



República Federativa do Brasil DO CONGRESSO NACIONAL

SEÇÃO II

ANO XLIX - Nº 85

SEXTO-FEIRA, 22 DE JULHO DE 1994

BRASÍLIA - DF

SENADO FEDERAL

Faço saber que o Senado Federal aprovou, e eu, Humberto Lucena, Presidente, nos termos do art. 48, item 28 do Regimento Interno, promulgo a seguinte

RESOLUÇÃO Nº 48, DE 1994

Autoriza a República Federativa do Brasil a contratar operação de crédito externo, no valor equivalente a até £\$ 38.259.294,00 (trinta e oito milhões, duzentos e cinqüenta e nove mil, duzentos e noventa e quatro libras esterlinas), junto ao Barclays Bank PLC destinados à aquisição de turbinas, sensores e sobressalentes para os meios pertencentes a Marinha do Brasil.

O Senado Federal resolve:

Art. 1º É a República Federativa do Brasil autorizada, nos termos da Resolução do Senado Federal nº 96/89, a contratar operação de crédito externo junto ao Barclays Bank PLC, no valor equivalente a até £\$38.259.294,00 (trinta e oito milhões, duzentos e cinqüenta e nove mil, duzentos e noventa e quatro libras esterlinas).

Parágrafo único. Os recursos referidos no caput deste artigo destinam-se à aquisição de turbinas, sensores e sobressalentes dentro do Plano Parcial de Obtenção e Modernização da Marinha Brasileira – PPOM.

Art. 2º A operação de crédito ora autorizada se realizará sob as seguintes condições:

Valor: £\$38.259.294,00 (trinta e oito milhões, duzentos e cinqüenta e nove mil, duzentos e noventa e quatro libras esterlinas);

Finalidade: financiamento integral do custo de aquisição, pela Marinha Brasileira, de bens e serviços junto às empresas inglesas "Rolls-Royce PLC", "Westland Helicopters Limited" e "Racial Radar Defence System Limited";

Juros: 0,875% a.a. acima de libor semestral;

"Legal fees": as razoáveis, limitadas a libras esterlinas 75.000,00;

Juros de mora: 1% a.a. acima da libor semestral;

Condições de pagamento:

do principal: em 10 parcelas semestrais, iguais e consecutivas, no valor de libras esterlinas 3.825.929,40 cada uma, vencendo-se a primeira 12 meses após a data do primeiro desembolso;

dos juros: semestralmente vencidos;

da "legal fees": pagáveis mediante comprovação, após

emissão do Certificado de Autorização, em reais, exceto aquelas incorridas no exterior que só possam ser pagas em moeda estrangeira.

Art. 3º A presente autorização deverá ser exercida no prazo de 540 (quinientos e quarenta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 4º A presente Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 21 de julho de 1994. – Senador Humberto Lucena, Presidente.

Faço saber que o Senado Federal aprovou, e eu, Humberto Lucena, Presidente, nos termos do art. 48, item 28 do Regimento Interno, promulgo a seguinte

RESOLUÇÃO Nº 49, DE 1994

Autoriza a República Federativa do Brasil a celebrar acordo de reescalonamento dos créditos brasileiros junto à República da Guiné-Bissau no valor de US\$12,364,852,43, originários de operações de crédito à exportação realizadas ao amparo do extinto Fundo de Financiamento às Exportações – FINEX.

O Senado Federal resolve:

Art. 1º É a República Federativa do Brasil autorizada, nos termos do art. 152, V, da Constituição Federal, a contratar operação de reescalonamento dos créditos brasileiros junto à República da Guiné-Bissau.

Art. 2º A operação financeira mencionada no art. 1º apresenta as seguintes características:

a) valor nominal: US\$12,364,852,43 (doze milhões, trezentos e sessenta e quatro mil, oitocentos e cinqüenta e dois dólares e quarenta e três cents);

b) valor consolidado em 30 de setembro de 1993: US\$ 15,161,605,32 (quinze milhões, cento e sessenta e um mil, seiscentos e cinco dólares e trinta e dois cents);

c) reescalonamento de 100% da dívida consolidada, abrangendo principal vincendo e juros e principal vencidos até 30 de setembro de 1993; inclusive;

d) prazo de maturação: quinze anos;

e) prazo de carência: três anos e meio;

EXPEDIENTE

Centro Gráfico do Senado Federal

MANOEL VILELA DE MAGALHÃES

Diretor-Geral do Senado Federal

AGACIEL DA SILVA MAIA

Diretor Executivo

LUIZ AUGUSTO DA PAZ JÚNIOR

Diretor Administrativo

LUIZ CARLOS BASTOS

Diretor Industrial

FLORIAN AUGUSTO COUTINHO MADRUGA

Diretor Adjunto

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

Impresso sob responsabilidade da Mesa do Senado Federal

ASSINATURAS

Semestral R\$ 23,53

Tiragem: 800 exemplares

f) forma de pagamento do principal: vinte e quatro parcelas semestrais, consecutivas e crescentes, sendo o primeiro pagamento em 31 de março de 1997, e o último em 30 de setembro de 2008;

g) taxa de juros: libor para seis meses, acrescida da margem de 1% a.a.;

h) forma de pagamento de juros: em parcelas semestrais, com vencimento em 31 de março e 30 de setembro de cada ano, sendo o primeiro pagamento em 30 de setembro de 1994;

i) juros de mora: 1% a.a. sobre a taxa de juros contratual;

j) opção de pagamento do principal e juros: com títulos da dívida externa brasileira, através de operações de swap, ao par, com apropriação integral do desconto oferecido no mercado secundário pela República da Guiné-Bissau;

l) prazo para exercício da opção de swap: até 31 de dezembro de 1995, prorrogável por mútuo acordo caso a República da Guiné-Bissau permaneça adimplente com todas as obrigações do contrato.

Art. 3º A autorização concedida por esta Resolução deverá ser exercida no prazo de quinhentos e quarenta dias, contados a partir de sua publicação.

Art. 4º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 21 de julho de 1994. – Senador Humberto Lucena, Presidente.

Faço saber que o Senado Federal aprovou, e eu, Humberto Lucena, Presidente, nos termos do art. 48, item 28 do Regimento Interno, promulgo a seguinte

RESOLUÇÃO N° 50, DE 1994

Autoriza a República Federativa do Brasil a contratar operação de crédito externo, no valor equivalente em dólares norte-americanos a até FF\$79.620.141,44 (setenta e nove milhões, seiscentos e vinte mil, cento e quarenta e um francos franceses e quarenta e quatro centavos), junto ao Banque Paribas, destinados à aquisição de mísseis, materiais e equipamentos de defesa anti-aérea para os meios pertencentes à Marinha do Brasil.

O Senado Federal resolve:

Art. 1º É a República Federativa do Brasil autorizada, nos termos da Resolução do Senado Federal nº 96/89, a contratar operação de crédito externo junto ao Banque Paribas, no valor equiva-

lente em dólares norte-americanos a até FF\$ 79.620.141,44 (setenta e nove milhões, seiscentos e vinte mil, cento e quarenta e um francos franceses e quarenta e quatro centavos).

Parágrafo único. Os recursos referidos no caput deste artigo destinam-se à aquisição de mísseis, materiais e equipamentos de defesa anti-aérea, dentro do Plano Parcial de Obtenção e Modernização da Marinha Brasileira – PPOM.

