderá anular sua declaração em qualquer momento por uma declaração ulterior.

#### Artigo 10

1. A autoridade ou o organismo competente de cada país deverá estabelecer:

a) uma cartilha individual de controle e prescrever as condições de sua expedição, seu conteúdo e a maneira pela qual devem ser utilizadas pelos motoristas;

b) um procedimento para a declaração das horas de trabalho efetuadas de acordo com as disposições do § 1 do art. 9 da presente Convenção e das circunstâncias que se tenham justificado.

2. Todo empregador deverá:

a) manter, na forma aprovada pela autoridade ou organismo competente de cada país, um registro que indique as horas de trabalho e de descanso de todo motorista por ele empregado;

b) pôr o dito registro à disposição das autoridades de controle nas condições que a autoridade ou o organismo competente de cada país determinar.

3. Caso faça-se necessário para certas categorias de transportes, os meios tradicionais de controle previstos nos §§ 1 e 2 do presente artigo deverão ser substituídos ou complementados, na medida do possível, pelo recurso a meios modernos, como, por exemplo, os aparelhos registradores de velocidade e tempo, segundo as normas estabelecidas pela autoridade ou organismo competente de cada país.

#### Artigo 11

1. A autoridade ou organismo competente de cada país deverá prever:

a) um sistema adequado de inspeção, que compreenda controle nas empresas e nas estradas;

b) sanções apropriadas em caso de infração.

#### Artigo 12

Na medida em que não tenham sido aplicadas por meio de contratos coletivos, laudos arbitrais ou qualquer outra forma conforme a prática nacional, as disposições da presente Convenção deverão ser aplicadas por via legislativa ou regulamentar.

#### Artigo 13

A presente Convenção prevê a Convenção sobre as horas de trabalho e descanso (transporte por rodovia), de 1939.

#### Artigo 14

As ratificações formais da presente Convenção serão comunicadas, para seu registro, ao Diretor Geral da Repartição Internacional do Trabalho.

#### Artigo 15

1. Esta Convenção obrigará unicamente aqueles Membros da Organização Internacional do Trabalho cujas ratificações tenham sido registradas pelo Diretor Geral.

2. Entrará em vigor doze meses depois da data em que as ratificações de dois dos Membros tenham sido registradas pelo Diretor Geral.

3. A partir desse momento, esta Convenção entrará em vigor, para cada Membro, doze meses após a data em que tenha sido realizada sua ratificação.

#### Artigo 16

1. Todo Membro que tenha ratificado esta Convenção poderá denunciá-la ao expirar um período de dez anos, a partir da data em que tenha entrado em vigor, mediante uma ata comunicada, para seu registro, ao Diretor Geral da Repartição Internacional do Trabalho. A

denúncia não surtirá efeito até um ano após a data em que tenha sido registrada.

2. Todo Membro que tenha ratificado esta Convenção e que, num prazo de um ano após a expiração do mencionado período de dez anos, não faça uso do direito de denúncia previsto neste artigo ficará obrigado durante um novo período de dez anos, podendo, futuramente, denunciar esta Convenção ao expirar cada período de dez anos, nas condições previstas neste artigo.

#### Artigo 17

1. O Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho notificará todos os Memores da Organização Internacional do Trabalho do registro de quantas ratificações, declarações e denúncias lhe comunicarem os Membros da Organização.

2. Ao notificar os Membros da Organização do registro da segunda ratificação que lhe tenha sido comunicada, o Diretor-Geral informará os Membros da Organização sobre a data em que entrará em vigor a presente Convenção.

#### Artigo 18

O Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho apresentará ao Secretário-Geral das Nações Unidas, para efeito de registro e em conformidade com o artigo 102 da Carta das Nações Unidas, uma informação completa sobre todas as ratificações, declarações e atas de denúncia que tenham sido registradas de acordo com os artigos precedentes.

#### Artigo 19

Sempre que julgar necessário, o Conselho de Administração da Secretaria Internacional do Trabalho apresentará à Conferência uma memória sobre a aplicação da Convenção, e considerará a conveniência de incluir na ordem do dia da Conferência a questão de sua revisão total ou parcial.

#### Artigo 20

1. Caso a Conferência adote uma nova Convenção que implique a revisão total ou parcial do presente, e a menos que a nova Convenção contenha disposições em contrário:

a) a ratificação, por um Membro, da nova Convenção revisor implicará, ipso jure, a denúncia imediata desta Convenção, não obstante as disposições contidas no artigo 16, desde que a nova Convenção revisora tenha entrado em vigor;

b) a partir da data em que entre em vigor a nova Convenção revisora, a presente Convenção cessará de estar aberta à ratificação por parte dos Membros.

2. Esta Convenção continuará em vigor em qualquer hipótese, em sua forma e conteúdo atuais, para os Membros que o tenham ratificado e não ratifiquem a nova Convenção revisora.

#### Artigo 21

As versões inglesa e francesa do texto desta Convenção são igualmente autênticas.

### CONVENTION N.º 153

#### Convention concernant la durée du travail et les périodes de repos dans les transports routiers

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Convoqué à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 6 juin 1979, en sa soixante-cinquième session;

Après avoir décidé d'adopter certaines propositions relatives à la durée du travail et aux périodes de repos dans les transports routiers, question qui constitue le cinquième point à l'ordre du jour de la session;

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une convention internationale, adopte, ce

vingt-septième jour de juin mil neuf cent soixante-dix-neuf, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention sur la durée du travail et les périodes de repos (transports routiers), 1979.

#### Article 1

1. La présente convention s'applique aux conducteurs salariés de véhicules automobiles effectuant à titre professionnel des transports intérieurs ou internationaux par route de marchandises ou de personnes, que ces conducteurs soient employés dans des entreprises de transports pour le compte d'autrui ou dans des entreprises effectuant des transports de marchandises ou de personnes pour compte propre.

2. Sauf disposition contraire contenue dans la présente convention, celle-ci s'applique également lorsqu'ils sont occupés comme conducteurs, aux propriétaires de véhicules automobiles effectuant à titre professionnel des transports routiers et aux membres non salariés de leur famille.

#### Article 2

1. L'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays peut exclure de l'application des dispositions de la présente convention ou de certaines d'entre elles les personnes occupées à conduire un véhicule effectuant:

a) des transports urbains ou certains types de ces transports, compte tenu des conditions techniques d'exploitation qui leur sont propres et des conditions locales;

b) des transports des entreprises agricoles ou forestières dans la mesure où ces transports sont opérés par des tracteurs ou autres engins affectés aux travaux agricoles ou forestiers locaux et servent exclusivement à l'exploitation de ces entreprises;

c) des transports de malades et de blessés, des transports de sauvetage ainsi que des transports effectués pour les services de lutte contre l'incendie;

d) des transports effectués pour la défense nationale et les services de la police ainsi que des transports effectués pour d'autres services essentiels des pouvoirs publics dans la mesure où ces derniers types de transports ne concurrencent pas ceux effectués par des entreprises de transports pour compte d'autrui;

e) des transports par taxi;

f) des transports qui, en raison des types de véhicules utilisés, de leurs capacités de transport de personnes ou de marchandises, des parcours limités qu'ils effectuent ou des vitesses maxima autorisées, peuvent être considérés comme n'exigeant pas une réglementation spéciale en matière de durée de conduite et de repos.

2. L'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays doit fixer des normes adéquates sur la durée de conduite et les repos à appliquer aux conducteurs exclus de l'application des dispositions de la présente convention, ou de certaines d'entre elles, conformément aux dispositions du paragraphe 1 ci-dessus.

#### Article 3

Les organisations représentatives d'employeurs et de travailleurs intéressées doivent être consultées par l'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays avant que des décisions ne soient prises sur toute question couverte par les dispositions de la présente convention.

#### Article 4

1. Aux fins de la présente convention, l'expression "durée du travail" signifie le temps consacré par les conducteurs salariés:

a) à la conduite et à d'autres travaux pendant la période de circulation du véhicule;

b) aux travaux auxiliaires concernant le véhicule, ses passagers ou sa charge.

2. Les périodes de simple présence, d'attente ou de disponibilité, passées sur le véhicule ou au lieu de travail et pendant lesquelles les conducteurs ne disposent pas librement de leur temps peuvent être considérées comme

faisant partie de la durée du travail dans une proportion à déterminer, dans chaque pays, par l'autorité ou l'organisme compétent, par les conventions collectives ou par tout autre moyen conforme à la pratique nationale.

#### Article 5

1. Aucun conducteur ne doit être autorisé à conduire au-delà d'une période continue de quatre heures au plus sans bénéficier d'une pause.

2. L'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays peut, compte tenu des conditions particulières au plan national autoriser un dépassement d'une heure au maximum de la période mentionnée au paragraphe 1 ci-dessus.

3. La durée de la pause visée au présent article et, le cas échéant, son fractionnement doivent être déterminés par l'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays.

4. L'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays peut préciser des cas où les dispositions du présent article seraient inapplicables en raison du fait que les conducteurs bénéficient de pauses suffisantes dans la conduite par suite d'interruptions prévues par l'horaire ou par suite du caractère intermittent du travail.

#### Article 6

1. La durée totale maximum de conduite, y compris les heures supplémentaires, ne doit dépasser ni neuf heures par jour, ni quarante-huit heures par semaine.

2. Les durées totales de conduite visées au paragraphe 1 ci-dessus peuvent être calculées en moyenne sur un nombre de jours ou de semaines à déterminer par l'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays.

3. Les totaux des heures de conduite fixés au paragraphe 1 ci-dessus doivent être réduits dans les transports s'effectuant dans des conditions particulièrement difficiles. L'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays déterminera les transports s'effectuant dans de telles conditions et fixera les totaux des heures de conduite à appliquer aux conducteurs concernés.

#### Article 7

1. Tout conducteur salarié a droit à une pause après une durée du travail de cinq heures continues telle que cette durée est définie à l'article 4, paragraphe 1, de la présente convention.

2. La durée de la pause visée au paragraphe 1 ci-dessus et, le cas échéant, son fractionnement doivent être déterminés par l'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays.

#### Article 8

1. Le repos journalier des conducteurs doit être d'au moins dix heures consécutives au cours de toute période de vingt-quatre heures à compter du commencement de la journée de travail.

2. Le repos journalier peut être calculé en moyenne sur des périodes à déterminer par l'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays, étant entendu qu'il ne pourra en aucun cas être inférieur à huit heures ni réduit à huit heures plus de deux fois par semaine.

3. L'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays peut prévoir des durées différentes de repos journalier selon qu'il s'agit de transports de voyageurs ou de marchandises, ou selon que ce repos est pris au lieu de résidence du conducteur ou en dehors de celui-ci, à condition que les durées minima stipulées aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient respectées.

4. L'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays peut prévoir des durées et des modalités de repos journalier qui dérogent aux dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article pour les véhicules dont l'équipage comprend deux conducteurs et pour les véhicules empruntant un ferry-boat ou un train.

5. Pendant la durée de son repos journalier, le conducteur ne doit pas être tenu de rester sur le véhicule ou à proximité de celui-ci lorsqu'il a pris les précautions nécessaires pour assurer la sécurité du véhicule et de sa charge.

#### Article 9

1. L'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays peut permettre, à titre de dérogations temporaires mais uniquement dans la mesure nécessaire pour effectuer les travaux indispensables, des prolongations de la durée de conduite, des prolongations de la durée du travail continu ainsi que des réductions de la durée du repos journalier dont il est question aux articles 5, 6, 7 et 8 de la présente convention:

a) en cas d'accident, de dépannage, de retard imprévu, de perturbation de service ou d'interruption du trafic;

b) en cas de force majeure;

c) en cas de nécessité urgente et exceptionnelle d'assurer le fonctionnement de services d'intérêt public.

2. Lorsque les conditions nationales ou locales dans lesquelles les transports routiers sont effectués ne se prêtent pas à la stricte observation des articles 5, 6, 7 ou 8 de la présente convention, l'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays peut aussi autoriser des prolongations de la durée de conduite, des prolongations de la durée du travail continu et des réductions de la durée du repos journalier dont il est question à ces articles et autoriser des dérogations à l'application des articles 5, 6 ou 8 aux conducteurs visés au paragraphe 2 de l'article 1 ci-dessus. Dans un tel cas, le Membre concerné doit, par une déclaration annexée à sa ratification, décrire ces conditions nationales ou locales ainsi que les prolongations, réductions ou dérogations autorisées en vertu du présent paragraphe. Un tel Membre doit indiquer, dans ses rapports à soumettre en vertu de l'article 22 de la Constitution de l'Organisation Internationale du Travail, quels ont été les progrès réalisés en vue d'une application plus stricte ou plus large des articles 5, 6, 7 et 8 ci-dessus et peut, en tout temps, annuler sa déclaration par une déclaration ultérieure.

#### Article 10

1. L'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays doit prescrire:

a) l'établissement d'un livret individuel de contrôle, les conditions de sa délivrance, son contenu et la manière dont il doit être tenu par les conducteurs;

b) une procédure de déclaration des heures de travail effectuées en application des dispositions de l'article 9, paragraphe 1, de la présente convention et des circonstances qui les ont justifiées.

2. Chaque employeur doit:

a) tenir, sous une forme approuvée par l'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays, un relevé indiquant les heures de travail et de repos de tout conducteur qu'il emploie;

b) mettre ce relevé à la disposition des autorités de contrôle dans des conditions à déterminer par l'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays.

3. Les moyens de contrôle traditionnels visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article doivent, si cela révèle nécessaire pour certaines catégories de transports, être remplacés complètement, dans la mesure du possible, par le recours aux moyens modernes, tels que, par exemple, les tachygraphes, selon les règles à établir par l'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays.

#### Article 11

L'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays doit prévoir:

a) un système d'inspection adéquat, comportant des contrôles dans les entreprises et sur les routes;

b) des sanctions appropriées en cas d'infraction.

## Article 12

Dans la mesure où elles ne sont pas mises en application par voie de conventions collectives, de sentences arbitrales ou de toute autre manière conforme à la pratique nationale, les dispositions de la présente convention doivent être appliquées par voie législative ou réglementaire.

## Article 13

La présente convention porte révision de la convention concernant la durée du travail et les repos (transports par route), 1939.

\* \*

## Articles 14-21: Dispositions finales types

## COMISSÃO DE DIREITO DO TRABALHO

ASSUNTO: Exame da Convenção n.º 153, da OIT

RELATOR: Eugenio Roberto Haddock Lobo

Convenção n.º 153 da OIT sobre "duração do trabalho e períodos de descanso nos transportes por rodovias" — pronunciamento da Comissão Tripartite, instituída pela Portaria MTb n.º 3.232, de 15-7-87, favorável, por maioria, à ratificação, pelo Brasil, desse instrumento multilateral — aprovação da Convenção na 65.ª Conferência Internacional do Trabalho com o pleno endosso da delegação brasileira, conforme Parecer n.º I-109/79 da Lavra do então Consultor Jurídico do Ministério do Trabalho, Julio Cesar do Prado Leite — compatibilidade com a tendência atual das regras de proteção ao trabalho — sua ratificação preencheria vazios nas normas especiais de tutela do trabalho.

1 — Pela ratificação da Convenção n.º 153, na qualidade de membros da Comissão Tripartite, pronunciaram-se os representantes da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT), e os da Confederação Nacional dos Transportes Terrestres (CNTT), bem como o representante da Secretaria de Relações do Trabalho do Ministério do Trabalho (SRT/MTb), deles discrepando o representante da Consultoria Jurídica do Ministério do Trabalho (C.J./MTb), o que fez estado nas seguintes premissas: a) "possibilidade (se ratificada a Convenção) de uma grave consequência, qual seja a de que a parte beneficiada com a diminuição dos direitos da outra, originada da Convenção, passe a exigir, e nisso estará certa, o exato cumprimento da mesma Convenção; b) "se assim for, criado estará um problema de ordem legal internacional, ainda que se alegue que na área trabalhista prevalecerá sempre a norma mais benéfica ao trabalhador, qualquer que seja a sua fonte, isto é, que no conflito predominará a brasileira"; c) seria "ilógico, ou ao menos um contra-senso, acatar-se normativo de qualidade inferior ao já existente" (fls. 14/15).