Art. 2º A operação de crédito ora autorizada se realizará sob as seguintes condições:

Moeda: dólar norte-americano;

Valor: US\$ equivalentes a FF\$79.620.141,44 (setenta e nove milhões, seiscentos e vinte mil, cento e quarenta e um francos franceses e quarenta e quatro centavos), sendo:

a) FF\$75.591.134,00, para financiamento de 80% do custo da importação; e

b) FF\$4.029.007,44, para financiamento do seguro de crédito COFACE;

Financiamento: financiamento integral do custo da importação de equipamentos e serviço a serem fornecidos pela Société Française Matra Défense, no âmbito no Plano Parcial de Obtenção e Modernização da Marinha – PPOM, assim como do seguro COFACE;

Juros: a) 1% a.a. acima da libor semestral, no período de desembolso;

b) 5,37% a.a. fixos, no período de amortização;

Comissão de gestão: 0,5% flat sobre o valor do financiamento, pagáveis 15 dias após a emissão do Certificado de Autorização;

Comissão de compromisso: 0,5% a.a. sobre o saldo não desembolsado, contado a partir da assinatura do contrato;

Despesas gerais: as razoáveis, limitadas ao teto de US\$ 140.000,00;

Juros de mora: a) período de desembolso: 1% a.a. acima da libor, não podendo ser inferior à última taxa de juros semestral usada neste período acrescida de 1%;

b) período de reembolso: 1% a.a. acima da libor, não podendo ser inferior a 6,37% a.a.;

"Down payment": 20% do custo total da importação, equivalente a FF\$18.897.784,00, a serem pagos após a emissão de guias de importação;

Condições de pagamento:

Do "down payment": 20% a serem pagos após a emissão de guias de importação;

Do principal financiado: 80% do valor, em seis pagamentos semestrais, iguais e consecutivos, vencendo-se o primeiro 18 meses a partir da data de entrada em vigor do contrato;

Do seguro de crédito: em seis pagamentos semestrais, iguais e consecutivos, vencendo-se o primeiro 18 meses a partir da data em vigor do contrato;

Dos juros: semestralmente vencidos, tanto no período de desembolso, quanto no período de reembolso.

Art. 3º A presente autorização deverá ser exercida no prazo de 540 (quinquenta e quarenta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 4º A presente Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 21 de julho de 1994. – Senador **Humberto Lucena**, Presidente.

Faço saber que o Senado Federal aprovou, e eu, Humberto Lucena, Presidente, nos termos do art. 48, item 28 do Regimento Interno, promulgo a seguinte

RESOLUÇÃO N° 51, DE 1994

Autoriza a União a realizar assunção de dívidas da EMBRAER – Empresa Brasileira de Aeronáutica S/A – junto à Agência do Governo Canadense Export Development Corporation – EDC, no valor de até US\$125,052,502.25 (cento e vinte e cinco milhões, cinqüenta e dois mil, quinhentos e dois dólares norte-americanos e vinte e cinco centavos).

O Senado Federal resolve:

Art. 1º É a União autorizada a realizar a assunção de dívidas da EMBRAER – Empresa Brasileira de Aeronáutica S/A – junto à Agência do Governo Canadense Export Development Corporation – EDC – no valor de até US\$ 125,052,502.25 (cento e vinte e cinco milhões, cinqüenta e dois mil, quinhentos e dois dólares norte-americanos e vinte e cinco centavos).

Art. 2º A operação de assunção de dívidas a que se refere o caput do artigo anterior visa ao saneamento financeiro da Embraer com o objetivo de privatizá-la e será realizada nas seguintes condições financeiras:

Devedor: República Federativa do Brasil;

Credor: Export Development Corporation – EDC;

Valor: a) US\$25,856,508.30;

b) US\$99,195,993.95;

c) valor calculado com base na mesma taxa de juros da operação sobre o saldo devedor de US\$132,052,502.93 no período de 1º-5-94 até 15-5-94 e sobre o saldo devedor de US\$125,052,502.25, de 16-5-94 até a datas da assinatura do Contrato de Assunção. Caso esse contrato seja assinado em 15-7-94, o valor será de US\$1,451,073.81; se esse contrato entrar em efetividade antes ou após 15-7-94, haverá um acréscimo ou decréscimo pro rata temporis para cada dia considerado;

Juros: 0,875% a.a. acima da libor semestral para dólares dos Estados Unidos, calculados na forma abaixo:

a) para o período entre a data da efetividade do Contrato de Assunção é 31-1-95: incidente sobre o valor de US\$ 125,052,502.25;

b) para o período de 1º-2-95 até 14-7-95: incidente sobre o valor de US\$99,195,993.95;

c) para os períodos posteriores a 14-7-95: incidente sobre os saldos devedores do principal;

Juros de mora: 1% a.a. acima da taxa operacional;

Condições de pagamento

– do principal: a) em 1º-2-95;

b) em 12 (doze) parcelas semestrais, aproximadamente iguais e consecutivas, vencendo-se a primeira em 15-7-95 e a última em 15-1-2001;

c) em 1º-2-95;

– dos juros: em 1º-2-95, 15-7-95 e, a partir desta data, semestralmente vencidos.

Art. 3º O prazo para o exercício da presente autorização é de 360 dias.

Art. 4º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 5º Revogam-se as disposições em contrário.

Senado Federal, 21 de julho de 1994. – Senador **Humberto Lucena**, Presidente.

SUMÁRIO

1 – ATA DA 90ª SESSÃO, EM 21 DE JULHO DE 1994

1.1 – ABERTURA

1.2 – EXPEDIENTE

1.2.1 – Ofícios do 1º Secretário da Câmara dos Deputados

Encaminhando à revisão do Senado Federal autógrafos das seguintes matérias:

Substitutivo da Câmara dos Deputados ao Projeto de Lei do Senado nº 47, de 1988 (nº 4.569/94, naquela Casa), de autoria do Senador Marco Maciel, que dá nova redação ao parágrafo único do art. 1º do Decreto-Lei nº 1.850, de 15 de janeiro de 1981, ao art. 1º, seu parágrafo único, e ao art. 3º do Decreto-Lei nº 1.876, de 15 de julho de 1981, e ao parágrafo 4º do art. 3º e inciso II do art. 6º do Decreto-Lei nº 2.398, de 21 de dezembro de 1987.

Projeto de Lei da Câmara nº 120, de 1994 (nº 3.202/92, na Casa de origem), que altera dispositivos da Lei nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954, que dispõe sobre o Tribunal Marítimo.

Projeto de Lei da Câmara nº 121, de 1994 (nº 3.981/93, na Casa de origem), que disciplina a extração, industrialização, utilização, comercialização e transporte do asbesto/amianto e dos produtos que o contenham, bem como das fibras naturais e artificiais, de qualquer origem, utilizadas para o mesmo fim e dá outras pro-

vidências.

Projeto de Decreto Legislativo nº 70, de 1994 (nº 290/93, na Câmara dos Deputados), que aprova os textos do Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres-Porto de Nova Palmira) e de seus Protocolos Adicionais sobre Assuntos Aduaneiros, Navegação e Segurança, Seguros, Condições de Igualdade de Oportunidades para Maior Competitividade, Solução de Controvérsias e Cessação Provisória de Bandeira.

1.2.2 – Comunicação da Presidência

– Abertura de prazo para oferecimento de emendas ao Projeto de Decreto Legislativo nº 70, de 1994, lido anteriormente.

1.2.3 – Comunicações

– Do Senador Gilberto Miranda, referente a sua ausência do País no período de 25 a 29 do corrente mês.

– Do Senador Teotônio Vilela Filho, referente a sua ausência do País no período de 23 a 26 de julho corrente.

1.2.4 – Ofícios

– Nº 178/94, da Liderança do PFL no Senado Federal, referente à substituição de membro na Comissão de Serviços de Infra-Estrutura.

– Nº 179/94, da Liderança do PFL no Senado Federal, refe-

rente à substituição de membro na Comissão Mista, destinada a examinar a Medida Provisória nº 540.

1.2.5 – Requerimento

Nº 585, de 1994, de autoria do Senador Ronan Tito, de licença para tratamento de saúde, no período de 17 a 30 de junho de 1994. **Aprovado.**

1.2.6 – Discursos do Expediente

SENADOR LOURIVAL BAPTISTA – Lamentando atitude da Imprensa no tocante à publicação de acusações não verificadas aos políticos em campanha eleitoral. Defesa dos Senadores José Paulo Bisol e Guilherme Palmeira.

SENADOR GERSON CAMATA – Alertando o Poder Executivo da impossibilidade da venda do estoque de café pertencente ao extinto IBC – Instituto Brasileiro de Café para pagamento de reajuste salarial dos servidores públicos, porque é propriedade dos cafeicultores brasileiros.

SENADOR NELSON CARNEIRO – Apelo às autoridades competentes no sentido da realização de sessão extraordinária da CONAMA para apreciação do laudo sobre o gasoduto a ser implementado no Estado do Rio de Janeiro. Razões de S. Ex^a para apresentação de Proposta de Emenda Constitucional, que acrescenta parágrafo art. 159 ou onde convier, visando a entrega aos municípios, pela União, de recursos decorrentes da arrecadação de tributos, taxas ou contribuições sem qualquer intermediação.

1.2.7 – Ofício

Do Senhor Presidente da Câmara dos Deputados de substituição de membros em Comissão Mista.

1.2.8 – Requerimentos

Nº 586/94, de autoria do Senador Jutahy Magalhães, solicitando que sejam considerados, como licença autorizada, os dias 01, 04, 05, 06, 07 e 13 do corrente mês. **Aprovado.**

Nº 587/94, de autoria do Senador Márcio Lacerda solicitando que sejam considerados, como licença autorizada, os dias 24 a 27 de julho de 1994. **Aprovado.**

1.3 – ORDEM DO DIA

– Projeto de Lei da Câmara nº 179, de 1993 (nº 2.125/91, na Casa de origem), que dá a denominação de "Rodovia Vital Brasil" ao trecho da rodovia BR-267 que interliga as cidades mineiras de Juiz de Fora e Poços de Caldas. **Aprovado.** À sanção.

– Projeto de Lei da Câmara nº 205, de 1993 (nº 5.702/90, na Casa de origem), que torna obrigatória a inclusão, nas bulas de medicamentos, de advertências e recomendações sobre seu uso por pessoas de mais de 65 anos. **Aprovado.** À sanção.

– Projeto de Decreto Legislativo nº 44, de 1993 (nº 250/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a permissão da Rádio Independente Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na cidade Lajeado, Estado do Rio Grande do Sul. **Votação adiada por falta de quorum.**

– Projeto de Decreto Legislativo nº 45, de 1993 (nº 253/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à Rádio Capinzal Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na Cidade de Capinzal, Estado de Santa Catarina. **Votação adiada por falta de quorum.**

– Projeto de Decreto Legislativo nº 46, de 1993 (nº 248/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a permissão outorgada à Rádio Fraternidade Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na Cidade de Araras, Estado de São Paulo. **Votação adiada por falta de quorum.**

– Projeto de Decreto Legislativo nº 48, de 1993 (nº 264/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a permissão da Rádio Jornal do Brasil Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na Cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro. **Votação adiada por falta de quorum.**

quorum.

– Projeto de Decreto Legislativo nº 49, de 1993 (nº 273/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a permissão da Rádio Litoral Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na Cidade de Osório, Estado do Rio Grande do Sul. **Votação adiada por falta de quorum.**

– Projeto de Decreto Legislativo nº 52, de 1993 (nº 246/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à Rádio Grande Lago Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na Cidade de Santa Helena, Estado do Paraná. **Votação adiada por falta de quorum.**

– Projeto de Decreto Legislativo nº 55, de 1993 (nº 267/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à Paquetá Empreendimentos Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na Cidade de Floriano Estado do Piauí. **Votação adiada por falta de quorum.**

– Projeto de Decreto Legislativo nº 7, de 1994 (nº 308/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a outorgada deferida à Rádio Cultura de Timbó Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na cidade de Timbó, Estado de Santa Catarina. **Votação adiada por falta de quorum.**

– Projeto de Decreto Legislativo nº 9, de 1994 (nº 301/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à Rádio e TV Tapajós Ltda., para explorar serviço de radiodifusão de sons e imagens (televisão) na Cidade de Santarém, Estado do Pará. **Votação adiada por falta de quorum.**

– Projeto de Decreto Legislativo nº 10, de 1994 (nº 297/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que outorga permissão à Fundação Pe. Urbano Thiesen para executar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada, com fins exclusivamente educativos, na Cidade de Novo Hamburgo, Estado do Rio Grande do Sul. **Votação adiada por falta de quorum.**

– Projeto de Decreto Legislativo nº 11, de 1994 (nº 265/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a permissão outorgada à S.A. Rádio Verdes Mares, para explorar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na Cidade de Fortaleza, Estado do Ceará. **Votação adiada por falta de quorum.**

– Projeto de Decreto Legislativo nº 12, de 1994 (nº 319/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que outorga permissão à Fundação Cultural Cruzeiro do Sul para executar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na cidade de Sorocaba, Estado de São Paulo. **Votação adiada por falta de quorum.**

– Projeto de Decreto Legislativo nº 18, de 1994 (nº 252/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à Rádio Araguaia Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na Cidade de Araguaina, Estado do Tocantins. **Votação adiada por falta de quorum.**

– Projeto de Decreto Legislativo nº 19, de 1994 (nº 254/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à TV Tocantins Ltda. para explorar serviço de radiodifusão de sons e imagens (televisão) na Cidade de Anápolis, Estado de Goiás. **Votação adiada por falta de quorum.**

– Projeto de Decreto Legislativo nº 23, de 1994 (nº 327/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à Rádio Montanhês de Botelhos Ltda. para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na cidade de Botelhos, Estado de Minas Gerais. **Votação adiada por falta de quorum.**

– Projeto de Decreto Legislativo nº 24, de 1994 (nº 328/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que outorga permissão à Fundação de Ensino Superior do Vale do Sapucaí para executar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada, com fins exclusivamente educativos, na cidade de Pouso Alegre,

Estado de Minas Gerais. Votação adiada por falta de quorum.

– Projeto de Decreto Legislativo nº 64, de 1993 (nº 275/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à Sociedade Rádio Emissora Paranaense S/A para explorar serviço de radiodifusão de sons e imagens (televisão), na Cidade de Londrina, Estado do Paraná. Retirado da Pauta nos termos do art. 175, e, do Regimento Interno.

– Projeto de Lei da Câmara nº 16, de 1994 (nº 2.248/91, na Casa de origem), que regulamenta o art. 236 da Constituição Federal, dispondo sobre serviços notariais e de registro. Votação adiada nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno.

– Projeto de Lei da Câmara nº 112, de 1994, que institui a Cédula de Produto Rural, e dá outras providências. Retirado da Pauta, nos termos do art. 175, e, do Regimento Interno.

– Projeto de Lei do Senado nº 27, de 1991-Complementar, de autoria do Senador Mansueto de Lavor, que regulamenta o pa-

rágrafo 3º do art. 192 da Constituição Federal, que dispõe sobre a cobrança de juros reais máximos, e dá outras providências. Votação adiada nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno.

1.3.1 – Discurso após a Ordem do Dia

SENADOR MARCO MACIEL – Governabilidade e partidos políticos no Brasil.