2 — Ouso, data venia, discordar do parecer emitido pelo ilustrado representante da Consultoria Jurídica do MTb. E o faço não só pelos judiciosos argumentos expendidos pelos insígnis membros da Comissão Tripartite que votaram pela ratificação da Convenção, em tela, mas, também, pelos fundamentos fáticos e jurídicos que levaram a Delegação Brasileira a votar pela aprovação do seu texto, e que outros não são, senão os consubstanciados no douto Parecer n.º I-109/79, subscrito pelo então Consultor Jurídico do Ministério do Trabalho, Julio Cesar do Prado Leite.

3 — Depois de salientar o contornável conflito entre o Projeto de Convenção e a Norma Complementar n.º 18/DR.T.R. — expedida pelo DNER —, no concernente à duração máxima total do tempo de condução, nela compreendidas as horas extraordinárias (9 horas por dia e 48 por semana para o primeiro e 10 horas por dia e 60 por semana para a segunda), teceu o ilustre parecerista as seguintes e adequadas considerações:

"O assunto das horas extraordinárias que no caso concreto extravasa o campo que estamos a examinar e que vem de norma permissiva do

artigo 59 da Consolidação das Leis do Trabalho é, aliás, de importância relevante porque se insere em ponto crucial de nosso procedimento de proteção à prestação de trabalho. Com efeito, de modo geral, estamos a manifestar extrema tolerância no tocante à prorrogação dos horários normalmente ou especialmente deferidos por lei.

O anteprojeto da Consolidação das Leis do Trabalho elaborado pela Comissão Interministerial de Atualização da CLT e feito publicar no Diário Oficial da União, no dia 2 de maio de 1979, por determinação presidencial, em seu anexo XXII, dispõe sobre "O trabalho em Transportes Rodoviários." A ser consagrada a proposta legislativa, as dificuldades acima apontadas desaparecem porque as regras especiais de proteção, que contemplam o transporte de passageiros passam também a cobrir o transporte rodoviário de cargas e não se pode ter em dúvida que o mencionado anteprojeto, no caso em apreço, captou a tendência do direito brasileiro. Tal circunstância confere condições para que a delegação governamental brasileira, sem ressalvas, vote favoravelmente ao projeto de convenção, sendo certo, no entanto e como já referido, que a ratificação do instrumento a ser aprovado na 65.ª Conferência Internacional do Trabalho, dependerá, na oportunidade, da confirmação da aludida tendência e, ainda mais, da disposição em compatibilizar nossa legislação com o tempo máximo de duração de trabalho por semana, previsto no art. 5.º do texto elaborado pela RIT.

Nenhum obstáculo há, sob o prisma que nos é dado examinar, para que a delegação do Brasil vote favoravelmente ao texto de recomendação proposto pelo RIT, não só porque se alinha, em inteireza, ao preconizado no projeto de convenção, como porque o instrumento em causa não reveste caráter vinculativo.

A posição de cautela assumida por grande número de países, que prefere seja adotada, agora, uma recomendação sobre a matéria e não uma convenção complementada por uma re-recomendação, não é de molde a contrapor-se ao nosso parecer no sentido do voto favorável ao texto da conversão, já aprovado em 1.ª discussão, pois tal procedimento em nada nos vincula à ratificação do instrumento que, esse sim, é o momento em que o País assume a obrigação de observá-lo em nosso ordenamento jurídico" (Cfr. "Resoluções e Pareceres da Consultoria Jurídica sobre as Questões da Ordem do Dia da 65.ª Sessão da Conferência Internacional do Trabalho", MTb, 1979, págs. 85/89).

4 — Ora, a tendência atual e marcante do nosso Direito do Trabalho é a de dispensar tratamento especial às profissões que, pelas suas especificidades, exigem uma regulamentação própria, inserindo-as no Capítulo "das Disposições Especiais sobre duração e condições de trabalho", tal como já ocorre, por exemplo, com os ferroviários. Orienta-se essa disciplina de tutela especial das profissões no sentido de reduzir a duração máxima normal do trabalho, inclusive restringir as horas suplementares ou extras, sem que tal regramento violento ou agride as normas gerais de duração do trabalho, entre as quais estão as dos artigos 58 e 59 da CLT.

5 — Precisamente porque inexistente conflito entre as normas especiais de proteção ao trabalho e as gerais, quando aquelas limitam, reduzem ou restringem a jornada máxima normal e as horas suplementares ou extras, é que a jurisprudência, para coibir a prática abusiva dos serviços extraordinários, vem cominando ao empregador o pagamento de percentuais superiores ao prescrito no § 1.º do mencionado art. 59 (20%), indo ao extremo, por norma dissidial, de fixar o correspondente adicional em 100% do valor da hora normal.

Nem por outra razão de ordem teleológica, que não a explicitada, houve por bem a Comissão de Sistematiza-



ção, da Assembleia Nacional Constituinte, inserir no elenco dos direitos individuais dos trabalhadores o pagamento dobrado da hora extra.

6 — Se assim o é, não vejo como possa o Brasil deixar de ratificar a Convenção n.º 153 da OIT, cujo texto seus delegados aprovaram sob condição que se implementou, qual seja, repita-se, a da consolidação da tendência do nosso Direito do Trabalho, no sentido de perseguir a redução quer da duração máxima normal, quer das horas suplementares ou extras, especialmente em relação às profissões que, pelas suas características específicas, são extremamente estafantes, física e mentalmente, como é o caso dos rodoviários.

7 — Significa isso dizer, como bem assinalaram os eminentes representantes da CNTTT, Orlando Coutinho e Omar José Gomes, que, “uma vez ratificado, esse instrumento internacional preencheria o vácuo existente, nesse último campo, em relação aos transportadores de cargas, fossem eles empregados ou autônomos, com efetivo progresso para a legislação nacional, ficando a cargo do DNER e os DNER a disciplina da fiscalização, além daquela normalmente exercitada pelo Ministério do Trabalho” (Cfr. Parecer de fls. 6/11).

Com esse ponto de vista se afina, em gênero e número, o expressado pelo ilustre representante da Secretaria de Relações do Trabalho (Cfr. Parecer de fls. 12/13). E deles não se apartam, na conclusão, os ilustrados representantes da CNTT, Ubiracy Torres Cuóco e José Meneses Senna (Cfr. Parecer de fls. 16/19).

#### Conclusão

Em face do exposto, quer me parecer que deve o Ministério do Trabalho manifestar-se favoravelmente à adoção pelo Brasil das normas inseridas na Convenção n.º 153 da OIT, recomendando ao Congresso Nacional que a ratifique.

Rio de Janeiro, 5 de novembro de 1987. — Eugenio Roberto Haddock Lobo.

OF/CIRCULAR/AAI/CDT/N.º 023/87.

Brasília, 8 de outubro de 1987

Da: Assessoria para Assuntos Internacionais

Ao: Dr. Eugênio Haddock Lobo

Assunto: Encaminha cópia de Convenção para exame e parecer.

Prezado Senhor:

Em nome do Vice-Presidente da Comissão de Direito do Trabalho, Dr. Amauri Mascaro Nascimento, temos a satisfação de encaminhar, em anexo, cópia do documento abaixo referido, para que Vossa Senhoria proceda o devido exame e forneça o respectivo parecer sobre o assunto:

Cordiais saudações, — Lydia Pinheiro de Araújo Sá, Assessoria p/Assuntos Internacionais.

OF/AAI/N.º 069/87

Brasília, 8 de abril de 1987

Da: Assessoria para Assuntos Internacionais

Ao: Consultor Jurídico

Ilmo. Sr.

Dr. Amauri Mascaro Nascimento

MD. Consultor Jurídico

Ministério do Trabalho

Nesta

Senhor Consultor:

Apraz-nos encaminhar a Vossa Senhoria para que seja submetido à consideração da Comissão de Direito do Trabalho, os Pareceres das Comissões Tripartites instituídas para exames das seguintes Convenções e Recomendações:

— Convenção n.º 135 e Recomendação n.º 143 — “Proteção de Representantes de Trabalhadores”.

— Convenção n.º 140 e Recomendação n.º 148 — “Licença paga para estudos”.

— Convenção n.º 143 e Recomendação n.º 151 — “Migrações abusivas — trabalhadores migrantes — promoção de igualdade de tratamento”.

— Convenção n.º 161 e Recomendação n.º 171 — “Serviços de Saúde no Trabalho”.

As Comissões Tripartites instituídas pelas Portarias n.º 3.360, de 30-10-86, Portaria n.º 3.364, de 30-10-86, e Portaria n.º 3.089, de 20-3-86, para exame das Convenções n.ºs 135, 140 e 161, respectivamente, concluíram pelas suas ratificações uma vez que a legislação interna brasileira já atende, perfeitamente, ao estatuído nas Convenções, ora em estudos.

A Comissão Tripartite instituída pela Portaria n.º 3.568, de 19-12-85, para exame da Convenção n.º 143, concluiu pela não ratificação deste instrumento internacional uma vez, que a sua ratificação implicaria uma reformulação da atual política de imigração para adequá-la a “uma política coerente de migrações internacionais com fins de emprego” (Rec. n.º 151). O novo Estatuto do Estrangeiro define uma imigração mais restritiva, seletiva, limitada à suplementação de mão-de-obra especializada, com a entrada do estrangeiro, para ocupar emprego pré-colocado. Assim, mesmo a longo prazo, o governo brasileiro estaria impossibilitado de efetuar mudanças no Estatuto do Estrangeiro para adequá-lo às disposições e benefícios contidos na Convenção n.º 143 da OIT.

Ao serem encaminhados os Pareceres das Comissões Tripartites, talvez seja oportuno sugerir os seguintes elementos adicionais que poderiam auxiliar a decisão quanto à oportunidade de ratificação das Convenções citadas:

a) se as Convenções n.ºs 135, 140 e 161, incorporam avanços significativos na legislação nacional;

b) se possuem disposições ainda não abarcadas pela lei interna;

c) se suas ratificações concorrem para a melhoria e/ou aperfeiçoamento de coleta, tratamento e publicação de estatísticas do trabalho;

d) se são necessárias para a implementação ou melhoria dos contatos do Brasil com outros países;

e) se não existe incompatibilidade entre suas disposições e legislação interna;

f) se, em caso de ratificação, haveria necessidade de adequação da legislação nacional aos dispositivos das Convenções;

g) se, neste caso, haveria possibilidade de se promover as adequações pertinentes no prazo de 12 meses, a partir da data do depósito do instrumento de ratificação.

Entendemos que, tais elementos poderiam servir de roteiro para exame das Convenções Internacionais do Trabalho, também pela Comissão de Direito do Trabalho. Os funcionários do Departamento de Normas da OIT. São de opinião que, a não verificação, em particular, das condições dos itens a, b, c e d, acima, torna praticamente sem efeito o ato de ratificação. O processo “ratificar por ratificar” deve ser evitado, salvaguardando a importância e solenidade de que se reveste um ato de ratificação de um instrumento internacional.

Os pareceres das Comissões Tripartites, que estudaram as Convenções supracitadas devem ser examinados pela Comissão de Direito do Trabalho, e em seguida submetidos ao Congresso Nacional, em virtude do Artigo 19 da Constituição da OIT, (documento em anexo), para apreciação quanto à oportunidade de ratificação ou não, e as Recomendações, apenas para conhecimento do Legislativo.

No caso da Convenção, convém, ainda, esclarecer que a obrigação de submissão ao Congresso Nacional não implica a de propor a sua ratificação.

Na oportunidade renovamos nossos protestos de elevada consideração e apreço. — Bahij Amin Aur, Assessoria p/Assuntos Internacionais.

OF/N.º.....

Brasília, 2 de outubro de 1987

Exm.º Sr.

Dr. Almir Pazzianotto Pinto

DD. Ministro de Estado do Trabalho

Brasília — DF

Excelentíssimo Senhor:

A comissão designada pela Portaria MTB n.º 3.232, publicada no Diário Oficial da União, edição de 17 de julho de 1987, sente-se honrada em poder encaminhar a Vossa Excelência o relatório e a conclusão de seus trabalhos, para os devidos fins, obedecendo as formalidades de praxe.

Conforme se verifica, a comissão, por maioria de votos (três votos a favor e 1 (um) contrário) decidiu opinar favoravelmente à ratificação da Convenção em apreço.

Agradecendo pela atenção que foi dispensada, subscrevemo-nos com estima e consideração.

Atenciosamente, Ubiracy Torres Cuóco, Relator.

**COMISSÃO TRIPARTITE PARA OPINAR  
SOBRE A RATIFICAÇÃO DA CONVENÇÃO  
N.º 153, DA OIT**

**Relatório**

A Comissão Tripartite designada pela Portaria MTB n.º 3.232, de 15 de julho de 1987, publicada no Diário Oficial da União de 17 subsequente, encarregada de examinar a Convenção n.º 153, da Organização Internacional do Trabalho, que versa sobre "Duração do Trabalho e períodos de descanso nos transportes por rodovias", com vistas à possibilidade de ser ratificada pelo Brasil, reuniu-se: a) No dia 10 de agosto de 1987, às 15 horas, no edifício sede do Ministério do Trabalho, com a presença dos seguintes membros: 1) Drs. Orlando Coutinho e Omar José Gomes, representantes da CNTTT; 2) Dr. Orlando da Silva Vila Nova, representante da Secretaria de Relações do Trabalho; 3) Dr. Maurício de Azevedo Penna Chaves, representante da Consultoria Jurídica do MTB; 4) Dr. Ubiracy Torres Cuóco, representante da CNTT. Nessa ocasião foram designados o Dr. Orlando Coutinho para presidir a comissão e o Dr. Ubiracy Torres Cuóco, como relator, fixando-se o dia 15-9-87, às 10 horas, como data para a outra reunião e firmando-se o consenso de que, até o dia 10 de setembro, todos deveriam encaminhar seus pronunciamentos ao relator. Foi lido ofício da CNTT solicitando substituição do Dr. Hélio Góis Ferreira Filho pelo Dr. José Menezes Senna; b) No dia 15-9-87, às 10 horas, no mesmo local, com os mesmos representantes e mais o Dr. José Menezes Senna, da CNTT, para apreciação dos trabalhos apresentados, e conclusão. Todos os membros designados apresentaram suas manifestações a respeito da matéria, as quais se encontram anexadas ao presente relatório, para efeito de encaminhamento ao Excelentíssimo Senhor Ministro do Trabalho.

Brasília, 15 de setembro de 1987. — Orlando Coutinho, Repr. da CNTT — Presidente. — Ubiracy Torres Cuóco, Repr. da CNTT — Relator. — José Menezes Senna — Repr. da CNTT. — Orlando da Silva Vila Nova, Repr. da SRT. — Maurício Azevedo Penna Chaves, Repr. C.J. — MTB. — Omar José Gomes, Repr. da CNTTT.

**COMISSÃO TRIPARTITE PARA OPINAR  
SOBRE A RATIFICAÇÃO DA CONVENÇÃO  
N.º 153, DA OIT**

**Conclusão**

Os membros da Comissão Tripartite designada pela Portaria MTB n.º 3.232, de 15 de julho de 1987, publicada no Diário Oficial da União, edição de 17 subsequente, encarregada de examinar a Convenção n.º 153, da Organização Internacional do Trabalho, que versa sobre "Duração do trabalho e períodos de descanso nos transportes por rodovias", com vistas à possibilidade de ratificação

pelo Brasil, reunidos, todos, na sala de reuniões da Secretaria de Relações do Trabalho, do Ministério do Trabalho, manifestam-se, por maioria de votos, favoravelmente à ratificação da Convenção, nos termos dos pronunciamentos anexos. Os representantes da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres entendem que "a convenção incorpora avanços significativos na legislação nacional", "com a qual não colide, induzindo os setores interessados a uma maior observação da importância da limitação do trabalho nas rodovias, como forma de se prevenir acidentes do trabalho, já existindo disciplinamento no tocante ao transporte interestadual e internacional de passageiros e respectivos mecanismos de controle. Entendem ainda que, se ratificada, a Convenção preencheria o vácuo existente no tocante ao transporte de cargas, com efetivo progresso para a legislação nacional. São favoráveis à ratificação. Os representantes da CNTT também se pronunciaram a favor da ratificação, entendendo que a legislação brasileira consagra normas internas disciplinando além do exigido na Convenção, embora ainda exista muito a disciplinar, dadas as tipicidades do setor transporte. Ademais, a Convenção deixa ampla margem para o disciplinamento local e, considerando o encaixe de seus dispositivos nas normas brasileiras, em nada contribui para o aperfeiçoamento destas. O representante da Consultoria Jurídica do MTB pronunciou-se contrário à ratificação, posicionando que as disposições da legislação brasileira são melhores do que as constantes da Convenção e a ratificação gerará, no plano interno, os direitos e obrigações, nela estabelecidas, originando-se daí um sério conflito, pois que "a parte beneficiada com a diminuição dos direitos das outras, originada da Convenção, pasme a exigir, e, nisto estará certa, o exato cumprimento da mesma convenção. Salienta que não é possível a ratificação parcial da norma internacional. O representante da Secretaria de Relações do Trabalho pronunciou-se favoravelmente à ratificação, salientando a compatibilidade dos dispositivos da Convenção com a legislação brasileira "confrontando com a limitação da prorrogação extraordinária, limitada a uma hora", enquanto que a legislação brasileira a permite por duas horas, o que, entretanto, não constitui obstáculo à ratificação. Manifestaram-se, por maioria de votos (três votos a favor e um contrário) pela ratificação da Convenção, cabendo encaminhamento ao Exm.º Sr. Ministro do Trabalho, para os devidos fins.

Brasília, 15 de setembro de 1987. — Orlando Coutinho, Repr. da CNTTT — Presidente. — Ubiracy Torres Cuóco, Repr. da CNTT — Relator. — José Menezes Senna, Repr. da CNTT — Orlando da Silva Vila Nova, Repr. da SRT. — Maurício Azevedo Penna Chaves, Repr. C.J. — MTB. — Omar José Gomes, Repr. da CNTTT.

Of. n.º 251/87.

Brasília, 10 de setembro de 1987.

Ilm.º Sr.

Dr. Ubiracy Torres Cuóco

DD. Relator da Comissão Tripartite  
instituída pela Portaria n.º 3.232,  
do Ministério do Trabalho

Brasília — DF

Sr. Relator:

Como resultado estipulado na reunião da Comissão Tripartite realizada em 10 de agosto último, entrego a Vossa Senhoria, o pronunciamento dos representantes desta Confederação na aludida Comissão, relativa à ratificação, pelo Brasil, da Convenção n.º 153, da Organização Internacional do Trabalho, que dispõe sobre a Duração do Trabalho e Períodos de Descanso nos Transportes Rodoviários.

Na oportunidade, apresento a V. S.ª, os protestos de pessoal estima e apreço. — Orlando Coutinho, Presidente. Pronunciamento dos Representantes dos Trabalhadores na Comissão Tripartite, instituída pela Portaria número 3.232, do Exm.º Sr. Ministro do Trabalho, para examinar a

**Convenção n.º 153, da OIT, sobre a Duração do Trabalho e Período de Descanso nos Transportes Rodoviários.**

**1) Disposições da Convenção**

**Artigo 1** — Define, este artigo, o âmbito de aplicação do conteúdo normativo da Convenção. Por princípio, é ela aplicável, uma vez ratificada, a todos os condutores de veículos automotores, assalariados, ou seja, vinculados por uma relação de emprego, que profissionalmente se dedicam ao transporte rodoviário, nacional ou internacional, de pessoas ou mercadorias, quer sejam eles empregados de empresas de transporte de passageiros e de bens, quer de outras empresas que disponham de transporte próprio, sejam elas industriais ou comerciais, p.e.

O parágrafo 2 deste artigo dispõe sobre a aplicabilidade das normas aos denominados condutores autônomos de veículos rodoviários e aos membros de sua família não assalariados, salvo quando a própria Convenção disponha em sentido contrário.

**Artigo 2** — Trata o artigo 2 da faculdade do Estado-Membro, ao proceder à ratificação, excluir da incidência normativa, parcial ou geral, algumas categorias de condutores de veículos que especifica: transportes urbanos ou certos tipos de transporte, em razão das condições técnicas de exploração ou de condições locais; transportes de empresas agrícolas ou florestais, desde quando efetuado por tratores ou veículos especiais e destinados exclusivamente utilizados, sua capacidade de transporte de feridos ou feridos (ambulâncias), transporte de salvamento ou empregados na luta contra incêndios (corpos de bombeiros); transportes destinados à defesa nacional ou para serviços policiais; outros transportes para serviços essenciais dos poderes públicos, desde que não explorados em regime de competição com a atividade privada; transportes por táxis; outros transportes que, em razão dos veículos utilizados, sua capacidade de transporte de pessoas ou de mercadorias, seus percursos limitados ou as velocidades máximas permitidas, não estariam a exigir a regulamentação especial estabelecida na Convenção. Para os casos de exclusão expressa, dispõe o parágrafo 2 deste artigo que o Poder competente deve estabelecer normas adequadas sobre a duração do trabalho e os períodos de descanso.

**Artigo 3** — Dispõe o presente artigo sobre a obrigatoriedade da consulta às organizações sindicais de empregado se empregadores interessadas, antes de qualquer decisão sobre questões que sejam objeto das disposições da Convenção. É esta disposição decorrente de outras, específicas, sobre o fortalecimento do tripartismo.

**Artigo 4** — Este artigo conceitua a expressão duração do trabalho como sendo o tempo dedicado pelo condutor assalariado à condução e outros trabalhos durante o período de circulação do veículo, somado àquele de trabalhos auxiliares que se efetuam em relação ao veículo, seus passageiros ou cargas. O parágrafo 2 deixa à faculdade do Poder competente considerar como parte da duração do trabalho, para os fins da Convenção, os períodos de simples presença do condutor, de espera e de disponibilidade, passados no veículo ou no local de trabalho, durante os quais o trabalhador não dispõe livremente do seu tempo.

**Artigo 5** — Por esta disposição, a nenhum condutor deve ser permitido conduzir ininterruptamente o veículo por mais de quatro horas, sem efetuar uma pausa. Em condições nacionais particulares, poderá a autoridade competente autorizar que o tempo de condução ininterrupta seja elevado ao máximo por mais uma hora (parágrafo 2). O parágrafo 3 deixa ao critério do legislador ou autoridade nacional fixar a duração da pausa e, se for o caso, o seu fracionamento e, o 4, a inexistência dessa pausa em razão de outras ocorrentes no tempo de condução, motivadas por interrupções previstas no horário ou do caráter intermitente do trabalho.

**Artigo 6** — Neste artigo, impõe a Convenção a limitação diária e semanal do tempo de condução, compreendi-

das as horas extraordinárias, em nove e quarenta e oito horas, respectivamente, mas permite que a legislação ou a autoridade competente possa estabelecer o critério de cálculo através da média sobre um número de dias ou semanas (parágrafo 2). E o parágrafo 3 permite a redução, pelo legislador, do tempo máximo diário ou semanal de condução, quando os transportes se efetuam em condições particularmente difíceis.

**Artigo 7** — Regula o período de descanso, determinando a obrigatoriedade de pausa após cinco horas contínuas de duração do trabalho, facultando ao legislador fixar a duração da pausa e, se for o caso, o seu fracionamento.

**Artigo 8** — Passa aqui a Convenção a regular o período de descanso entre jornadas, para estabelecê-lo em pelo menos dez horas consecutivas a cada vinte e quatro. Permite (parágrafo 2) que tal período possa resultar de uma média por períodos que o legislador pode determinar, reservado o mínimo de vinte horas de descanso entre duas jornadas e não mais de duas vezes por semana. Já o parágrafo 3 admite ao legislador prever diferentes períodos de descanso entre jornadas segundo seja o transporte de passageiros ou de cargas, ou segundo seja o descanso gozado na residência do condutor ou fora dela, respeitados os mínimos regulados pelo artigo. O descanso entre jornadas poderá também ter regulamentação especial, quando o transporte for efetuado por dois condutores (sistema de dupla equipe) ou de veículo que utilizem balsas ou trens (parágrafo 4). Por último (parágrafo 5) estipula não estar o condutor obrigado, durante o período de descanso entre jornadas, a permanecer no veículo ou próximo a este, sempre que tenha tomado precauções relativas à segurança do veículo ou da carga.

**Artigo 9** — Permite, este dispositivo, o estabelecimento de exceções temporárias, na medida necessária para efetuar trabalhos indispensáveis, prorrogação da duração máxima do tempo de condução e do trabalho ininterrupto, bem como reduções da duração do descanso diário, nas seguintes hipóteses: a) acidentes, avarias, atraso imprevisto, perturbação do serviço ou interrupção do tráfego; b) nos casos de força maior; c) quando necessário para assegurar o funcionamento de serviços de interesse público em caráter urgente e excepcional. O parágrafo 2 deste artigo permite que, quando em razão das condições nacionais ou locais em que o serviço de transporte é realizado, não seja possível a aplicação estrita das normas dos artigos 5, 6, 7 ou 8, a autoridade ou organismo competente poderá autorizar prorrogações dos tempos de condução, de trabalho ininterrupto e redução da duração do descanso diário, assim como autorizar exceções à aplicação dos artigos 5, 6 ou 8 em relação aos condutores autônomos de veículos rodoviários e aos membros não assalariados de sua família. Neste caso, por declaração anexa ao instrumento de ratificação, o Estado-membro deverá descrever essas condições nacionais ou locais, bem como as prorrogações, reduções ou exceções permitidas de acordo com este parágrafo. Nos relatórios que o Estado-membro submeter à apreciação da OIT, exigidos pelo artigo 22 da Constituição do organismo, deverão ser informados os progressos efetuados para uma aplicação mais estrita ou lata dos artigos 5, 6 e 7 da Convenção. A declaração anexa poderá ser anulada em qualquer momento por uma declaração posterior.

**Artigo 10** — Dispõe-se, neste artigo, sob mecanismo de controle da observância das normas de proteção, pelo estabelecimento, pela autoridade ou órgão competente, de: a) caderneta individual de controle, com a prescrição de condições para sua expedição, conteúdo e forma de utilização pelos condutores; b) procedimento da declaração das horas de trabalho efetuadas segundo a permissão contida no artigo 9, com as circunstâncias que as justificaram. Pelo parágrafo 2 impõe-se ao empregador a obrigação de manter registro que indique as horas de trabalho e de descanso de todos os condutores empregados, e de manter tal registro à disposição das autoridades ou órgãos competentes. Permite-se, pelo parágrafo 3, que tais mecanismos de controle possam ser substituídos por instrumentos

modernos de registradores de velocidade e tempo (tacógrafos) segundo normas estabelecidas pelas autoridades ou órgãos.

**Artigo 11** — Impõe-se, aqui, a criação de sistemas adequados de inspeção, que compreenda controles nas empresas e nas rodovias, bem como sanções adequadas nos casos de infração.

**Artigo 12 ou 21** — Estes artigos contêm normas comuns às Convenções da OIT.

## 2) O Parecer desta Confederação

A presente Convenção é de ser ratificada pelo Congresso Nacional, uma vez que efetivamente incorpora avanços significativos na legislação nacional. Ao regular, de maneira flexível e correta a duração do trabalho e os períodos de descanso para os condutores de veículos rodoviários, preenche ela um vácuo na legislação trabalhista, a qual, com especificidade, já tratava de tais condições de trabalho nos demais setores de transporte: o aéreo, o marítimo e o ferroviário, todos com regulamentação especial.

Sem colidir frontalmente com a legislação nacional já vigente (as normas gerais constantes da Consolidação das Leis do Trabalho permitiriam, no nosso entendimento, sua ratificação) a Convenção, pela normalização específica que decorreria da sua adoção, induziria os setores interessados — condutores de veículos, empregados ou autônomos, empresas e autoridades encarregadas da fiscalização trabalhista ou policial, e da regulamentação do trânsito — a uma maior observação da importância da limitação do trabalho nas rodovias como forma de se prevenir os acidentes do trabalho com tais condutores, decorrentes da fadiga física e mental. Ressalte-se a repercussão de tais acidentes, pelos danos físicos, muitas vezes mortais, que causam não só ao próprio condutor como também aos passageiros transportados e a outros condutores de outros veículos que acabam por ser neles envolvidos. Por outro lado, no que diz respeito ao trabalho dos condutores de veículos que operam no serviço de transporte interestadual e internacional de passageiros, a Norma Complementar n.º 18/Dr. TR, em vigor desde 18 de outubro de 1978, data em que foi publicada no Diário Oficial da União pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem do Ministério dos Transportes (DNER) já consagra regime de trabalho que disciplina inclusive o tempo máximo de condução permitido aos condutores de forma idêntica à preconizada pela Convenção, além de instituir mecanismos de controle da duração do trabalho e dos períodos de descanso que atendem a norma internacional. Assim, uma vez ratificado, esse instrumento internacional preencheria o vácuo existente, nesse último campo, em relação aos transportadores de cargas, fossem eles empregados ou autônomos, com efetivo progresso para a legislação nacional, ficando a cargo do DNER e os DNER a disciplina de fiscalização, além daquela normalmente exercitada pelo Ministério do Trabalho.

Por demandar, estas últimas providências, a expedição de alguns atos apenas administrativos, entendem possível sejam efetivados em menos de doze meses contados da data do depósito do instrumento de ratificação.

## 3) Conclusão

São essas as considerações que, na qualidade de representantes da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres, competia-nos apresentar à consideração dos ilustres membros da Comissão Tripartite, para encaminhamento à Douta Comissão de Direito do Trabalho, predispondo-nos, se necessário for, à complementação de informações que melhor permita àquela Comissão o desempenho da sua nobre missão.

Brasília, 10 de setembro de 1987. — Orlando Coutinho — Omar José Gomes.

Ofício SPT/GAB/DF/N.º 30/87

Em 14 de setembro de 1987

Do: Subsecretário de Proteção ao Trabalho

Endereço: Esplanada dos Ministérios, Bl. 10, 6.º andar, Brasília — DF.

Ao: Doutor Ubiracy Torres Cuóco

DD Relator da Comissão Tripartite para examinar a Convenção n.º 153, da OIT.

## Assunto:

Tenho a satisfação de encaminhar a V. S.ª a análise concernente à Ratificação da Convenção n.º 153, da Organização Internacional do Trabalho, que trata da duração do trabalho e períodos de descanso nos transportes por rodovias, conforme estabelecido na última reunião dos membros da Comissão Tripartite, instituída pela Portaria Ministerial n.º 3.232/87.

Atenciosamente, Orlando da Silva Vila Nova, Subsecretário de Proteção ao Trabalho.

## CONVENÇÃO N.º 153, DA ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO

Relatório aos Senhores Membros da Comissão Tripartite, instituída pela Portaria Ministerial n.º 3.232/87

## Introdução

A presente Convenção dispõe sobre a duração da jornada de trabalho e dos repousos obrigatórios aos empregados em empresas de transporte coletivo e de carga, nacionais e internacionais, e ainda, a todos os empregados motoristas, mesmo de empresas que não explorem o transporte como atividade econômica principal.

Não se aplica, todavia, aos profissionais que exploram, por conta própria (autônomos), o transporte de carga ou de passageiros, dada a inexistência de vínculo empregatício.

Permite a aludida Convenção, no seu artigo 2.º, que a autoridade competente em matéria de trabalho exclua do campo de sua aplicação os profissionais que realizam transportes especiais, ou alguns deles, segundo a natureza da sua exploração, tais como os transportes de enfermos, de empresas agrícolas e florestais, de segurança nacional, táxis, bombelões, etc.

No que diz respeito a jornada de trabalho desses profissionais, prevê a Convenção, no seu artigo 4.º, que a duração do trabalho significa o tempo dedicado pelos empregados na condução do veículo e em outros serviços auxiliares com relação ao veículo, cargas ou passageiros, fixa a jornada semanal em 48 (quarenta e oito) horas e a jornada diária em 8 (oito) horas, admitindo a prorrogação extraordinária de mais 1 (uma) hora.

## Compatibilidade com a legislação atual

Os preceitos editados pela presente Convenção compatibilizam-se com os dispositivos embutidos na legislação consolidada atual, no que respeita a jornada diária semanal e períodos de descanso obrigatórios, confrontando, porém, com a limitação da prorrogação extraordinária, limitada a 1 (uma) hora, o que na sistemática do capítulo da duração do trabalho permite a prorrogação em até 2 (duas) horas extraordinárias, fazendo-se mister a inclusão desses trabalhadores nas normas especiais da tutela do trabalho. Será conveniente, portanto, na hipótese da Ratificação, a adequação da legislação interna, no que concerne à prorrogação da jornada desses profissionais.

## Conclusão

Diante do quadro atual, onde os trabalhadores reivindicam, inclusive na Constituinte, a redução da jornada de trabalho semanal, não vemos dificuldades quanto à Ratificação da Convenção em estudo. Isto porque as normas internas são coincidentes, genericamente, com o que preceitua a norma internacional, não constituindo em obstáculo a limitação da prorrogação porquanto também aspiração dos trabalhadores que por certo advirá com a modernização da legislação consolidada em vigor. —

Orlando da Silva Vila Nova, Representante da Secretaria de Relações do Trabalho/MTb.