1.3.2 – Comunicação da Presidência

Término do prazo para apresentação de emendas ao Projeto de Resolução nº 62, de 1994, sendo que ao mesmo não foram oferecidas emendas.

1.3.3 – Designação da Ordem do Dia da próxima sessão

1.4 – ENCERRAMENTO

2 – MESA DIRETORA

3 – LÍDERES E VICE-LÍDERES DE PARTIDOS

4 – COMPOSIÇÃO DAS COMISSÕES PERMANENTES

Ata da 90ª Sessão, em 21 de julho de 1994

4ª Sessão Legislativa Ordinária, da 49ª Legislatura

Presidência do Sr. Epitácio Cafeteira.

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

Affonso Camargo – Alfredo Campos – Aluizio Bezerra – Carlos Patrocínio – César Dias – Chagas Rodrigues – Coutinho Jorge – Epitácio Cafeteira – Francisco Rolemberg – Garibaldi Alves Filho – Gerson Camata – Guilherme Palmeira – Henrique Almeida – Iram Saraiwa – Irapuan Costa Júnior – João Calmon – João França – João Rocha – Josaphat Marinho – José Richa – Ju-tahy Magalhães – Lavoisier Maia – Lourival Baptista – Lucídio

Portella – Mansueto de Lavor – Marco Maciel – Mauro Benevides – Nabor Júnior – Nelson Carneiro – Ney Maranhão – Odacir Soares – Rachid Saldanha Derzi – Reginaldo Duarte – Ronan Tito.

O SR. PRESIDENTE (Epitácio Cafeteira) – A lista de presença acusa o comparecimento de 34 Srs. Senadores. Havendo número regimental, declaro aberta a sessão.

Sob a proteção de Deus, iniciamos nossos trabalhos.

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

É lido o seguinte

EXPEDIENTE

OFÍCIOS

Do Sr. 1º Secretário da Câmara dos Deputados, encaminhando à Revisão do Senado autógrafos das seguintes matérias:

SUBSTITUTIVO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS AO PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 47, de 1988 (nº 4.569/94, na Câmara dos Deputados)

Dá nova redação ao parágrafo único do art. 1º do Decreto-Lei nº 1.850, de 15 de janeiro de 1981, ao art. 1º, seu parágrafo único, e ao art. 3º do Decreto-Lei nº 1.876, de 15 de julho de 1981, e ao § 4º do art. 3º e inciso II do art. 6º do Decreto-Lei nº 2.398, de 21 de dezembro de 1987.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O parágrafo único do art. 1º do Decreto-Lei nº 1.850, de 15 de janeiro de 1981, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º.....

Parágrafo único. Consideram-se de interesse social, para efeito da isenção de que trata este artigo, os conjuntos habitacionais cujas unidades sejam vendidas por preço não superior à importância correspondente a cinco milhões de cruzeiros reais."

Art. 2º O art. 1º e o art. 3º do Decreto-Lei nº 1.876, de 15 de julho de 1981, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º Não será cobrado, do titular do domínio útil de bem imóvel da União, o foro que, em cada exer-

cício, não exceder o valor de dois mil cruzeiros reais.

Art. 3º Considera-se de interesse social, para efeito da isenção de que trata o inciso II do artigo anterior, a transferência de bem imóvel foreiro à União, relativo à unidade habitacional vendida por preço não superior à importância de cinco milhões de cruzeiros reais."

Art. 3º O § 4º do art. 3º e o inciso II do art. 6º do Decreto-Lei nº 2.398, de 21 de dezembro de 1987, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 3º.....

§ 4º O recolhimento da diferença a menor e a devolução da diferença a maior serão feitos pelos respectivos valores, monetariamente atualizados pela variação do poder aquisitivo da moeda nacional.

Art. 6º.....

II – Na automática aplicação de multa mensal de sessenta e cinco mil cruzeiros reais para cada 1m² (um metro quadrado) das áreas aterradas ou construídas, que será cobrada em dobro, após trinta dias da notificação, pelo correio ou por edital, se o infrator não tiver removido o aterro e demolido a construção."

Art. 4º Fica o Poder Executivo autorizado a isentar de laudêmios e foros os terrenos de marinha e seus acrescidos, quando destinados a assentamento ou à construção de casas populares

para população de baixa renda.

§ 1º Para fins do disposto neste artigo, terrenos de marinha são os definidos pelo art. 2º do Decreto-Lei nº 9.760, de 5 de setembro de 1946.

§ 2º Somente é enquadrável no conceito de população de baixa renda, de que trata esta lei, o grupo de indivíduos de renda familiar mensal não superior a CR\$100.000,00 (cem mil cruzeiros reais) mensais.

Art. 5º As referências a valores em cruzeiros reais, desta lei ou daquelas que por ela são modificadas, serão atualizadas pela variação do poder aquisitivo da moeda nacional, a contar da data da publicação desta lei.

Art. 6º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 7º Revogam-se as disposições em contrário.

(À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania.)

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 120, DE 1994

(Nº 3.202/92, na Casa de origem)

(De iniciativa do Presidente da República)

Altera dispositivos da Lei nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954, que dispõe sobre o Tribunal Marítimo.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O Título V da Lei nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954, que dispõe sobre o Tribunal Marítimo, passa a vigorar com a seguinte redação:

TÍTULO V

CAPÍTULO I

Das Penalidades

Art. 121. A inobservância dos preceitos legais que regulam a navegação será reprimida com as seguintes penas:

I – repreensão, medida educativa concernente à segurança da navegação ou ambas;

II – suspensão de pessoal marítimo;

III – interdição para o exercício de determinada função;

IV – cancelamento da matrícula profissional e da carteira de armador;

V – proibição ou suspensão do tráfego da embarcação;

VI – cancelamento do registro de armador;

VII – multa, cumulativamente ou não, com qualquer das penas anteriores.

§ 1º A suspensão de pessoal marítimo será por prazo não superior a doze meses.

§ 2º A interdição não excederá a cinco anos.

§ 3º A proibição ou suspensão do tráfego da embarcação cessará logo que deixem de existir os motivos que a determinaram; ou, no caso de falta de registro das embarcações obrigadas a tal procedimento, logo que seja iniciado o processo de registro da propriedade.

§ 4º Em relação a estrangeiro, a pena de cancelamento da matrícula profissional será convertida em proibição para o exercício de função em águas sob jurisdição nacional.

§ 5º A multa será aplicada pelo Tribunal, podendo variar de onze a quinhentas e quarenta e três Unidades Fiscais de Referência – UFIR, ressalvada a elevação do valor máximo nos casos previstos nesta lei.

§ 6º As penalidades de multa previstas nesta lei serão convertidas em Unidade Real de Valor – URV ou no padrão monetário que vier a ser instituído, observados os critérios estabelecidos em lei para a conversão de valores expressos em UFIR.

Art. 122. Por preceitos legais e reguladores da navegação entendem-se todas as disposições de convenções e tratados, leis, regulamentos e portarias, como também os usos e costumes, instruções, exigências e notificações das autoridades, sobre a utilização de embarcações, tripulação, navegação e atividades correlatas.

CAPÍTULO II

Do Cancelamento da Matrícula

Art. 123. O Tribunal pode ordenar o cancelamento da matrícula profissional de pessoal da marinha mercante e da carteira de armador ou a interdição para o exercício de determinada função, quando provado:

I – que o acidente ou fato da navegação foi causado com dolo;

II – que o acidente ou fato ocorreu achando-se o responsável em estado de embriaguez ou sob efeito de qualquer outra substância entorpecente;

III – que, tratando-se de embarcação brasileira, foi praticado contrabando, em águas estrangeiras, ocasionando o confisco da embarcação ou da sua carga;

IV – que a falta de assistência causou a perda de vida.

CAPÍTULO III

Da Suspensão ou Multa

Art. 124. O Tribunal poderá aplicar a pena de suspensão ou multa, ou ambas cumulativamente, às pessoas que lhe estão jurisdicionadas, quando ficar provado que o acidente ou fato da navegação ocorreu por:

I – erro da navegação, de manobra ou de ambos;

II – deficiência da tripulação;

III – má estivação da carga;

IV – haver carga no convés, impedindo manobras de emergência, ou prejudicando a estabilidade da embarcação;

V –avarias ou vícios próprios conhecidos e não revelados à autoridade, no casco, máquinas, instrumentos e aparelhos;

VI – recusa de assistência, sem motivo, à embarcação em perigo iminente, do qual tenha resultado sinistro;

VII – inexistência de aparelhagem de socorro, ou de luzes destinadas a prevenir o risco de abalroações;

VIII – ausência de recursos destinados a garantir a vida dos passageiros ou tripulantes;

IX – prática do que, geralmente, se deva omitir ou omissão do que, geralmente, se deva praticar.

§ 1º O Tribunal poderá aplicar, até o décuplo, a pena de multa ao proprietário, armador, operador, locatário, afretador ou carregador, convencido da responsabilidade, direta ou indireta, nos casos a que se referem este artigo e o anterior, bem como na inobservância dos deveres que a sua qualidade lhe impõe em relação à navegação e atividades conexas.

§ 2º Essa responsabilidade não exclui a do pessoal marítimo que transigir com os armadores na prática daquelas infrações.

Art. 125. Quando provado que a estiva foi feita em desacordo com as instruções do comandante, piloto, mestre, contramestre e qualquer outro preposto do armador, resultando da infração dano à embarcação ou à carga, a empresa estivadora, o estivador, ou ambos, serão punidos com a multa prevista no § 5º do art. 121, isolada ou cumulativamente com a pena de suspensão.

Art. 126. Quando provado vício da embarcação, decorrente da mão-de-obra ou do material empregado pelo empreiteiro, estaleiro, carreira, dique ou oficina de construção ou de reparação naval, em desacordo com as exigências legais, o responsável será punido com a multa prevista no § 5º do art. 121.

Parágrafo único. A falta de pagamento da multa importará na suspensão das licenças para construção ou reparação naval.

CAPÍTULO IV

Da Aplicação da Pena

Art. 127. Cabe ao Tribunal, atendendo aos antecedentes e à personalidade do responsável, à intensidade do dolo ou ao grau da culpa, às circunstâncias e consequências da infração:

I – determinar a pena aplicável dentre as cominadas alternativamente;

II – fixar, dentro dos limites legais, a quantidade da pena aplicável.

§ 1º Na fixação da pena de multa, o Tribunal deverá aten-

der, principalmente, à situação econômica do infrator.

§ 2º A multa poderá ser aumentada até o dobro, se o Tribunal julgar que, em virtude da situação econômica do infrator, é ineficaz, embora aplicada no máximo.

§ 3º Aos infratores em geral assegurar-se-ão o contraditório e a ampla defesa, com os meios e recursos a ele inerentes.

Art. 128. O Tribunal poderá substituir as penas de multa e suspensão pela de repreensão, toda vez que somente encontrar atenuantes a favor do responsável.

Art. 129. A pena de suspensão, cancelamento da matrícula e da carteira de habilitação de amador ou de interdição em que incorrer a tripulação de embarcação estrangeira será aplicada somente com relação ao exercício de suas funções em águas sob jurisdição nacional.

Art. 130. A pena de multa prevista nesta lei será aplicada ainda nos casos de dolo ou fraude nos registros mantidos pelo Tribunal.

Parágrafo único. A competência para aplicar a penalidade, nos casos deste artigo, será do Presidente do Tribunal.

Art. 131. A multa deverá ser paga dentro de dez dias, depois da ciência da guia de sentença, prazo esse que, no entanto, poderá ser excepcionalmente dilatado.

Parágrafo único. Caso a multa seja elevada para as posses do infrator, poderá ser permitido que o pagamento se efetue em quotas mensais, até dentro de um ano, no máximo.

Art. 132. O Tribunal poderá converter a multa em suspensão, quando se apresentarem razões que o justifiquem.

Parágrafo único. Para a conversão, a cada 4 (quatro) UFIR corresponderá um dia de suspensão, atribuindo-se tantos dias de suspensão quantas daquelas frações estiverem contidas no valor da multa, arredondando-se para um mês, quando o resultado apurado for menor do que trinta dias.

Art. 133. Não se executará a pena de multa quando ela incidir sobre os recursos indispensáveis à manutenção do infrator e sua família.

Parágrafo único. Se, no entanto, o infrator for reincidente, aplicar-se-á o disposto no artigo anterior.

Art. 134. Suspender-se-á a execução da pena de multa, se ao infrator sobrevier doença que o incapacite para o trabalho e este não disporer de outras fontes de recursos.

Parágrafo único. Proceder-se-á à cobrança caso o infrator volte ao exercício de sua atividade.

Art. 135. Agravarão sempre a pena, quando de per si não constituam a própria infração, as seguintes circunstâncias:

I - a reincidência;

II - a ação ou omissão da qual tenha resultado perda de vida;

III - a cotação ou abuso de autoridade ou poder inerente ao cargo, posto ou função;

IV - o pânico a bordo, quando evitável ou reprimível;

V - a desobediência a ordem legal, emanada de superior hierárquico;

VI - a ausência do posto, quando em serviço;

VII - o concurso em ato que tenha agravado a extensão do dano;

VIII - a instigação a cometer a infração;

IX - a execução da infração mediante paga ou promessa de recompensa;

X - ter praticado a infração para assegurar ou facilitar a execução, a ocultação, a impunidade ou a obtenção de vantagem de outra infração;

XI - a embriaguez e o uso de substância entorpecente, salvo se decorrer de caso fortuito ou de força maior;

XII - ser a infração praticada no exterior;

XIII - resultar da infração poluição ou qualquer outra forma de dano ao meio aquático.

Art. 136. Verificar-se-á reincidência quando o agente cometer outra infração, depois de definitivamente condenado por infração anterior.

§ 1º A reincidência será específica, se as infrações forem da mesma natureza.

§ 2º Considerar-se-ão da mesma natureza as infrações esta-

belecidas em um só dispositivo legal, bem como as que, embora estabelecidas em dispositivos diversos, apresentarem pelos atos que as constituírem, ou pelos seus motivos determinantes, os mesmos caracteres fundamentais.

§ 3º O decurso de tempo a ser observado na aplicação do agravamento da pena, por reincidência, é de cinco anos, devendo ser considerado como marco inicial de contagem:

I - nas hipóteses de repreensão, medida educativa concernente à segurança da navegação, ou ambas, a data em que transitar em julgado o acórdão do Tribunal;

II - na hipótese de multa, o dia do seu pagamento ou, se tiver sido concedido o parcelamento, o da última parcela paga;

III - nas hipóteses de suspensão e interdição, após o último dia de cumprimento da pena;

IV - em qualquer caso, a data da extinção da pena.

Art. 137. A reincidência específica importará na aplicação da pena de multa ou de suspensão, acrescida do dobro da fixada para a pena-base, somadas as circunstâncias gravantes, quando for o caso, observados os limites estabelecidos no art. 121 e seus parágrafos.