Comissão Tripartite, instituída pela Portaria n.º 3.232/87 (DO da União de 17-7-87), do Sr. Ministro do Trabalho, para examinar a Convenção n.º 153, da Organização Internacional do Trabalho — OIT, concernente à duração do trabalho e períodos de descanso nos transportes por rodovias.

#### PARECER/CDT 212/87

Na opinião dos doutos participantes da Comissão, a Convenção de que se trata disciplina menos do que o exigido pela legislação brasileira, ou seja, as nossas disposições são melhores do que as daquela sob o prisma da proteção ao trabalhador.

2. Por outro lado, as Convenções são tratados multilaterais, abertas à ratificação dos Estados-membros, e uma vez ratificadas passam a integrar a respectiva legislação nacional (Arnaldo Sussekund, in Direito Internacional do Trabalho). Assim, e usando terminologia de Duguit, formado o ato-regra (a própria Convenção, criadora das normas), e acontecido o ato-condição (a ratificação), o Estado estará vinculado àquele instrumento, que, por isso, gerará no plano interno os direitos e obrigações nele estabelecidos. E contra tais efeitos será inoperante nova lei interna, porquanto neste sentido só tem poder a figura da denúncia da mencionada ratificação.

3. Em resumo, a aludida Convenção n.º 153, se ratificada e aprovada pelo Brasil na forma para isso prevista, incorporar-se-á ao nosso direito, vale dizer, complementará, alterará ou revogará a legislação brasileira que com ela colidir, seja a CLT, seja a extravagante.

4. Da conjunção das duas observações feitas, a primeira contida no item 1, e a outra nos itens 2/3, deste, exsurge a possibilidade de uma grave consequência, qual seja a de que a parte beneficiada com a diminuição dos direitos da outra, originada da Convenção, passe a exigir, e nisto estará certa, o exato cumprimento da mesma Convenção.

5. E se assim for, criado estará um problema de ordem legal internacional, ainda que se alegue que na área trabalhista prevalece sempre a norma mais benéfica ao trabalhador, qualquer que seja a sua fonte, isto é, que no conflito predominará a brasileira.

6. Finalmente, saliente-se que a ratificação com ressalva não é admissível no âmbito da OIT, salvo se prevista na própria Convenção, o que não acontece no caso presente.

7. Do exposto somos, pois, contrários à ratificação da Convenção n.º 153, mesmo porque é ilógico, ou ao menos um contra-senso, aceitar-se normativo de qualidade inferior ao já existente.

Brasília, DF, 20 de agosto de 1987. — Mauricio A. Penna Chaves, Representante da Consultoria Jurídica do Ministério do Trabalho.

#### CONVENÇÃO N.º 153 DA OIT Ratificação (Possibilidade)

##### 1. Conteúdo da Norma

A Convenção n.º 153, da OIT, define sobre a duração do trabalho e períodos de repouso de motoristas nos transportes de pessoas ou de bens, interiores ou internacionais.

Abrange todos os motoristas, não só os que trabalham para empresas que exploram os serviços de transportes como os que operam nas empresas que utilizam o transporte como meio para os próprios empregados ou próprias cargas, conhecidas, no Brasil, como empresas de transporte próprio.

Não se aplica, evidentemente, aos trabalhadores autônomos de bens (caminhoneiros) ou de passageiros (taxistas), dada a inexistência de vinculação empregatícia.

Permite ainda que a autoridade competente de cada País signatário possa excluir da aplicabilidade da convenção diversas categorias de motoristas, como os que operam em transportes especiais; nos transportes agrícolas, nos transportes de enfermos e feridos, de segurança nacional e transporte de táxi.

No artigo 4.º prevê que a duração do trabalho é limitada ao período de tempo de circulação do veículo e trabalhos auxiliares com passageiros e cargas.

Mas deixa bem claro que os períodos de "espera ou disponibilidade" somente serão considerados como tempo de efetivo serviço se for determinado em convenção coletiva de trabalho ou "qualquer outro meio, conforme dispuser a prática nacional".

Exige uma pausa para repouso após 4 horas de trabalho ininterrupto, pausa essa que poderá ser fracionada, permitindo exceções.

Fixa em nove horas por dia ou 48 horas por semana a duração máxima de trabalho dos motoristas, permitindo a compensação de horário.

Assegura intervalo para repouso e alimentação, após cada cinco horas de trabalho contínuo, bem como repouso mínimo de dez horas em cada 24 horas, podendo ser reduzido para dez horas até uma vez por semana.

Prevê também formas de esclarecimento e de controle dos serviços, inclusive com normas adequadas e serviço de inspeção de trabalho.

Dá ênfase à negociação coletiva, permitindo que se apliquem as normas legais e regulamentares até o disciplinamento negocial.

##### 2. Confronto com a Legislação Brasileira

O exame da norma internacional, em confronto com a legislação pátria, traz à evidência que esta, apesar de ainda carecer de inúmeros aperfeiçoamentos com vistas à melhor aplicação prática, já disciplina mais do que o exigido por aquela.

A título de exemplo, podemos referir a:

1. horário de trabalho, com jornada de oito horas/dia;
2. intervalo de, pelo menos, 11 horas entre duas jornadas;
3. descanso semanal;
4. horas suplementares (extras);
5. períodos de sobreaviso e outros (ferrovias);
6. fiscalização efetiva, do tráfego, ou do trabalho, levando em conta a segurança indispensável, no primeiro caso, ou as condições dos motoristas, no outro;
7. permite a norma internacional a exclusão dos taxistas e de outros, da aplicação de seus dispositivos.

No tocante aos taxistas, o direito brasileiro exclui, sem dúvida, os autônomos, mas inclui os empregados das chamadas "empresas de táxis".

##### 3. Aperfeiçoamento da Legislação Brasileira

Do confronto entre as normas pátrias e a internacional parece-nos indiscutível que esta, encançando-se entre aquelas, em nada vem a contribuir para o aperfeiçoamento, eis que as primeiras já disciplinam além do previsto.

Além do mais, é deixada ampla margem para o disciplinamento local, com o permissivo para exceções a quase todas as normas.

Aliás, esse permissivo é extremamente necessário, dada a extrema complexidade de um sistema de transportes à época atual, exigindo detalhes mínimos de disciplinamento, conforme o tipo e a região a que serve, especialmente

em caso de passageiros para regiões urbanas, metropolí-  
tanas ou de aglomerados urbanos com características  
próprias.

Se se considerar que o Brasil, como um País —  
comente, em que o transporte rodoviário contribui com  
mais de 80% para a circulação de pessoas e de bens, com  
imensas distâncias e carências de boas estradas, ainda  
necessita de melhores normas sobre os transportes cole-  
tivos ou individuais, de passageiros, e os de bens.

Além do mais, o sistema de transporte têm sido ope-  
rado por empresas privadas, a título de concessão ou de  
permissão, o que exige não só o aperfeiçoamento das nor-  
mas legais aplicáveis, como o melhor amparo governa-  
mental.

Refleta-se, de passagem, que está certa a sistemática  
selecção, pois que a prática tem comprovado que a explo-  
ração através de empresas públicas, existentes em alguns  
Estados, tem-se revelado economicamente deficitária e de  
precárias condições para os passageiros. Por incrível que  
pareça, nesses mesmos Estados, ou melhor, nessas mesmas  
empresas, as empresas públicas do ramo são deficitárias, en-  
quanto que as particulares, geralmente detentoras das  
linhas menos favorecidas, não o são.

Isto é a prova de que estatizar o sistema não é solu-  
ção tanto para a economia nacional como para o povo.

Esse sistema operacional também tem efeito quanto  
às normas legais aplicáveis.

#### 4. 1.ª ratificação

O quadro antes definido demonstra que, à época atual,  
não há dificuldades quanto à ratificação da convenção em  
nóreo. É isto por que já dispomos de normas internas que  
disciplinam mais do que o previsto, apesar de que muito  
ainda é necessário disciplinar, dadas as tipicidades ocor-  
rentes. É isto é possível realizar sem infração à norma in-  
ternacional, tendo em vista as exceções por ela permitidas,  
além do que já disciplina, expressamente.

Não vemos, assim, obstáculo à ratificação.

Brasília, 11 de agosto de 1987. — Ubiracy Torres Cuoco,  
representante da CNTT — José Menezes Senna, Represen-  
tante da CNTT.

### CONVENÇÕES OIT

Sugestão para os trabalhos das Comissões Tripartites  
Verificar:

- a) se a Convenção incorpora avanços significativos na  
legislação nacional;
- b) se contém disposições ainda não abrangidas pela lei  
interna;
- c) se sua ratificação concorre para a melhoria e/ou  
aperfeiçoamento da matéria objeto da Convenção;
- d) se é necessária para a implementação ou melhoria  
dos contatos do Brasil com outros países;
- e) se não existe incompatibilidade entre suas disposi-  
ções e a legislação interna;
- f) se, em caso de ratificação, haveria necessidade de  
adequação da legislação nacional aos dispositivos da Con-  
venção;
- g) se, neste caso, haveria possibilidade de se promover  
as adequações pertinentes no prazo de 12 meses, a partir  
da data do depósito do instrumento de ratificação.

### GABINETE DO MINISTRO

#### PORTARIAS DE 15 DE JULHO DE 1987

O Ministro de Estado do Trabalho, no uso de suas atri-  
buções legais, e de acordo com o disposto na Portaria n.º  
3.568 de 19 de dezembro de 1985, resolve:

N.º 3.228 — Art. 1.º Instituir Comissão Tripartite para  
examinar a Convenção n.º 139 da Organização Internacional  
do Trabalho, concernente à "Prevenção e Controle dos Ris-

cos Profissionais causados pelas Substâncias e Agentes Can-  
cerígenos".

Art. 2.º A Comissão será assim integrada pela Doutora  
Marli Alves dos Santos, representante da Fundação Jorge  
Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina do Trabalho —  
Fundacentro; Doutor Antonio Alves de Souza, representante  
da Secretaria de Segurança e Medicina do Trabalho; Doutor  
Luiz Sérgio Soares Mamari, representante da Confederação  
Nacional da Indústria; Doutor Renato Rodrigues, represen-  
tante da Confederação Nacional do Comércio; Doutor Nar-  
ciso Haddad Netto, representante da Confederação Nacio-  
nal das Profissões Liberais e Doutora Adriana Fraya Sa-  
chetto Moreira, representante da Confederação Nacional dos  
Trabalhadores na Indústria.

Art. 3.º O prazo para conclusão dos trabalhos será de  
60 dias a partir da publicação desta portaria.

Art. 4.º Esta portaria entrará em vigor na data de sua  
publicação.

N.º 3.229 — Art. 1.º Instituir Comissão Tripartite para  
examinar a Convenção n.º 144 da Organização Internacional  
do Trabalho concernente ao "Estabelecimento de um me-  
canismo tripartite para promover a aplicação de normas  
internacionais do trabalho".

Art. 2.º A Comissão será integrada pela Doutora Lyda  
Pinheiro de Araújo Sá, representante da Consultoria Ju-  
rídica; Doutor Itamar Hermes da Silva, representante da  
Secretaria de Relações do Trabalho; Doutor José Jadir dos  
Santos, representante da Confederação Nacional da Indús-  
tria; Doutor Carlos Alberto Soares Cardoso, representante  
da Confederação Nacional do Comércio; Doutor Ubiracy  
Torres Cuoco, representante da Confederação Nacional dos  
Trabalhadores na Indústria e Doutor João Eduardo Moritz,  
representante da Confederação Nacional das Profissões Li-  
berais.

Art. 3.º O prazo para conclusão dos trabalhos será de  
60 dias a partir da publicação desta portaria.

Art. 4.º Esta portaria entrará em vigor na data de sua  
publicação.

N.º 3.230 — Art. 1.º Instituir Comissão Tripartite para  
examinar a Convenção n.º 150, da Organização Internacio-  
nal do Trabalho, concernente à "Administração do Traba-  
lho, conteúdo, funções e organização".

Art. 2.º A Comissão será assim integrada pela Doutora  
Nair de Souza e Silva, representante da Secretaria de Em-  
prego e Salário; Doutor Fernando Cunha, representante da  
Consultoria Jurídica; Doutor Carlos Alberto Soares Car-  
doso, representante da Confederação Nacional do Comér-  
cio; Doutora Zoraide Amaral de Souza, representante da  
Confederação Nacional da Indústria; Doutora Maria Con-  
ceição Ferreira Lima, representante da Confederação Na-  
cional dos Trabalhadores na Indústria e Doutor Osmar Fer-  
nandes, representante da Confederação Nacional das Pro-  
fissões Liberais.

Art. 3.º O prazo para conclusão dos trabalhos será de  
30 dias a partir da publicação desta portaria.

Art. 4.º Esta portaria entrará em vigor na data de sua  
publicação.

N.º 3.231 — Art. 1.º Instituir Comissão Tripartite para  
examinar a Convenção n.º 151 concernente à "Proteção do  
Direito de Sindicalização e os Procedimentos para determi-  
nar as Condições de Emprego na Administração Pública".

Art. 2.º A Comissão será assim integrada pela Doutora  
Maria Luiza Torres Caldas, representante da Secretaria de  
Relações do Trabalho; Doutor João José Berredo Filho, re-  
presentante da Consultoria Jurídica; Doutor José Jadir dos  
Santos, representante da Confederação Nacional da Indús-  
tria; Doutor Carlos Alberto Soares Cardoso, representante  
da Confederação Nacional do Comércio; Doutor Ubiracy  
Torres Cuoco, representante da Confederação Nacional dos  
Trabalhadores na Indústria; Doutor Altamir Gonçalves Pet-  
tersen, representante da Confederação Nacional dos Traba-  
lhadores na Agricultura.

Art. 3.º O prazo para conclusão dos trabalhos será de  
60 dias a partir da publicação desta portaria.

Art. 4.º Esta portaria entrará em vigor na data de sua publicação.

N.º 3.232 — Art. 1.º Instituir Comissão Tripartite para examinar a Convenção n.º 153 da Organização Internacional do Trabalho, concernente à "Duração do Trabalho e Períodos de Descanso nos Transportes por Rodovias".

Art. 2.º A Comissão será assim integrada pelo Doutor Orládo Vila Nova, representante da Secretaria de Relações do Trabalho; Doutor Maurício de Azevedo Penna Chaves, representante da Consultoria Jurídica; Doutor Ubiracy Torres Cuoco e Doutor Hélio Góis Ferreira Filho, representantes da Confederação Nacional dos Transportes Terrestres; Doutor Orlando Coutinho e Doutor Omar José Gomes, representantes da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres.

Art. 3.º O prazo para conclusão dos trabalhos será de 60 dias a partir da publicação desta portaria.

Art. 4.º Esta portaria entrará em vigor na data de sua publicação.

N.º 3.233 — Art. 1.º Instituir Comissão Tripartite para examinar a Convenção n.º 155 da Organização Internacional do Trabalho, concernente à "Segurança e Saúde dos Trabalhadores no Meio Ambiente de Trabalho".

Art. 2.º A Comissão será assim integrada pela Doutora Lúcia Nazaré Machado Gatinho e Doutor Antonio Alves de Souza, representantes da Secretaria de Segurança e Medicina do Trabalho; Doutor Luiz Sérgio Mamari e Doutor Renato Rodrigues, representantes da Confederação Nacional do Comércio; Doutor José Calixto Ramos, representante da Confederação Nacional dos Trabalhadores na Indústria; e Doutor João Eduardo Moritz, representante da Confederação Nacional das Profissões Liberais.

Art. 3.º O prazo para conclusão dos trabalhos será de 60 dias a partir da publicação desta portaria.

Art. 4.º Esta portaria entrará em vigor na data de sua publicação.

N.º 3.234 — Art. 1.º Instituir Comissão Tripartite para examinar a Convenção n.º 156, da Organização Internacional do Trabalho, concernente à "Igualdade de oportunidades e de tratamento para os trabalhadores dos dois sexos: trabalhadores com responsabilidades familiares".