Art. 138. A reincidência genérica importará na aplicação da pena de multa ou suspensão, acrescida da metade da fixada para a pena-base, somadas as circunstâncias gravantes, quando for o caso, observados os limites do art. 121 e seus parágrafos.

Art. 139. Serão sempre circunstâncias atenuantes da pena:

I - ser o agente menor de vinte e um anos ou maior de setenta anos;

II - terem sido de somenos importâncias os efeitos da infração cometida;

III - a ignorância, ou a errada compreensão da lei, quando escusável;

IV - ter o agente:

a) procurado, por sua espontânea vontade e com eficiência, logo após o acidente ou fato da navegação, minorar-lhe as consequências;

b) cometido a infração sob coação a que podia resistir, ou sob violenta emoção por influência externa não provocada;

c) cometido a infração em estado de esgotamento físico, resultante de trabalho extraordinário;

d) confessado, espontaneamente, a autoria do fato.

Art. 140. Em concurso de agravantes e atenuantes, a pena deverá aproximar-se do limite indicado pelas circunstâncias preponderantes, entendendo-se como tais as que resultarem dos motivos determinantes da infração, da personalidade do agente e da reincidência.

Art. 141. A pena que tenha de ser aumentada ou diminuída dentro de determinados limites é a que o Tribunal aplicaria se não existisse causa de aumento ou de diminuição.

Parágrafo único. Em concurso das causas de aumento ou de diminuição da pena, as mesmas compensar-se-ão.

Art. 142. Quando o agente, mediante mais de uma ação ou omissão, praticar duas ou mais infrações, idênticas ou não, aplicar-se-ão, cumulativamente, as penas em que houver incorrido.

Parágrafo único. Quando o agente, mediante mais de uma ação ou omissão, praticar duas ou mais infrações da mesma espécie, e pelas condições de tempo e lugar, maneira de execução e outras semelhantes, deverem as infrações subsequentes ser havidas como continuação da primeira, ser-lhe-á imposta a pena de uma só das infrações, se idênticas, ou a mais grave, se diversas, aumentada, em qualquer caso, de um sexto a dois terços.

Art. 143. A ignorância ou a errada compreensão da lei, quando escusáveis, ou quando as consequências da infração atingirem o próprio agente de forma tão grave que a sanção administrativa se torne desnecessária, poderão, excepcionalmente, resultar na não-aplicação de pena.

Art. 144. Os casos omissos serão resolvidos por Resolução do Tribunal Marítimo."

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

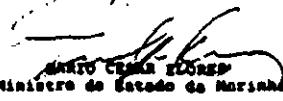
Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

Mensagem nº 384, de 1992, do Poder Executivo

Senhores Membros do Congresso Nacional.

Nos termos do artigo 61 da Constituição Federal, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado da Marinha, o texto do projeto de lei que "Altera dispositivos da Lei nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954, que dispõe sobre o Tribunal Marítimo".

Brasília, 11 de setembro de 1992


ANTÔNIO CARLOS MAGALHÃES
Ministro de Estado da Marinha.

Lamentávelmente, no artigo 61 da Constituição Federal, de 1992, que se segue, encontra-se o artigo 2º, parágrafo

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

A Lei nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954, que dispõe sobre o Tribunal Marítimo, trata, no seu Título V, das penalidades aplicadas aos infratores dos preceitos legais e reguladores da navegação. Dentre essas penalidades estão incluídas multas que, além de agravárias, resultado de constante desvalorização da mesma ao decorrer dos anos, deixaram, há muito, de atender a sua finalidade, que é a de afiliar pecuniariamente os aponentados por elas, para dissuadi-los de futuras práticas administrativas ilícitas.

Com a finalidade de corrigir essa distorção, uma comissão de juízes do Tribunal Marítimo, presidida pelo seu Juiz Presidente, concluiu pela necessidade de se dar nova redação a todo o referido Título V, não só por questão de técnica legislativa, mas também em razão de que quase todos os dispositivos devem sofrer correções, algumas meramente de estilo e aprimoramento da forma e, outras, de maior profundidade.

Em decorrência, foi elaborado o Anteprojeto de Lei em que, além de elevar os valores das penas de multas, apresenta outras novidades, a saber:

1) A criação da pena educativa, aplicada cumulativamente ou não com a de repreensão. A experiência tem demonstrado ser este tipo de penalidade o mais indicado para ser utilizado em determinadas regiões do País, notadamente na Região Amazônica, em sua navegação fluvial, onde ocorrem muitos acidentes da navegação com embarcações militares;

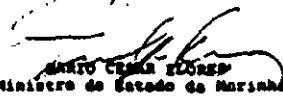
2) Não considera a reincidência como agravamento de pena para aquele que, no espaço de cinco anos entre uma condenação irrecorrível e a infração superveniente, não houver sido condenado pelo Tribunal Marítimo;

3) Faculta ao juiz julgar menor de aplicar a pena, quando as circunstâncias da infração atingirem o agente de forma tão grave que a sanção administrativa se torne desnecessária; e

4) Considera como circunstância agravante para a quantificação da pena administrativa, se, do acidente ou fato de navegação cometido, resultar qualquer dano ou poluição ao ambiente aquático.

6. Em face do exposto, submeto à apreciação de Vossa Exceléncia o Anteprojeto de Lei em anexo.

Respeitosamente,


ANTÔNIO CARLOS MAGALHÃES
Ministro de Estado da Marinha.

ANEXO À EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS DO MINISTÉRIO DA MARINHA, NOV/91, DE 24/6/92

1. Síntese do problema ou da situação que reclama providências:

O Tribunal Marítimo se responde. Há muito tempo, de uma legislação que realmente seja compatível com a realidade econômica inflacionária do País, com a constante variação da moeda, e com uma ponderada e justa graduação das penas pecuniárias aplicadas às pessoas jurisdicionadas àquele Tribunal.

2. Soluções e providências contidas no projeto normativo ou no medida proposta:

Só nova redação ao Título V "Das Penalidades" da Lei nº 2.180/54, trazendo como destaque, dentre outras, a instituição da pena educativa, a reabilitação após o decurso de cinco anos de condenação anterior irrecorrível, a consideração, como agravante, da poluição do meio aquático e, por fim, a elevação considerável das penas pecuniárias, hoje irrisórias, e desequilibradas, portanto, de seu caráter afitivo patrimonial.

3. Alternativas existentes às medidas ou atos propostos:

Não se vislumbra outra possibilidade de resolução para o problema.

4. Críticas:

As medidas, em princípio, não implicam em despesa de espécie alguma.

5. Riscos que justificam a urgência:

5 3 3 3 3 3

6. Impacto sobre o meio ambiente:

Em decorrência da alteração proposta, será considerada circunstância agravante para a quantificação da pena administrativa, se de acidente ou fato de navegação, o qual resultar qualquer dano ou poluição ao ambiente aquático.

7. Síntese de opinião da Consultoria Jurídica:

A elevada aplicação da Lei pelo Tribunal Marítimo no referido projeto não requer, nem é necessário dar nova redação a questo fôde os dispositivos do Título V, em alguns casos com melhoria do estilo e forma e, noutras, com modificações de fundo. O anteprojeto adequa-se à realidade e fiscaliza das multas e crea penas educativas que a experiência demonstra como mais indicada em certos casos e infrações. Incorre esse Consultório Jurídico que o anteprojeto encontra-se no condicione de ser submetido à elevada apreciação do Senhor Presidente da República.

(À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania.)