Art. 2.º A Comissão será assim integrada pela Professora Ormeizinda Costa, representante da Secretaria de Mão-de-Obra; Doutora Stela Maria Barbosa Araújo, representante da Secretaria de Relações do Trabalho; Doutora Nalara Cabelleira de Araújo Monteiro de Castro Melo, representante da Consultoria Jurídica; Doutora Lúcia Maria Rondon Linhares, representante da Confederação Nacional da Indústria; Doutor Sebastião Rocha de Medeiros, representante da Confederação Nacional da Agricultura; Doutor Renato Rodrigues, representante da Confederação Nacional do Comércio; Doutor Fernando da Cruz Lopes, representante da Confederação Nacional das Profissões Liberais; Doutor Raimundo de Lima e Silva, representante da Confederação Nacional dos Trabalhadores no Comércio; e Doutor Edson Lemos de Lucena, representante da Confederação Nacional dos Trabalhadores na Agricultura.

Art. 3.º O prazo para conclusão dos trabalhos será de 60 dias a partir da publicação desta portaria.

Art. 4.º Esta portaria entrará em vigor na data de sua publicação.

N.º 3.235 — Art. 1.º Instituir Comissão Tripartite para examinar a Convenção n.º 157, da Organização Internacional do Trabalho, concernente à "Conservação dos Direitos em matéria de Segurança Social".

Art. 2.º A Comissão será assim integrada pela Doutora Nicéia Rodrigues de Alencastro, representante da Secretaria de Segurança e Medicina do Trabalho; Doutor João Alexandre Viegas Costa Júnior, representante da Consultoria Jurídica; Doutor Roberto Luiz Kennebley Battendieri, representante da Confederação Nacional da Indústria; Doutor Carlos Alberto Soares Cardoso, representante da Confederação Nacional do Comércio; Doutor Olyntho Cândido de Oliveira, representante da Confederação Nacional

dos Trabalhadores na Indústria; e Doutora Maira da Conceição Ferreira Lima, representante da Confederação Nacional dos Trabalhadores no Comércio.

Art. 3.º O prazo para conclusão dos trabalhos será de 60 dias a partir da publicação desta portaria.

Art. 4.º Esta portaria entrará em vigor na data de sua publicação. — Almir Pazzianotto Pinto.

PORTARIA N.º 3.536 DE 19 DE DEZEMBRO DE 1985

O Ministro de Estado do Trabalho, usando das atribuições que lhe confere o artigo 85, inciso II da Constituição Federal, e tendo em vista o disposto no art. 2.º da Lei n.º 6.036, de 1.º de maio de 1974,

Considerando integrar o Brasil a Organização Internacional do Trabalho e ser um dos 10 (dez) membros permanentes no Conselho de Administração da Organização;

Considerando que, por força do artigo 19, n.º 5, letra b e n.º 6, letra b, da Constituição da OIT, o Estado-membro deverá no prazo de 1 (um) ano ou, excepcionalmente, de 18 meses, a partir da data de encerramento da Conferência, submeter à autoridade competente, as Convenções e Recomendações aprovadas;

Considerando que para dar cumprimento aos preceitos constitucionais da OIT, faz-se necessário proceder ao estudo preliminar de várias Convenções e Recomendações; e

Considerando os termos da Convenção n.º 144, adotada em 1976, sobre o "Estabelecimento de mecanismos tripartites para promover a aplicação das normas internacionais do Trabalho";

Resolve:

Art. 1.º Instituir, no âmbito do Ministério do Trabalho, Comissões Tripartites integradas por representantes do Governo, dos Empregadores e dos Trabalhadores, para estudarem as Convenções e Recomendações pendentes de submissão ao Congresso Nacional, apresentando parecer da conclusão dos trabalhos à Comissão de Direito do Trabalho do Ministério do Trabalho.

Art. 2.º O assunto tratado na Convenção ou Recomendação, sob exame, determinará a composição de cada uma das Comissões Tripartites.

Parágrafo único. Sempre que necessário poderão ser consultados outros órgãos interessados na matéria em apreciação.

Art. 3.º Serão chamados a integrar as Comissões Tripartites:

I — pelo Governo, representantes indicados pelos seguintes órgãos do Ministério do Trabalho:

- a) Consultoria Jurídica;
- b) Secretaria de Relações do Trabalho;
- c) Secretaria de Promoção Social;
- d) Secretaria de Mão-de-Obra;
- e) Secretaria de Segurança e Medicina do Trabalho;
- f) Secretaria de Imigração;
- g) Secretaria de Emprego e Salário;
- h) Conselho Superior do Trabalho Marítimo;
- i) Serviço Nacional de Formação Profissional Rural.

II — Pelos Empregadores, representantes indicados pelas:

- a) Confederação Nacional da Agricultura;
- b) Confederação Nacional do Comércio;
- c) Confederação Nacional da Indústria;
- d) Confederação Nacional dos Transportes Terrestres;
- e) Federação Nacional dos Bancos.

III — Pelos Trabalhadores, representantes indicados pelas:



a) Confederação Nacional dos Trabalhadores na Agricultura;

b) Confederação Nacional dos Trabalhadores no Comércio;

c) Confederação Nacional dos Trabalhadores na Indústria;

d) Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres;

e) Confederação Nacional dos Trabalhadores em Empresas de Crédito;

f) Confederação Nacional dos Trabalhadores em Estabelecimentos de Educação e Cultura;

g) Confederação Nacional dos Trabalhadores em Comunicação e Publicidade;

h) Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Marítimos, Fluviais e Aéreos;

i) Confederação Nacional das Profissões Liberais.

Art. 4.º Esta portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário. — Almir Pazzianotto Pinto.

### (A Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional)

Nas mesmas página e coluna, imediatamente após o Projeto de Decreto Legislativo nº 138/91, inclua-se, por omissão, o seguinte:

#### MENSAGEM Nº 186

Em 8/5/91

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional:

Em conformidade com o disposto no artigo 49, inciso I, da Constituição Federal, tenho a honra de submeter à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores, o texto do Acordo sobre Transporte Aéreo, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América em Brasília, em 21 de março de 1989, bem como Nota de Emenda ao referido Acordo, de 11 de janeiro de 1991.

Veio esse Acordo normalizar as relações bilaterais no campo de transporte aéreo comercial, tendo sucedido ao primeiro Acordo Aéreo entre os países, que não mais atendia às complexidades técnicas da aviação civil moderna e aos interesses específicos das Partes.

O documento consigna os direitos e os deveres das Partes para o estabelecimento dos serviços aéreos comerciais bilaterais e contém dispositivos em matéria de designação de empresas, facilidades à navegação, reconhecimento de licenças e certificados de aeronavegabilidade, segurança de aviação. Em matéria tarifária, o Acordo estabelece níveis tarifários, que conciliam os interesses do público usuário com os custos das operações e as características dos serviços.

Brasília 26 de abril de 1991. — **FERNANDO COLLOR**

Em 19 de abril de 1991.

DAI/DTC/DCS/184/ETRA-LOO-G14

A Sua Excelência o Senhor  
Doutor Fernando Collor,  
Presidente da República.  
Senhor Presidente,

Tenho a honra de submeter à alta consideração de Vossa Excelência o anexo Acordo sobre Transporte Aéreo entre

o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América, firmado em Brasília, em 21 de março de 1989.

2. O referido instrumento veio normalizar as relações bilaterais no campo do transporte aéreo comercial, tendo sucedido ao primeiro Acordo Aéreo entre os dois países, celebrado em 6 de setembro de 1946, e que não mais atendia às complexidades técnicas da aviação civil moderna e aos interesses específicos das Partes.

3. O documento reafirma os princípios e as disposições da Convenção sobre Aviação Civil Internacional de 1944, que prevê o desenvolvimento do transporte aéreo em bases de igualdade de oportunidades e o seu funcionamento de forma ordenada, segura, econômica e eficaz. Nos moldes dos instrumentos aeronáuticos concluídos pelo Brasil, o Acordo Aéreo com os Estados Unidos da América consiste de um corpo principal e de anexos operacionais.

4. O documento consigna os direitos e os deveres das Partes para o estabelecimento dos serviços aéreos comerciais bilaterais e contém dispositivos em matéria de designação de empresas, facilidades à navegação, reconhecimento de licenças e certificados de aeronavegabilidade, segurança de aviação, oportunidades comerciais e tratamento isonômico no tocante à isenção de cobranças de direitos aduaneiros, taxas e gravames. Em matéria tarifária, o Acordo adotou uma cláusula das mais avançadas, a qual estabelece níveis tarifários, que conciliam os interesses do público com os custos das operações e as características dos serviços.

5. Os anexos operacionais do Acordo consagram um regime amplo e flexível de rotas, capacidade e direitos de tráfego para as empresas transportadoras das Partes, que explorarão os serviços regulares e não-regulares de passageiros e cargas entre os dois países.

6. O texto final do Acordo foi revisado pelos setores competentes do Itamaraty e do Departamento de Estado, para saná-lo de ligeiras discrepâncias de tradução verificadas nas versões em português e em inglês. Cabe assinalar, a respeito, a retificação efetuada ao artigo 18 (Entrada em Vigor), a qual foi objeto da anexa troca de notas com a Embaixada dos EUA.

7. Considerando que o Acordo sobre Transporte Aéreo formaliza e disciplina as relações aeronáuticas Brasil-EUA, as quais passam a se desenvolver num cenário de perfeita estabilidade e previsibilidade operacional, e tendo em vista as perspectivas e oportunidades oferecidas pelo Acordo para a expansão do tráfego aéreo bilateral e, conseqüentemente, para o adensamento do intercâmbio comercial, econômico e cultural e para a facilitação do turismo recíproco, permito-me submeter a Vossa Excelência o anexo projeto de Mensagem ao Congresso Nacional, para que o referido ato internacional seja encaminhado à apreciação do Poder Legislativo.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência, Senhor Presidente, a garantia do meu mais profundo respeito.

Em 11 de janeiro de 1991.

DAI/DTC/DCS/ 03 /PAIN LOO G14

A Sua Excelência o Senhor Richard Melton,  
Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário  
dos Estados Unidos da América.

Senhor Embaixador,

Tenho a honra de referir-me ao Acordo sobre Transporte Aéreo, celebrado entre nossos dois países, em Brasília, em 21 de março de 1989, e, em nome do Governo da República

Federativa do Brasil, propor nova redação para o artigo 18 do referido Acordo.

2. Nessas condições, aquele artigo na versão em português passaria a ter a seguinte redação:

"As autoridades competentes da República Federativa do Brasil e dos Estados Unidos da América autorizarão as operações segundo os termos do Acordo, desde a sua assinatura. O presente Acordo entrará em vigor por troca de Notas Diplomáticas, em que cada uma das Partes Contratantes informa a outra do cumprimento de seus respectivos procedimentos internos".

3. Igualmente, o mesmo artigo no texto em inglês tomaria a presente forma:

"The competent authorities of the United States of America and the Federative Republic of Brazil will permit operations in accordance with the terms of the Agreement upon signature. The Agreement will enter into force on a date to be determined in an exchange of diplomatic Notes indicating that all necessary internal procedures have been completed by both Contracting Parties".

4. Caso o Governo dos Estados Unidos da América esteja de acordo com as propostas apresentadas, a presente Nota e a Nota de resposta de Vossa Excelência, em que se expresse a concordância de seu Governo, constituirão uma emenda ao referido Acordo, a ser incorporado àquele instrumento na data da Nota de resposta.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência a garantia da minha mais alta consideração. — (Francisco Rezek) Ministro de Estado das Relações Exteriores

#### ACORDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

O Governo da República Federativa do Brasil

e  
O Governo dos Estados Unidos da América (doravante denominados "Partes Contratantes"),

Desejando promover um sistema de transporte aéreo internacional baseado na competição justa e construtiva entre as empresas aéreas;

No intuito de facilitar a expansão das oportunidades no campo do transporte aéreo internacional a assegurar o mais alto nível de segurança no transporte aéreo internacional;

e  
Reafirmando a sua séria preocupação com os atos ou ameaças contra a segurança das aeronaves, os quais põem em risco a segurança de pessoas ou bens, afetam adversamente a operação do transporte aéreo e debilitam a confiança pública na segurança da aviação civil;

Acordam o seguinte:

#### ARTIGO 1 Definições

Para fins deste Acordo, a menos que estabelecido de outra maneira:

a) "Autoridades Aeronáuticas" significa, no caso da República Federativa do Brasil, o Ministério da Aeronáutica e/ou qualquer pessoa ou órgão autorizado a exercer qualquer função de aviação civil ou similar, e no caso dos Estados Unidos, o Departamento de Transportes ou seus órgãos sucessores;

b) "Acordo" significa este Acordo, os seus Anexos e quaisquer emendas a este Acordo e aos Anexos;

c) "Transporte Aéreo" significa qualquer operação realizada por aeronaves para o transporte público de passageiros, bagagens, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, mediante remuneração ou arrendamento;

d) "Serviço Aéreo" significa qualquer transporte aéreo regular;

e) "Cabotagem" significa o embarque, no território de uma Parte Contratante, pelas empresas aéreas da outra Parte Contratante, de passageiros, carga e mala postal, transportados mediante remuneração ou arrendamento, para pontos de origem ou destino no território da primeira Parte Contratante;

f) "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional aberta para assinatura em Chicago, a 7 de dezembro de 1944, e inclui: (i) qualquer emenda que tenha entrado em vigor nos termos do Artigo 94 (a\*001) da Convenção e tenha sido ratificada por ambas as Partes Contratantes, e (ii) qualquer Anexo ou emenda adotada nos termos do Artigo 90 da Convenção, desde que tal Anexo ou emenda esteja em vigor para ambas as Partes Contratantes;

g) "Empresa aérea designada" significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada nos termos do Artigo 3 do presente Acordo;

h) "Internacional" (quando se referindo a transporte aéreo ou serviço aéreo) significa o transporte aéreo ou o serviço aéreo que atravessa os espaços aéreos sobre os territórios de mais de um país;

i) "Tarifa" significa:

1) "Tarifa de Passageiros" — a quantia cobrada pelas empresas aéreas e seus agentes para o transporte de passageiros (e sua bagagem), incluindo as condições que controlam a aplicabilidade da tarifa de passageiros;

2) "Frete" — a quantia cobrada pelas empresas aéreas e seus agentes para o transporte de carga (exceto mala postal), incluindo as condições que controlam a aplicabilidade do frete;

j) "Tarifa de Passageiros de Primeira Classe" significa qualquer tarifa de passageiros para transporte na cabina de primeira classe;

k) "Tarifa de Passageiros de Classe Intermediária" significa qualquer tarifa de passageiros para transporte na cabina de classe intermediária;

l) "Tarifa de Passageiros Normal de Classe Econômica" significa qualquer tarifa de passageiros, fornecida no ato, para transporte na cabina de classe econômica sem quaisquer restrições;

m) "Tarifa de Passageiros Promocional" significa qualquer tarifa que não seja uma tarifa de passageiros normal de classe econômica ou uma tarifa de passageiros especial de classe econômica para transporte na cabina de classe econômica;

n) "Tarifa de Passageiros Especial de Classe Econômica" significa qualquer tarifa de passageiros normal de classe econômica, que está sujeita às restrições de "stopover" e/ou de transferência;

o) "Território" e "Pouso sem Direitos de Tráfego" terão os significados estabelecidos, respectivamente, nos Artigos 2 e 96 da Convenção;

p) "Taxa Aeroportuária" significa uma tarifa imposta às empresas aéreas pelo fornecimento de serviços e instalações aeroportuárias, de navegação aérea e de segurança da aviação.

## ARTIGO 2

### Concessão de Direitos

1. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os seguintes direitos para a exploração de serviços aéreos internacionais pela empresa aérea ou empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante:

- a) sobrevoar o território da outra Parte Contratante;
- b) pousar, no território da outra Parte Contratante, para fins não comerciais;
- c) pousar, no território da outra Parte Contratante, com a finalidade de embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, Carga e mala postal, separadamente ou em combinação, enquanto operando nas rotas especificadas nos Anexos.

2. Nada neste Acordo deverá ser considerado como concessão, às empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante, para executar serviços de cabotagem.

## ARTIGO 3

### Designação e Autorização

1. Cada Parte Contratante terá o direito de designar uma empresa aérea ou empresas aéreas, segundo sua política e suas leis domésticas, para executar transporte aéreo internacional em conformidade com este Acordo, e revogar, alterar ou substituir tais designações. Tais designações serão efetuadas, em consonância com as disposições deste Acordo e como adicionalmente estabelecido nos Anexos apropriados. As designações serão comunicadas, por escrito e por via diplomática, à outra Parte Contratante e especificarão se a empresa aérea está autorizada a executar transporte aéreo regular, não-regular ("charter"), ou ambos.

2. Após o recebimento dessa designação e das solicitações da empresa aérea designada, em conformidade com as autorizações de operação e permissões técnicas, a outra Parte Contratante concederá autorizações e permissões apropriadas com o mínimo de demora possível, desde que:

a) a propriedade de parte substancial e o controle efetivo daquela empresa aérea pertençam à Parte Contratante responsável pela designação da empresa aérea, a nacionais daquela Parte Contratante ou a ambos;

b) a empresa aérea designada esteja qualificada para atender às condições estabelecidas nas leis e regulamentos normalmente aplicados à operação do transporte aéreo internacional, pela Parte Contratante que analisa a solicitação ou solicitações; e

c) a Parte Contratante que designa a empresa aérea esteja mantendo e aplicando as normas fixadas no Artigo 6 (Segurança Técnica) e no Artigo 7 (Segurança da Aviação).

## ARTIGO 4

### Revogação, Suspensão e Limitação da Autorização ou Permissão

1. Cada Parte Contratante poderá revogar, suspender ou limitar as autorizações de operação ou permissões técnicas de uma empresa aérea designada pela outra Parte Contratante, se:

a) a propriedade de parte substancial e o controle efetivo daquela empresa aérea não pertencerem à outra Parte Contratante e/ou a nacionais da outra Parte Contratante;

b) a empresa aérea tiver deixado de cumprir as leis e os regulamentos mencionados no Artigo 5 (Aplicação de Leis) do presente Acordo; ou

c) a outra Parte Contratante não estiver mantendo e aplicando as normas fixadas no Artigo 6 (Segurança Técnica).

2. A menos que seja essencial a tomada de ação imediata, no intuito de se evitar posterior inobservância do disposto nos subparágrafos; (1) (b) ou (1), (c), deste Artigo, os direitos estabelecidos neste Artigo serão exercidos somente após consultas com outra Parte Contratante.

3. Uma Parte Contratante poderá revogar, suspender ou limitar as autorizações de operação ou as permissões técnicas das empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, no caso de as Partes Contratantes não chegarem a um acordo satisfatório, dentro de 60 (sessenta) dias a contar da data do pedido de consulta conforme o parágrafo (7) do Artigo 7 (segurança da aviação) ou em caso de ameaça imediata ou extraordinária à segurança da aviação civil internacional. Qualquer ação levada a cabo de acordo com este parágrafo será cancelada a partir do cumprimento, pela outra Parte Contratante, dos dispositivos do Artigo 7. Quando tais revogações, suspensões ou limitações ocorrerem devido a problemas de segurança aeroportuária, que impeçam a observância de efetivas medidas de segurança por todas as empresas aéreas operando num aeroporto ou aeroportos, todas as autorizações de operação ou permissões técnicas das empresas aéreas designadas de ambas as Partes Contratantes, de e para o aeroporto ou aeroportos envolvidos, serão igualmente revogadas, suspensas ou limitadas, até que sejam atendidas as cláusulas do Artigo 7.

## ARTIGO 5

### Aplicação de Leis

1. As leis, regulamentos e procedimentos de uma Parte Contratante, incluindo os relativos à entrada, permanência ou saída de seu território de aeronaves engajadas na navegação aérea internacional, ou à operação e à navegação de tais aeronaves, serão obedecidos pela empresa aérea ou empresas aéreas da outra Parte Contratante, na entrada, na saída e durante a permanência no citado território.

2. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante, incluindo os relativos à entrada, liberação, segurança de aviação, trânsito, imigração, passaportes, alfândega e quarentena serão respeitados pela empresa aérea ou empresas aéreas da outra Parte Contratante, que se responsabilizarão, também, pela observância de tais leis e regulamentos por parte de seus tripulantes e passageiros, bem como por sua aplicação com relação à carga e à mala postal na entrada, na saída e no interior do território daquela Parte Contratante.

## ARTIGO 6

### Segurança Técnica

1. Cada Parte Contratante reconhecerá como válidos, para os fins de operações de transporte aéreo como estabelecido neste Acordo, os certificados de aeronavegabilidade, os de habilitação técnica e as licenças expedidos ou convalidados pela outra Parte Contratante e ainda em vigor, desde que os requisitos, para tais certificados ou licenças, pelo menos igualem os padrões mínimos estabelecidos nos termos da Convenção. Entretanto, cada Parte Contratante poderá recusar reconhecer como válidos, para fins de sobrevoo de seu próprio território, certificados de habilitação técnica e licenças emitidos ou convalidados para seus próprios nacionais pela outra Parte Contratante.

2. Cada Parte Contratante poderá solicitar consultas, relativas às normas de segurança técnica mantidas pela outra

Parte Contratante sobre instalações aeronáuticas, tripulações, aeronaves e operação das empresas aéreas designadas. Se, após essas consultas, uma Parte Contratante considerar que a outra Parte Contratante não está efetivamente mantendo e aplicando normas de segurança técnica e outros requisitos naquelas áreas, que pelo menos igualem os padrões mínimos que possam ser estabelecidos nos termos da Convenção, a outra Parte Contratante será informada sobre isso e sobre as medidas consideradas necessárias para o atendimento dos padrões mínimos, e a outra Parte Contratante tomará as medidas de correção adequadas. Cada Parte Contratante se reserva o direito de suspender, revogar ou limitar as autorizações de operação ou as permissões técnicas de uma empresa aérea ou empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante, se a outra Parte Contratante não tomar medidas adequadas, num prazo razoável, para atender as preocupações daquela outra Parte Contratante.

#### ARTIGO 7 Segurança da Aviação

1. De conformidade com seus direitos e obrigações perante o Direito Internacional, as Partes Contratantes reafirmam que a sua obrigação de proteger, no seu relacionamento mútuo, a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, constitui parte integral deste Acordo.

2. As Partes Contratantes fornecerão, mediante solicitação, toda a assistência mútua necessária para a prevenção contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves e outros atos ilícitos contra a segurança de passageiros, tripulações, aeronaves, aeroportos e instalações de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação.

3. As Partes Contratantes agirão em conformidade com os dispositivos da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio, em 14 de setembro de 1963; da Convenção para a Repressão do Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada na Haia, em 16 de dezembro de 1970, e da Convenção para Repressão dos Atos Ilícitos Contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal, em 23 de setembro de 1971.

4. As Partes Contratantes agirão, no seu relacionamento mútuo, em conformidade com os dispositivos de segurança da aviação, estabelecidos pela Organização de Aviação Civil Internacional e designados como Anexos à Convenção; e exigirão que os operadores de aeronaves de suas matrículas, ou os operadores que tenham suas sedes comerciais ou domicílios no seu território, bem como as administrações de aeroportos no seu território, ajam de acordo com os mencionados dispositivos de segurança da aviação.

5. Cada Parte Contratante concorda em observar os dispositivos de segurança exigidos pela outra Parte Contratante, para a entrada no território daquela outra Parte Contratante, e em tomar medidas adequadas para proteger aeronaves e revistar passageiros, tripulações, suas bagagens de mão bem, como a carga e os suprimentos de bordo das aeronaves, antes e durante o embarque ou o carregamento. Cada Parte Contratante acolherá favoravelmente qualquer solicitação da outra Parte Contratante, de adoção de medidas especiais de segurança para enfrentar uma ameaça específica.

6. Quando da ocorrência de um incidente ou ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronave ou outros atos ilícitos contra a segurança de passageiros, tripulações, aeronaves, aeroportos e instalações de navegação aérea, as Partes Contratantes se auxiliarão mutuamente, facilitando as

comunicações e outras medidas adequadas para pôr fim, rápida e seguramente, a tal incidente ou ameaça de incidente.

7. Quando uma Parte Contratante tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte Contratante deixou de observar os dispositivos de segurança da aviação deste Artigo, aquela Parte Contratante poderá solicitar consultas imediatas com a outra Parte Contratante.

#### ARTIGO 8 Oportunidades Comerciais

1. Cada empresa aérea designada terá o direito de proceder à comercialização do transporte aéreo no território da outra Parte Contratante, diretamente ou, a seu critério, através de seus agentes, exceto naquilo que possa ser especificamente disposto pelos regulamentos dos serviços não-regulares ("charters"), em conformidade com o Anexo II deste Acordo. Cada empresa aérea designada terá o direito de comercializar o transporte aéreo na moeda daquele território ou, a seu critério, em moedas livremente conversíveis de outros países e, do mesmo modo, quaisquer pessoas poderão adquirir livremente os serviços de transporte em moedas aceitas para venda por aquela empresa aérea.

2. a) A empresa aérea ou empresas aéreas de uma Parte Contratante poderão estabelecer escritórios no território da outra Parte Contratante, para a promoção e comercialização do transporte aéreo.

b) A empresa aérea ou empresas aéreas de cada Parte Contratante terão o direito de comercializar e fazer publicidade de qualquer tarifa estabelecida nos termos deste Acordo, sem limitação quanto aos seus termos, incluindo as condições associadas e características de serviço, tais como configuração de assentos.

3. Cada empresa aérea designada poderá executar o seu próprio "handling" de solo no território da outra Parte Contratante ("self-handling") ou, a seu critério, escolher entre agentes autorizados e empresas aéreas designadas de qualquer das Partes Contratantes, engajadas no transporte regular ou não-regular ("charters"), concorrentes em tal serviço no território da outra Parte Contratante. Esses direitos estarão sujeitos apenas a limitações de natureza física relativas à segurança aeroportuária. Quando tais limitações impedirem o "self-handling", os serviços de terra estarão disponíveis em termos de igualdade para todas as empresas aéreas; os preços cobrados serão baseados nos custos dos serviços prestados, e tais serviços serão comparáveis em tipo e qualidade ao "self-handling", se este fosse possível.

4. As empresas aéreas de uma Parte Contratante terão o direito de converter e remeter para seu país, a pedido, as receitas locais excedentes às somas localmente desembolsadas. A conversão e remessa dessas receitas serão autorizadas de imediato, sem impedimento ou taxação, à taxa de câmbio em vigor para transações e remessas correntes na data da conversão e remessa. Se uma das Partes Contratantes exigir a apresentação de uma solicitação para a conversão e remessa, as empresas aéreas da outra Parte Contratante poderão apresentar as solicitações livres da exigência de documentos excessivos ou discriminatórios.

5. Utilizando as receitas locais recebidas pelos serviços prestados nos termos deste Acordo, as empresas aéreas de cada Parte Contratante estão autorizadas a:

a) pagar as despesas locais, tanto em moeda local, quanto em moedas livremente conversíveis, a critério das empresas aéreas;

b) comprar combustível no território da outra Parte Contratante em moeda local, que tenha sido aprovada para conversão, ou em moedas livremente conversíveis, a critério das empresas aéreas.

6. A empresa aérea ou empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante poderão em termos de reciprocidade, manter, no território da outra Parte Contratante, seus representantes e funcionários técnicos, operacionais e comerciais, necessários para a execução dos serviços acordados.

7. As necessidades de funcionários poderão, a critério de uma empresa aérea designada de uma Parte Contratante, ser atendidas por seu próprio pessoal, ou empregando os serviços de outra empresa aérea designada daquela Parte Contratante, ou, ainda, empregando serviços de qualquer organização ou companhia doméstica, ou empresa aérea da outra Parte Contratante.

8. Os representantes e funcionários estarão sujeitos às leis e regulamentos em vigor na outra Parte Contratante e, de acordo com tais leis e regulamentos relativos à entrada, residência e emprego, cada Parte Contratante, em base de reciprocidade e com um mínimo de demora, fornecerá as necessárias licenças de trabalho, vistos de emprego e outros documentos similares aos representantes e funcionários mencionados no parágrafo (6) deste Artigo.

9. Ambas as Partes Contratantes isentarão o pessoal empregado na prestação de certos serviços e tarefas temporários das exigências de licenças de trabalho, vistos de emprego e outros documentos similares, exceto nas circunstâncias determinadas pelas autoridades nacionais competentes. Quando tais licenças, vistos ou documentos forem exigidos, serão fornecidos prontamente de modo a não retardar o ingresso do pessoal envolvido no território da outra Parte Contratante.

#### ARTIGO 9

##### Taxas e Direitos Alfandegários

Cada Parte Contratante concorda com as isenções especificadas neste artigo, para as empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante:

1) As isenções recíprocas das restrições e limitações econômicas de importação, bem como as isenções recíprocas de todas as direitos alfandegários nacionais e de outras taxas, impostos e tarifas, cobrados pelas autoridades nacionais, que não se basearem no custo dos serviços prestados, aplicar-se-ão a:

a) aeronaves das empresas aéreas da outra Parte Contratante operadas no transporte aéreo internacional;

b) equipamentos de uso regular, equipamentos de uso no solo, sobressalentes (incluindo motores), combustível, lubrificantes, provisões técnicas de consumo, suprimento de bordo (artigos de consumo imediato, incluindo mas não limitado a comida, bebida, fumo e outros produtos destinados ou utilizados pelos passageiros durante o voo) e outros itens, previstos para uso exclusivo ou assim usados na operação ou na manutenção das aeronaves mencionadas no subparágrafo (a) deste parágrafo, se estes itens forem:

i) introduzidos ou fornecidos no território da Parte Contratante que concede a isenção, para a operação ou manutenção das aeronaves, sendo ou não estes produtos consumidos totalmente dentro daquele território, ou

ii) mantidos a bordo da aeronave, desde o momento da chegada até o momento da partida do território da Parte Contratante que concede a isenção, sendo ou não estes produtos consumidos totalmente dentro daquele território; e

c) folhetos promocionais, catálogos impressos, listas de preços, horários e avisos comerciais concernentes aos serviços de transporte aéreo internacional das empresas aéreas da outra Parte Contratante, assim como folhetos turísticos (incluindo "posters").

2) Os equipamentos e suprimentos mencionados nos subparágrafos (a) e (b) do parágrafo (1) do presente artigo poderão ficar sob o controle e a supervisão das autoridades competentes.

3) As isenções mencionadas neste artigo serão também válidas quando as empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante tiverem efetuado contratos com uma outra empresa aérea, a qual desfrute igualmente de tais isenções da outra Parte Contratante, com vistas ao empréstimo ou transferência, no território da outra Parte Contratante dos itens descritos no parágrafo (1) do presente artigo.

#### ARTIGO 10

##### Taxas Aeroportuárias

1. As taxas aeroportuárias impostas pelas autoridades competentes às empresas aéreas da outra Parte Contratante serão justas, razoáveis e não-discriminatórias.

2. As taxas aeroportuárias impostas às empresas aéreas da outra Parte Contratante poderão refletir, mas não exceder, uma parte equitativa do custo econômico total, que incide sobre as autoridades arrecadadoras competentes pela provisão de instalações e serviços aeroportuários, de navegação aérea e segurança da aviação. As instalações e os serviços, para os quais as taxas são cobradas, serão proporcionados de forma econômica e eficiente. Mudanças nas taxas aeroportuárias serão notificadas com antecedência razoável. Cada Parte Contratante deverá não só promover consultas entre as autoridades arrecadadoras competentes em seu território e as empresas aéreas que utilizam os serviços e instalações, mas também incentivar as autoridades arrecadadoras competentes e as empresas aéreas a trocarem informações, conforme necessário para permitir um exame detalhado do caráter razoável das taxas aeroportuárias.

#### ARTIGO 11

##### Competição Justa

1. Haverá oportunidade igual e justa para as empresas aéreas designadas de ambas as partes contratantes competirem no transporte aéreo internacional previsto neste Acordo.

2. Cada Parte Contratante tomará todas as medidas adequadas dentro de sua jurisdição para eliminar todas as formas de discriminação ou práticas injustas que adversamente afetem a posição competitiva das empresas aéreas da outra Parte Contratante, de modo a se chegar a uma igualdade de oportunidades.

3. Os serviços acordados, a serem operados pelas empresas aéreas designadas pelas Partes Contratantes, terão como seu objetivo primário fornecer uma capacidade adequada, a fim de atender as necessidades atuais e razoavelmente previsíveis do tráfego nas rotas acordadas entre as Partes.

4. Os Serviços Aéreos, nas rotas acordadas, serão prestados em conformidade com o estipulado no Anexo I.

#### ARTIGO 12

##### Tarifas

1. As tarifas a serem aplicadas para o transporte nos serviços aéreos entre os territórios das Partes Contratantes serão estabelecidas a níveis razoáveis, levando-se em conside-

ração todos os fatores comerciais pertinentes, incluindo, mas não limitados ao interesse do usuário, custo de operação, comissões, lucro razoável e características do serviço.