PROJETO DE LEI DA CÂMARA N° 121, DE 1994
(Nº 3.981/93, na Casa de origem)

Disciplina a extração, industrialização, utilização, comercialização e transporte do asbesto/amianto e dos produtos que o contenham, bem como das fibras naturais e artificiais, de qualquer origem, utilizadas para o mesmo fim e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É vedada em todo o território nacional:

I – a extração, produção, industrialização, utilização e comercialização da actinolita, amosite (asbesto marrom), antofilita, crocidolita (amianto azul) e da tremolita, variedades minerais pertencentes ao grupo dos anfíbolios, bem como dos produtos que contenham estas substâncias minerais;

II – a pulverização (spray) de todos os tipos de fibras, tanto de asbesto/amianto da variedade crisotila como daquelas naturais e artificiais referidas no art. 2º desta lei;

III – a venda a granel de fibras em pó, tanto de asbesto/amianto da variedade crisotila como daquelas naturais e artificiais referidas no art. 2º desta lei.

Art. 2º O asbesto/amianto da variedade crisotila (asbesto branco), do grupo dos minerais das serpentinas, e as demais fibras, naturais e artificiais de qualquer origem, utilizadas para o mesmo fim, serão extraídas, industrializadas, utilizadas e comercializadas em consonância com as disposições desta lei.

§ 1º Incluem-se entre as fibras naturais e artificiais mencionadas no *caput* deste artigo:

- I – lã de rocha;
- II – lã de escória;
- III – lã de vidro;
- IV – fibras de vidro com filamentos contínuos;
- V – fibras refratárias (cerâmica);
- VI – fibras orgânicas sintéticas;
- VII – fibras de erionita;
- VIII – fibras de atapulgita;
- IX – fibras de wollastonita;
- X – fibras de poliaramina (tipo kevlar);
- XI – fibras de carbono;

XII – outras fibras artificiais que já estejam sendo comercializadas ou que venham a ser fabricadas, sempre que não se tenha absoluta certeza científica quanto a sua inocuidade à saúde humana.

§ 2º Qualquer dos materiais referidos no *caput* deste artigo e no seu § 1º poderá ser dispensado das exigências desta lei por ato do Poder Executivo, se comprovada, cientificamente, sua inocuidade à saúde humana.

Art. 3º Ficam mantidas as atuais normas relativas ao asbesto/amianto da variedade crisotila e às fibras naturais e artificiais referidas no artigo anterior, contidas na legislação de segurança, higiene e medicina do trabalho, nos acordos internacionais ratificados pela República Federativa do Brasil e nos acordos assinados entre os sindicatos de trabalhadores e os seus empregadores, atualizadas sempre que necessário.

§ 1º As empresas que atuarem na extração, produção, industrialização e comercialização do asbesto/amianto e das fibras referidas no artigo anterior criarão comissões de fábrica, compostas por trabalhadores eleitos por seus pares, com o objetivo de fiscalizar a qualidade do ambiente de trabalho, com poderes, inclusive, para determinar a paralisação de setores de trabalho em que houver riscos à saúde dos empregados.

§ 2º As normas de segurança, higiene e medicina do trabalho serão fiscalizadas pelas áreas competentes do Poder Executivo

e pelas comissões de fábrica referidas no parágrafo anterior.

§ 3º As empresas que ainda não assinaram com os sindicatos de trabalhadores os acordos referidos no *caput* deste artigo deverão fazê-lo no prazo de 12 (doze) meses, contados a partir da publicação desta lei, e a inobservância desta determinação acarretará, automaticamente, o cancelamento do seu alvará de funcionamento.

Art. 4º Os órgãos competentes de controle de segurança, higiene e medicina do trabalho desenvolverão programas sistemáticos de fiscalização, monitoramento e controle dos riscos de exposição ao asbesto/amianto da variedade crisotila e às fibras naturais e artificiais referidas no art. 2º desta lei, diretamente ou através de convênios com instituições públicas ou privadas credenciadas para tal fim pelo Poder Executivo.

Art. 5º As empresas que manipularem ou utilizarem materiais contendo asbesto/amianto da variedade crisotila ou as fibras naturais e artificiais referidas no art. 2º desta lei enviarão, anualmente, ao Sistema Único de Saúde e aos sindicatos representativos dos trabalhadores uma listagem dos seus empregados, com indicação de setor, função, cargo, data de nascimento, de admissão e de avaliação médica periódica, acompanhada do diagnóstico resultante.

Parágrafo único. Todos os trabalhadores das empresas que lidam com o asbesto/amianto da variedade crisotila e com as fibras naturais e artificiais referidas no art. 2º desta lei serão registrados e acompanhados por serviços do Sistema Único de Saúde, devidamente qualificados para esse fim, sem prejuízo das ações de promoção, proteção e recuperação da saúde interna, de responsabilidade das empresas.

Art. 6º O Poder Executivo determinará aos produtores de asbesto/amianto da variedade crisotila, bem como das fibras naturais e artificiais referidas no art. 2º desta lei, que não fornecem estes materiais às empresas que estejam descumprindo qualquer disposição deste diploma legal.

Parágrafo único. Acontecendo o previsto no *caput* deste artigo, o Governo Federal não autorizará a importação da substância mineral ou das fibras referidas no art. 2º desta lei.

Art. 7º Em todos os locais de trabalho onde os trabalhadores estejam expostos ao asbesto/amianto da variedade crisotila ou às fibras naturais ou artificiais referidas no art. 2º desta lei deverão ser observados os limites de tolerância fixados na legislação pertinente e, na sua ausência, serão fixados com base nos critérios de controle de exposição recomendados por organismos nacionais ou internacionais, reconhecidos científicamente.

§ 1º Outros critérios de controle da exposição dos trabalhadores que não aqueles definidos pela legislação de Segurança e Medicina do Trabalho deverão ser adotados nos acordos assinados entre os sindicatos dos trabalhadores e os empregadores, previstos no art. 3º desta lei.

§ 2º Os limites fixados deverão ser revisados anualmente, procurando-se reduzir a exposição ao nível mais baixo que seja razoavelmente exequível.

Art. 8º O Poder Executivo estabelecerá normas de segurança e sistemas de acompanhamento específicos para os setores de fricção e têxtil que utilizam asbesto/amianto da variedade crisotila ou as fibras naturais ou artificiais referidas no art. 2º desta lei, para fabricação dos seus produtos, extensivas aos locais onde eles são comercializados ou submetidos a serviços de manutenção ou reparo.

Art. 9º Os institutos, fundações e universidades públicas ou privadas e os órgãos do Sistema Único de Saúde promoverão pesquisas científicas e tecnológicas no sentido da utilização, sem riscos à saúde humana, do asbesto/amianto da variedade crisotila, bem como

das fibras naturais e artificiais referidas no art. 2º desta lei.

Parágrafo único. As pesquisas referidas no *caput* deste artigo contarão com linha especial de financiamento dos órgãos governamentais responsáveis pelo fomento à pesquisa científica e tecnológica.

Art. 10. O transporte do asbesto/amianto e das fibras naturais e artificiais referidas no art. 2º desta lei é considerado de alto risco e, no caso de acidente, a área deverá ser isolada, com todo o material sendo reembalado dentro de normas de segurança, sob a responsabilidade da empresa transportadora.

Art. 11. Todas as infrações desta lei serão encaminhadas pelos órgãos fiscalizadores, após a devida comprovação, no prazo máximo de setenta e duas horas, ao Ministério Pùblico Federal, através de comunicação circunstanciada, para as devidas providências.

Parágrafo único. Qualquer pessoa é apta para fazer aos órgãos competentes as denúncias de que trata este artigo.

Art. 12. O Poder Executivo, no prazo de 90 (noventa) dias da publicação desta lei, regulamentará a sua aplicação, bem como o estabelecimento de penalidades aos infratores, prevendo desde a estipulação de multas até a cassação dos respectivos alvarás de funcionamento.