2. a) As tarifas normais de classe econômica e as tarifas especiais de classe econômica, aplicadas no transporte entre os territórios das Partes Contratantes, sujeitar-se-ão à aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes, em conformidade com o parágrafo (3) do presente artigo.

b) As autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes estabelecerão, através de um acordo mútuo, um nível de referência específico a ser aplicado entre cada par de "gateways", identificados no Anexo I, e as zonas de aprovação automática para as tarifas de primeira classe, as tarifas de classe intermediária e as tarifas promocionais entre esses "gateways". Quando julgado necessário por cada Parte Contratante, os níveis de referência, as zonas de aprovação automática e as condições das tarifas serão examinadas, e correções poderão ser acordadas pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes, com a devida atenção dada aos fatores pertinentes descritos no parágrafo (1) do presente artigo.

c) Nenhuma das Partes Contratantes agirá unilateralmente para evitar a criação ou continuação de uma tarifa que esteja dentro das zonas de aprovação automática (incluindo as condições pertinentes) descritas no Anexo I.

d) As tarifas que não estiverem dentro das zonas de aprovação automática descritas no Anexo I e todas as tarifas não previstas no presente artigo ou no Anexo I serão submetidas à aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.

3. a) Cada empresa aérea designada submeterá à aprovação das autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes tarifas normais de classe econômica, tarifas especiais de classe econômica, outras tarifas não incluídas nas zonas de aprovação automática (incluindo as condições pertinentes) descritas no Anexo I, e todas as tarifas não previstas no presente artigo ou no Anexo I, no mínimo quarenta e cinco (45) dias antes da data pretendida para introdução. Cada empresa aérea designada submeterá fretes à aprovação das autoridades aeronáuticas da Parte Contratante em cujo território o transporte da carga se origina, no mínimo quarenta e cinco (45) dias antes da data pretendida para introdução. Em certos casos, uma autoridade aeronáutica poderá permitir uma apresentação num prazo mais curto; neste caso, o correspondente período para entrega de uma notificação de descontentamento será reduzido na mesma proporção.

b) Se uma Parte Contratante estiver em desacordo com tal apresentação da empresa aérea designada da outra Parte Contratante, a mesma deverá notificar a outra Parte Contratante por escrito. Se esta notificação não for dada num prazo de trinta (30) dias após o recebimento da apresentação, a tarifa será considerada como aprovada e vigorará a partir da data proposta para introdução.

c) Uma tarifa normal de classe econômica, uma tarifa especial de classe econômica, uma tarifa fora da zona de aprovação automática apropriada, ou qualquer outra tarifa não estabelecida conforme o subparágrafo (2) (b) deste artigo não vigorará se uma Parte Contratante tiver apresentado em tempo uma notificação de descontentamento com tal tarifa, em conformidade com as disposições do subparágrafo (b) deste parágrafo.

4. a) Quando uma Parte Contratante tiver apresentado em tempo a sua notificação de descontentamento em confor-

midade com as disposições do parágrafo (3) deste artigo, cada uma das Partes Contratantes poderá exigir consultas com o objetivo de discutir a tarifa em questão. As consultas serão realizadas dentro de trinta (30) dias do recebimento do pedido.

b) Se as partes contratantes chegarem a um acordo com relação à tarifa para a qual foi dada uma notificação de descontentamento, cada Parte Contratante esforçar-se-á ao máximo para colocar este acordo em vigor. Se uma Parte Contratante impedir que uma tarifa proposta entre em vigor, em conformidade com as disposições do parágrafo (3) do presente artigo, a tarifa equivalente previamente em vigor continuará vigente.

5. Cada Parte Contratante poderá solicitar o registro, junto a suas autoridades aeronáuticas, das tarifas que se encontrem dentro das zonas de aprovação automática, estabelecidas no Anexo I, no máximo dez (10) dias antes da data proposta para a entrada em vigor.

6. a) Os fretes de carga serão estabelecidos em conformidade com as normas da Parte Contratante onde o transporte de carga se origina. O cumprimento dessas disposições dar-se-á mediante o conhecimento aéreo que autorizará o transporte aéreo.

b) Cada Parte Contratante poderá solicitar a notificação ou o registro, junto a suas autoridades aeronáuticas, dos fretes propostos a serem cobrados para o seu território pela (s) empresa (s) aérea (s) designada (s), da outra Parte Contratante, mas tal notificação ou registro não poderá ser solicitado antes da data proposta para a entrada em vigor.

c) Nenhuma parte Contratante agirá unilateralmente para evitar a criação ou continuação de um frete do território da outra Parte Contratante, em conformidade com a alínea (a) do presente parágrafo.

7. a) Cada Parte Contratante permitirá:

I) a qualquer empresa aérea de ambas as Partes Contratantes igualar qualquer tarifa de serviço regular, incluindo combinações de tarifas, cobradas no mercado para transporte aéreo internacional entre os territórios das partes contratantes, e

II) a qualquer empresa aérea de uma Parte Contratante igualar qualquer tarifa de serviço regular, incluindo combinações de tarifas, cobradas no mercado para transporte aéreo internacional entre o território da outra Parte Contratante e um terceiro país.

b) Tal como usado neste texto, o termo "igualar" significa continuar ou instituir, oportunamente, tão rapidamente quanto necessário, uma tarifa com condições de disponibilidade idênticas ou mais restritivas (por exemplo, tipos de condições tais como as listadas no parágrafo (3) do Anexo I); ou uma tarifa através de uma combinação de tarifas, de modo direto ou em "interline" ou "intra-line", não obstante as diferenças em condições operacionais relativas a tempo de viagem, conexões, tipo de aeronave, configuração da aeronave, ou mudança de aeronave. Diferenças razoáveis de distância, aeroportos e rota serão permitidas. Todavia para igualar tarifas de acordo com o subparágrafo (7) (a) (i), o transporte em pelo menos um setor deverá ser realizado por uma empresa aérea designada de uma Parte Contratante; para igualar tarifas de acordo com o subparágrafo (7) (a) (ii), o transporte no(s) setor(es) entre os territórios de uma Parte Contratante e o primeiro ponto num terceiro país deverá ser realizado em uma única empresa aérea designada de uma Parte Contratante.

8. Uma tarifa estabelecida segundo as disposições deste artigo permanecerá em vigor até que seja modificada, cancelada ou substituída, de acordo com o presente artigo.

9. Tarifas efetivamente aprovadas, em vigor na data de vigência deste Acordo, poderão continuar em vigor sem requerer aprovação posterior de qualquer das Partes Contratantes, e não se obrigará uma empresa aérea a registrar novamente qualquer dessas tarifas já vigentes.

10. Qualquer tarifa que tenha sido aprovada pelas autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes poderá ser renovada ou restabelecida, dentro de um ano de sua expiração, a um valor no mínimo igual à percentagem do nível de referência pertinente, no qual se situava antes de qualquer mudança(s) no nível de referência, multiplicado pelo nível de referência vigente à época do novo registro.

### ARTIGO 13

#### Consultas e Emendas ao Acordo

1. No espírito de estreita colaboração, as Partes Contratantes deverão se consultar, periodicamente, com vistas a assegurar a implementação e o cumprimento satisfatório das disposições do presente Acordo e dos seus anexos.

2. As referidas consultas terão início no prazo de sessenta (60) dias da data de recebimento do pedido para consultas, a não ser que seja acordado de outra forma pelas Partes Contratantes.

3. Se uma das Partes Contratantes julgar desejável a modificação de qualquer disposição deste Acordo, poderá solicitar consultas com a outra Parte Contratante. Tais consultas poderão se efetuar através de negociações ou de correspondência, e terão início no prazo de 60 (sessenta) dias da data do recebimento do pedido. Qualquer modificação ao presente Acordo, acertada com base nas consultas, será efetuada por troca de notas diplomáticas.

### ARTIGO 14

#### Solução de Controvérsias

1. Qualquer divergência que surja com relação a este Acordo, que não seja resolvida através de consultas, poderá ser submetida, por acordo entre as Partes Contratantes, à decisão de alguma pessoa ou organismo. Se as Partes Contratantes não concordarem com tal procedimento, a disputa será, por solicitação de qualquer das Partes Contratantes, submetida a arbitragem, em conformidade com os procedimentos abaixo.

2. A arbitragem será feita por um tribunal de três árbitros, a ser constituído como se segue:

a) dentro de 30 (trinta) dias após o recebimento da solicitação de arbitragem, cada Parte Contratante nomeará um árbitro. Dentro de 60 (sessenta) dias após esses dois árbitros terem sido nomeados, eles deverão, mediante acordo, designar um terceiro árbitro, que deverá atuar como Presidente do Tribunal Arbitral;

b) se uma das Partes Contratantes deixar de nomear um árbitro, ou se o terceiro árbitro não for designado de acordo com o subparágrafo (a) deste parágrafo, uma das Partes Contratantes poderá solicitar ao Presidente do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional que nomeie o árbitro ou árbitros necessários, dentro de 30 (trinta) dias. Se o Presidente for da mesma nacionalidade que uma das Partes Contratantes, o Vice-Presidente, hierarquicamente, mais antigo, que

não esteja desqualificado pelo mesmo motivo, fará a indicação.

3. Exceto quando acordado em contrário, o Tribunal Arbitral determinará os limites de sua jurisdição, em consonância com este Acordo, e estabelecerá seu próprio procedimento.

4. Cada Parte Contratante deverá, de acordo com a sua legislação nacional, acatar integralmente qualquer decisão ou sentença do Tribunal Arbitral.

5. As despesas do Tribunal Arbitral, incluindo os encargos e despesas com os árbitros, serão compartilhadas igualmente pelas Partes Contratantes.

### ARTIGO 15

#### Denúncia

Cada Parte Contratante poderá, a qualquer momento após a entrada em vigor deste Acordo, notificar a outra Parte, por escrito, através dos canais diplomáticos, da sua decisão de denunciar este Acordo; tal notificação será feita, simultaneamente, à Organização de Aviação Civil Internacional. O Acordo deixará de vigorar 1 (um) ano após a data do recebimento da notificação pela outra Parte Contratante, a menos que seja retirada, de comum acordo, antes de expirar esse período. Se o recebimento da notificação não for acusado pela outra Parte Contratante, essa notificação deverá ser considerada recebida 14 (quatorze) dias após seu recebimento pela Organização de Aviação Civil Internacional.

### ARTIGO 16

#### Convenções Multilaterais

Se uma convenção multilateral, relativa a qualquer matéria prevista neste Acordo, for aceita por ambas as Partes Contratantes e tiver entrado em vigor, as disposições de tal Convenção deverão prevalecer. Em conformidade com o Artigo 13 deste Acordo, poderão ser realizadas consultas para determinar a extensão em que este Acordo é afetado pelas disposições da convenção multilateral.

### ARTIGO 17

#### Registro na OACI

O presente Acordo e todas suas emendas deverão ser registrados na Organização de Aviação Civil Internacional.

### ARTIGO 18

#### Entrada em Vigor

As autoridades competentes da República Federativa do Brasil e dos Estados Unidos da América autorizarão as operações segundo os termos do Acordo, desde a sua assinatura. O Acordo entrará em vigor através de troca de notas diplomáticas, após o cumprimento das formalidades internas necessárias à sua aprovação, na data do recebimento da segunda dessas notificações.

Em testemunho do que os abaixo-assinados, devidamente autorizados por seus respectivos Governos, assinam o presente Acordo.

Feito em Brasília, aos 21 dias do mês de março de 1989, em dois originais nos idiomas português e inglês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

Pelo Governo da República Federativa do Brasil: (ilegível)

Pelo Governo dos Estados Unidos da América: (ilegível)



## ANEXO I Serviços Regulares

### SEÇÃO I Rotas

1. As empresas aéreas de uma Parte Contratante, designadas segundo este Anexo serão, em conformidade com os termos de suas designações, autorizadas a executar serviços de transporte aéreo internacional (a) entre os pontos das rotas a seguir, e (b) entre os pontos em tais rotas e pontos em terceiros países através de pontos no território da Parte Contratante que designou a empresa aérea.

A) Rotas para a empresa aérea, ou empresas aéreas, designadas pelo Governo dos Estados Unidos: de um ponto ou pontos nos Estados Unidos, via pontos intermediários, para Manaus, Brasília, Rio de Janeiro, São Paulo, Recife, Porto Alegre e além Brasil, para a Argentina, o Uruguai, o Paraguai e o Chile.

B) Rotas para a empresa aérea, ou empresas aéreas, designadas pelo Governo da República Federativa do Brasil: de um ponto ou pontos no Brasil, via pontos intermediários, para Nova Iorque, Miami, Orlando, Washington/Baltimore, Houston 1/, Chicago, Los Angeles e São Francisco 2/ e a) além Miami, para Frankfurt, na República Federal da Alemanha 3/, e para um ponto ou pontos na Espanha 4/; b) além Chicago, para um ponto ou pontos no Canadá; c) além Los Angeles, para um ponto ou pontos no Japão; e d) além Los Angeles e São Francisco para um ponto na Ásia outro que não o Japão 5/.

1 — O serviço para este ou deste ponto pode ser iniciado no dia 1º de abril de 1991.

2 — O serviço para este ou deste ponto pode ser iniciado em 1º de abril de 1990.

3 — O serviço para este ou deste ponto pode ser iniciado em 1º de novembro de 1990.

4 — O serviço para este(s) ou deste(s) ponto(s) pode ser iniciado em 1º de novembro de 1990.

5 — O serviço para este ou deste ponto pode ser iniciado em 1º de abril de 1990 e não pode ser combinado com o serviço para ou do Japão. Este ponto pode ser servido apenas com serviços mistos; pode ser selecionado entre Seul, Hong Kong, Cingapura, Kuala Lumpur, Beijing, Bancoque e um outro ponto na Ásia a ser mutuamente acordado.

2. Cada empresa aérea designada poderá, em qualquer ou em todos os vôos, e à sua discrição, operar vôos em qualquer ou ambas as direções, e, sem limite geográfico ou direcional servir pontos nas rotas em qualquer ordem e omitir paradas em qualquer ponto ou pontos fora do território da Parte Contratante que designou aquela empresa aérea, sem perda de qualquer direito de tráfego permitido neste Acordo.

3. Em qualquer segmento ou segmentos das rotas descritas na Seção I (1) A e B acima, cada empresa aérea designada pode executar transporte aéreo internacional sem qualquer limitação quanto ao uso de múltiplos números de vôos e à troca, em qualquer ponto da rota, do tipo ou número de aeronaves operadas, contanto que, na direção de saída, o transporte além do ponto de quebra de bitola seja continuação do transporte originado no território da Parte Contratante que designou a empresa aérea, e que, na direção de entrada, o transporte para o território da Parte Contratante que designou a empresa aérea seja continuação do transporte originado aquém do ponto de quebra de bitola. As Partes Contratantes acordam que, entre as práticas aceitáveis, cons-

tará a de que cada empresa aérea poderá transferir passageiros de um de seus próprios vôos para outros vôos de conexão da mesma empresa aérea, desde que tais conexões constituam serviço contínuo e transportem os passageiros entre os pontos de origem e destino, que a empresa aérea designada esteja autorizada a servir em suas rotas.

4. Cada empresa aérea designada poderá, nas operações de serviços autorizados por este Acordo, utilizar as suas próprias aeronaves ou aeronaves que tenham sido arrendadas, fretadas ou intercambiadas, observando-se as normas e regulamentos de cada Parte Contratante.

### SEÇÃO II Designação

Cada Parte Contratante, em conformidade com o Artigo 3 deste Acordo, poderá designar um total de quatro (4) empresas aéreas para executar serviços regulares mistos (passageiros e carga) e exclusivamente cargueiros (bens e mala postal), de acordo com as seguintes regras:

1) Cada Parte Contratante poderá designar um máximo de três (3) empresas aéreas, para os serviços mistos.

a) no máximo duas (2) empresas aéreas poderão ser autorizadas em cada um dos seguintes segmentos de rota: Nova Iorque/Miami-Rio/São Paulo, e Los Angeles/São Francisco-Rio/São Paulo;

b) no máximo uma (1) empresa aérea poderá ser autorizada para os serviços mistos em cada um dos segmentos de rota outros que não aqueles acima.

2) Cada Parte Contratante poderá designar um máximo de duas (2) empresas para serviços regulares exclusivamente cargueiros (bens e mala postal) entre os Estados Unidos e o Brasil 1/.

1 — Vide Nota 1 da Seção III.

### SEÇÃO III Capacidade

1. Cada empresa aérea registrará os horários, junto às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, pelo menos quarenta e cinco (45) dias antes da data prevista de efetivação do horário. Tais horários entrarão em vigor na data proposta, desde que estejam de acordo com os termos deste Anexo. Com autorização especial, os horários poderão ser registrados menos que quarenta e cinco (45) dias antes da data prevista de efetivação, particularmente se envolverem mudanças como dia ou hora da operação, ou mudanças a curto prazo do tipo de equipamento, por razões operacionais.

2. A partir de 1º de abril de 1989, as empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante poderão operar vinte e nove (29) frequências de ida-e-volta por semana para os serviços mistos, nas rotas especificadas na Seção I deste Anexo. O número de frequências aumentará para trinta e uma (31) em 1º de abril de 1990; para trinta e quatro (34) em 1º de novembro de 1990; e para quarenta (40) em 1º de abril de 1991. Na operação dessas frequências, as empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante poderão utilizar um máximo de vinte e uma (21) aeronaves Boeing 747, exceto B 747SP, até 1º de abril de 1991, quando um máximo de vinte e oito (28) aeronaves B 747 poderão ser operadas 2/.

1/ — As Partes Contratantes concordam em que as autoridades aeronáuticas do Governo dos Estados Unidos autorizarão, inicialmente, uma (1) empresa aérea exclusivamente cargueira e três (3) empresas mistas. Além disso, as autori-

dades aeronáuticas do Governo dos Estados Unidos designarão, inicialmente, empresas aéreas mistas e alocarão frequências como se segue:

#### Número de Frequências Ida-e-Volta por Semana

Data	American	Continental/ Eastern*	Pan American
1º Abril 1989	7	7	15
1º Abril 1990	7	7	17
1º Nov. 1990	7	7	20
1º Abril 1991	10	10	20

\* Apenas uma (1) empresa aérea será designada

2/ — As Partes Contratantes concordam em que as autoridades aeronáuticas dos Estados Unidos, ao distribuir a quota de aeronaves B 747 entre suas empresas aéreas mistas, alocarão para a Pan American Airlines o número total de aeronaves B 747 necessárias para operar as suas frequências. A partir de 1º de abril de 1991, a Eastern Airlines será autorizada a utilizar oito (8) aeronaves B 747 em suas rotas.

3. As empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante poderão operar um máximo de seis (6) frequências exclusivamente cargueiras, ida-e-volta, por semana, em 1989, entre os Estados Unidos e o Brasil. A partir de 1990 e de 1991, o número de frequências autorizadas (de acordo com este parágrafo) será de sete (7) e oito (8), respectivamente.

4. Para os serviços exclusivamente cargueiros, o número de vôos será expresso em unidades representando aeronaves **wide-body**. Uma ou mais aeronaves poderão ser substituídas por aeronaves **narrow-body**, na razão de duas (2) frequências **narrow-body** para uma (1) frequência **wide-body**.

5. Cada Parte Contratante autorizará as solicitações de vôos mistos **extra-section** pelas empresas aéreas da outra Parte Contratante, em complementação às frequências autorizadas nos parágrafos 2 e 3 desta Seção, para atender à demanda do tráfego de passageiros na alta estação. São considerados períodos de alta estação os de 15 de junho até 15 de agosto, e de 15 de dezembro até 28 de fevereiro.

6. Sujeito ao previsto nas notas 1 e 2 do parágrafo dois (2) desta Seção, cada Parte Contratante poderá alocar ou redistribuir as quotas autorizadas das frequências exclusivamente cargueiras e mistas, e aeronaves B 747, a seu critério, no entendimento de que se qualquer de suas empresas designadas suspender os serviços, temporária ou permanentemente, a Parte Contratante poderá realocá-las a outras de suas empresas aéreas. Frequências de empresas aéreas realizando serviços mistos somente poderão ser transferidas para outras empresas aéreas designadas realizando serviços mistos. Frequências exclusivamente cargueiras somente poderão ser transferidas como frequências exclusivamente cargueiras, para qualquer das empresas aéreas designadas nos termos deste Anexo, independentemente das condições de sua designação.

7. No decorrer do ano de 1991, as Partes Contratantes deverão se encontrar para estudar a capacidade adicional para atender a demanda do mercado. As conversações deverão incluir uma análise dos níveis dos serviços existentes, o crescimento histórico do mercado, um crescimento antecipado do mercado, os tipos de serviços executados e o potencial para desenvolvimento de novos serviços.

#### SEÇÃO IV Tarifas de Passageiros

1. Os níveis de referência serão acordados pelas autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes. Os níveis de referência em vigor para vôos de ida-e-volta, aplicáveis entre os pontos terminais estabelecidos na Seção I do Anexo I, em US\$, são:

##### Entre Rio de Janeiro / São Paulo, e

MIA	NYC	LAX	DFW	ORL	SJU	CHI
1513	1641	1886	1761	1571	1438	1811

2. As zonas de aprovação automática, que incluem as condições aplicáveis conforme fixadas no parágrafo três (3) abaixo, serão estabelecidas por acordo entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes, como percentagens dos níveis de referência. Os limites atuais das zonas são:

**Primeira Classe** — pelo menos 223% do nível de referência;

**Classe Intermediária** — pelo menos 140% do nível de referência;

**Tarifas Promocionais** —

**Tarifas de excursão com compra antecipada**

(APEX E SUPERAPEX)

**Sentido Norte** — pelo menos 72% do nível de referência

**Sentido Sul** — pelo menos 53% do nível de referência

**Excursão em Grupo, Inclusive Tour**

**Sentido Norte** — pelo menos 56% do nível de referência

**Sentido Sul** — pelo menos 45% do nível de referência

#### ANEXO II

##### Serviços não-regulares (charters)

1. Ambas as Partes Contratantes acordam que os serviços não-regulares mistos (passageiros e carga) e os serviços não-regulares exclusivamente cargueiros contribuem para o desenvolvimento do transporte aéreo. Além disso, ambas as Partes acordam que cada Parte Contratante autorizará operações não-regulares de terceira e quarta liberdades entre qualquer ponto ou pontos no território de uma Parte e qualquer ponto ou pontos no território da outra Parte, que sejam realizadas por empresas aéreas designadas de acordo com este Anexo, conforme o Artigo 3 do Acordo, como se segue:

##### Vôos de Ida-e-Volta

A partir de:	Mistos	Exclusivamente cargueiros
1º de abril de 1989	200	100
1º de abril de 1990	200	150
1º de abril de 1991	200	200

2. Cada empresa aérea designada pode estabelecer o preço do serviço não-regular diretamente com o afretador, observando os regulamentos em vigor no território da Parte Contratante onde o tráfego se origina.

3. Solicitações de vôos não-regulares além do número estabelecido no parágrafo um (1) acima, pelas empresas aéreas designadas por qualquer das Partes Contratantes, serão examinadas com boa vontade pela outra Parte Contratante.

### ANEXO III Preferência de carga

1. Além dos direitos concedidos nas cláusulas do Artigo 2 (1) (c) do Acordo, as empresas aéreas designadas de ambas as Partes Contratantes terão o direito, de acordo com os termos de suas designações e na base de reciprocidade, de competir pelo transporte de carga governamental (incluindo entidades governamentais federais, estaduais, locais, municipais ou outras), que não seja embarcada por ou às expensas das Forças Armadas, como segue:

a) Para a empresa aérea ou empresas aéreas designadas do Brasil, a carga incluirá a do Governo dos Estados Unidos (exceto a militar), que esteja sujeita às cláusulas da Seção 1.117 do Ato Federal de Aviação, conforme emendado (49 U.S.C. 1.517) (Fly America Act), ou futuras emendas ou modificações destas cláusulas ou leis sucessivas, contanto que tal carga se origine no Brasil e se destine aos Estados Unidos, ou se origine nos Estados Unidos e se destine ao Brasil.

b) Para a empresa aérea ou empresas aéreas designadas dos Estados Unidos, a carga incluirá a do Governo brasileiro (exceto a militar), que esteja sujeita às cláusulas do Decreto-Lei nº 29, de 14 de novembro de 1966, e o Decreto nº 79.391, de 14 de março de 1977, ou futuras emendas ou modificações destas cláusulas ou leis sucessivas, contanto que tal carga se origine nos Estados Unidos e se destine ao Brasil, ou se origine no Brasil e se destine aos Estados Unidos.

2. Caso uma Parte Contratante não puder garantir as isenções previstas no presente Anexo por qualquer razão, incluindo a aplicação de leis ou regulamentos estaduais, locais ou municipais, qualquer das Partes Contratantes poderá recorrer ao mecanismo de consultas previsto no Artigo 13. A não-obtenção de um acordo satisfatório, dentro de sessenta (60) dias a partir da data de recebimento da solicitação de consultas, constituirá base para que a Parte Contratante à qual tenham sido negadas suas isenções, tome medidas no sentido de reparar o problema, se assim preferir. Tais medidas poderão incluir, porém não se limitarão à suspensão ou limitação das isenções concedidas à outra Parte Contratante, de acordo com o presente Anexo.

3. As condições mínimas 1/ aplicáveis às tarifas promocionais são:

	Sentido Norte	Sentido Sul
<b>a) Tarifas Apex</b>		
Estada mínima	7 dias	7 dias
Estada máxima	1 mês	1 mês
"Stopovers"	1 grátis em cada direção	1 grátis em cada direção 2/
Compra antecipada	7 dias	7 dias
Cancelamento	US\$ 100	US\$ 100
<b>b) Tarifas Super Apex</b>		
Estada mínima	N/A	21 dias
Estada máxima	N/A	3 meses
"Stopovers"	N/A	nenhum
Compra antecipada	N/A	US\$ 100
Cancelamento	N/A	US\$ 100

### c) Tarifas de Excursão em Grupo, "Inclusive Tour"

	Sentido Norte	Sentido Sul
<b>Excursão em</b>		
<b>Grupo</b>	<b>Grupo</b>	<b>Individual</b>
Estada mínima 10 dias	5 dias	7 dias
Estada máxima 1 mês	16 dias	21 dias
"Stopovers" nenhum	nenhum	nenhum
Compra antecipada 14 dias	14 dias	14 dias
Cancelamento US\$ 100	US\$ 100	US\$ 100
Preço mín. do turismo N/A	US\$ 15/dia	US\$ 15/dia
Tamanho min. do grupo 10	10	N/A

1º - Cada empresa aérea poderá, a seu critério, impor condições adicionais ou mais restritivas.

2º - Cada empresa aérea poderá permitir "stopovers" adicionais, a US\$ 50 cada um.

(A Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional.)

### ATO DO PRESIDENTE Nº 52, DE 1992

O Presidente do Senado Federal, no uso da sua competência regimental e regulamentar, de conformidade com a delegação de competência que lhe foi outorgada pelo Ato da Comissão Diretora nº 2, de 4 de abril de 1973, e tendo em vista o que consta do Processo nº 001.488/92-9, resolve aposentar, voluntariamente, JORGE DE SOUZA, Assessor Legislativo, Parte Especial do Quadro Permanente do Senado Federal, nos termos do art. 40, inciso III, alínea c, da Constituição da República Federativa do Brasil, combinado com os arts. 186, inciso III, alínea c, e 67, da Lei nº 8.112, de 1990, bem assim com o art. 11 da Resolução (SF) nº 87, de 1989, com proventos proporcionais ao tempo de serviço, observado o disposto no art. 37, inciso XI, da Constituição Federal.

Senado Federal, 19 de fevereiro de 1992. — Senador Mauro Benevides, Presidente.

### ATO DO PRIMEIRO SECRETÁRIO Nº 1, DE 1992

O Primeiro Secretário do Senado Federal, no uso de suas atribuições regimentais e regulamentares, e tendo em vista o que consta do Processo nº 016929/91-8, resolve:

Art. 1º Os Técnicos Legislativos da Área de Transportes, lotados no Serviço de Transportes ou nos Gabinetes dos Senadores, deverão apresentar à Chefia do Serviço de Transportes, no prazo de 10 (dez) dias a contar da data de publicação deste Ato, sua CNH (Carteira Nacional de Habilitação).

Art. 2º Os Técnicos Legislativos da Área de Transportes, cuja Carteira Nacional de Habilitação não seja da Categoria "D", deverão submeter-se a exame no Detran para obtenção do documento referido.

Art. 3º O Serviço de Transportes catalogará os servidores que se enquadram na condição prevista no art. 2º e realizará curso de condução de veículos automotores destinado a prepará-los para o exame.

§ 1º A participação dos servidores referidos no curso é obrigatória.

§ 2º Eventual reprovação em exame no Detran obrigará a inscrição do servidor para novas provas, salvo se a reprovação for motivada por problema de saúde irreversível.

§ 3º O Serviço de Transportes adotará as providências necessárias à realização do curso, tais como: obtenção de autorização do Detran para o curso; permissão para o trabalho dos instrutores; inscrição e marcação dos exames etc.

Art. 4º O servidor que se recusar a cumprir as determinações do presente Ato, ou aquele que for reprovado em exames sucessivos, será objeto de sindicância administrativa, sujeitando-se às sanções disciplinares cabíveis, inclusive ao desligamento das atividades de motorista, com perda da vantagem prevista no art. 9º da Resolução nº 87/89 do Senado Federal.

Art. 5º Este Ato entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 6º Revogam-se as disposições em contrário.

Senado Federal, 19 de fevereiro de 1992. — Senador Dirceu Carneiro, Primeiro Secretário.

#### SENADO FEDERAL

Concurso Público para ANALISTA LEGISLATIVO — Área de Especialização: Medicina, TÉCNICO LEGISLATIVO — Áreas de Especialização: Eletrônica e Telecomunicações e Datilógrafo.

#### Edital nº 2-A/92

O Senado Federal e a Fundação Universidade de Brasília em obediência ao item 3.2 do Edital nº 1-A/92, publicado no Diário Oficial da União (DOU) de 6 de janeiro de 1992, tornam públicos a data, o horário e os locais das PROVAS OBJETIVAS previstas para a Primeira Etapa:

**Analista Legislativo — Área de Especialização: Medicina**

Data: 26 de abril de 1992

Horário: 14h às 18h

Local: Médico — Todas as especialidades — Ala Sul do Instituto Central de Ciência — ICC — Campus da UnB

**Técnico Legislativo — Área de Especialização: Eletrônica e Telecomunicações**

Data: 26 de abril de 1992

Horário: 14h às 18h

Local: Inscrições de 0001 a 1280 — Ala do Instituto Central de Ciências ICC — Campus da UnB

**Técnico Legislativo — Área de Especialização: Datilógrafo**

Data: 26 de abril de 1992

Horário: 14h às 18h

Local: Inscrições de 0001 a 2570 — Ala Norte do Instituto Central de Ciências — ICC — Campus da UnB

Inscrições de 2571 a 3260 — Faculdade de Estudos Sociais Aplicados — FA — Campus da UnB

Inscrições de 3261 a 4405 — Faculdade de Tecnologia — FT — Campus da UnB

Inscrições de 4406 a 4825 — Faculdade de Educação — FE — Campus da UnB

Inscrições de 4826 a 5390 — Faculdade de Ciências da Saúde — FS — Campus da UnB

Inscrições de 5391 a 7150 — Bloco I — Centro de Ensino Unificado de Brasília — CEUB

Inscrições de 7151 a 10720 — Bloco III — Centro de Ensino Unificado de Brasília — CEUB

Inscrições de 10721 a 13570 — Bloco A — Universidade do Distrito Federal — UDF

Inscrições de 13571 a 16367 — Bloco B — Universidade do Distrito Federal — UDF

O acesso dos candidatos às salas de prova dar-se-á no intervalo de 13:30 às 14:00h.

Os candidatos deverão comparecer aos locais de prova, no dia 26 de abril de 1992, no horário acima estabelecido, munidos de Carteira de Identidade, Comprovante de Inscrição, lápis nº 2 e caneta esferográfica com tinta azul ou preta. Não será permitida a utilização de qualquer material de consulta ou de calculadora durante as provas.

Os candidatos que chegarem atrasados não terão acesso às salas de prova e estarão automaticamente excluídos do concurso. Em hipótese alguma serão aceitas justificativas. — Manoel Vilela de Magalhães, Diretor-Geral Senado Federal — Lauro Morhy, Diretor DAE — UnB.