Art. 13. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 14. Revogam-se as disposições em contrário.

(À Comissão de Serviço de Infra-Estrutura.)

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO

Nº 70 DE 1994

(nº 290/93, na Câmara dos Deputados)

Aprova os textos do Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres-Porto de Nova Palmira) e de seus Protocolos Adicionais sobre Assuntos Aduaneiros, Navegação e Segurança, Seguros, Condições de Igualdade de Oportunidades para Maior Competitividade, Solução de Controvérsias e Cessação Provisória de Bandeira.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Ficam aprovados os textos do Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres-Porto de Nova Palmira) e de seus Protocolos Adicionais sobre Assuntos Aduaneiros, Navegação e Segurança, Seguros, Condições de Igualdade de Oportunidades para Maior Competitividade, Solução de Controvérsias e Cessação Provisória de Bandeira.

Parágrafo único. Ficam sujeitos à apreciação do Congresso Nacional quaisquer atos que impliquem revisão do referido Acordo ou de qualquer de seus Protocolos Adicionais, bem como quaisquer atos que, nos termos do art. 49, inciso I, da Constituição Federal, acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

MENSAGEM Nº 130, DE 1993

Senhores Membros do Congresso Nacional,

De conformidade com o disposto no art. 49, inciso I, da Constituição Federal, submeto à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores, os textos do Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres - Porto de

Nova Palmira) e de seus Protocolos Adicionais sobre assuntos Aduaneiros, Navegação e Segurança, Seguros, Condições de Igualdade de Oportunidades para maior Competitividade, Solução de Controvérsias e Cessação Provisória de Bandeira.

2. Os referidos Atos Internacionais foram concluídos em Las Leñas, no dia 26 de junho de 1992, pela Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai. O Acordo, depositado na Secretaria-Geral da Associação Latino-Americana de Integração (ALADI), constitui instrumento de Alcance Parcial, o que permitirá a outros países membros daquela Associação a ele aderir, caso haja interesse.

3. O Acordo de Transporte Fluvial representa um marco no processo de integração física iniciado com a assinatura do Tratado da Bacia do Prata, em 23 de abril de 1969, em Brasília, pelos cinco países envolvidos no projeto da Hidrovia Paraguai-Paraná. Para tanto, foi criado o Comitê Intergovernamental da Hidrovia (CIH), em agosto de 1989, o qual foi incorporado à estrutura do Sistema do Tratado de Brasília em outubro de 1991, na XIX Reunião de Chanceleres da Bacia do Prata.

4. O Acordo consagra os princípios de livre trânsito, liberdade de navegação, livre participação das bandeiras no tráfego entre os países membros, igualdade e reciprocidade de tratamento, simplificação administrativa e redução dos custos de operação, segurança da navegação e proteção do meio ambiente.

5. Nesse sentido, prevê a modernização das condições de navegação na Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres - Porto de Nova Palmira), que incluem, entre outras, as seguintes inovações: a eliminação da reserva de carga, a criação de instância arbitral obrigatória, a suspensão provisória do registro de bandeira, a obrigatoriedade do seguro para acidentes de poluição, o compromisso, não só com gestões futuras para a facilitação da remessa de divisas ao exterior destinadas ao pagamento de prêmios de seguros, mas para a liberalização da contratação da mão-de-obra e demais serviços portuários, ademais do estabelecimento de normas de direito internacional privado.

6. Em função da necessidade argentina de assegurar para a sua frota fluvial - hoje em grande parte navegando sob bandeira de conveniência - o registro como embarcações da Hidrovia, foi necessário aprovar protocolo adicional sobre o assunto. No texto, procurou-se assegurar que as embarcações sob aquele regime de exceção tivessem não só os direitos e benefícios, mas as obrigações decorrentes do Acordo e seus Protocolos.

7. Quanto à reserva de carga, os cinco Países Membros evoluíram para eliminá-la integralmente a partir da entrada em vigor do Acordo, com exceção do Paraguai, que se comprometeu a fazê-lo num cronograma que se completará, o mais tardar, em 31 de dezembro de 1994. A Argentina, por decreto de 26 de maio último, extinguiu totalmente a reserva de carga.

8. Tendo em vista que o Acordo de Transporte Fluvial e seus seis Protocolos Adicionais, que submeto à aprovação do Congresso Nacional, constituem instrumento de grande relevância para a integração física da região, solicito a Vossas Excelências tratamento prioritário à apreciação da matéria.

9. Saliento que, no trecho final do art. 86 das anexas cópias do Protocolo Adicional sobre Navegação e Segurança, onde se lê "Apêndice B do Código IMDG", leia-se "Apêndice B do Código CCG", tal como referido, corretamente, no art. 18 do mesmo Protocolo. A devida correção está sendo providenciada pela Secretaria-Geral da Associação Latino-Americana de Integração (ALADI).

Brasília, 19 de março 1993. - Itamar Franco.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS Nº 052/DAI-MRE, de 18 de fevereiro de 1993, do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

Submeto à apreciação de Vossa Exceléncia os anexos textos do Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres-Porto de Nova Palmira) e de seus Protocolos Adicionais sobre Assuntos Aduaneiros, Navegação e Segurança, Seguros, Condições de Igualdade de Oportunidades para Maior Competitividade, Solução de Controvérsias e Cessação Provisória da Bandeira.

2. Os referidos atos internacionais foram firmados em Las Leñas, no dia 26 de junho último, pela Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai. Na oportunidade, os Presidentes dos cinco países, que integram o sistema da Bacia do Prata, declararam sua "especial satisfação pela conclusão daqueles atos e instruiram suas respectivas delegações no Comitê Intergovernamental da Hidrovia Paraguai-Paraná (CIH) a prosseguir a profícua tarefa realizada até aquela data".

3. O Acordo, depositado na Secretaria-Geral da ALADI como instrumento de Alcance Parcial, consagra os princípios de livre trânsito, liberdade de navegação, livre participação e reciprocidade de tratamento, simplificação administrativa e redução dos custos de operação, segurança da navegação e proteção do meio ambiente.

4. Nesse sentido, prevê a modernização das condições de navegação na Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres-Porto de Nova Palmira), que incluem, entre outras, as seguintes inovações: a eliminação da reserva de carga, a criação de instância arbitral obrigatória, a suspensão provisória do registro de bandeira, a obrigatoriedade do seguro para acidentes de poluição, o compromisso, não só com gestões futuras para a facilitação da remessa de divisas ao exterior destinadas ao pagamento de prémios de seguros, mas para a liberalização da contratação de mão-de-obra e demais serviços portuários, ademais do estabelecimento de normas de direito internacional privado.

5. Elevo a consideração de Vossa Excelência a anexa Mensagem que submete o Acordo e seus seis Protocolos Adicionais à aprovação do Congresso Nacional.

Respeito e amar,

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Ministro de Estado das Relações Exteriores.

**ACORDO DE TRANSPORTE FLUVIAL
PELA HIDROVIA PARAGUAI - PARANA
(Porto de Cáceres - Porto de Nova Palmira)**

Os Plenipotenciários da República Argentina, da República da Bolívia, da República Federativa do Brasil, da República do Paraguai e da República Oriental do Uruguai,

CONVENCIDOS de que para a concretização do processo de integração regional é necessário contar com serviços de transporte e de comunicações eficientes e adequados aos requerimentos atuais do comércio e do desenvolvimento;

PERSUADIDOS de que a Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres-Porto de Nova Palmira) constitui um fator de suma importância para a integração física e econômica dos Países da Bacia do Prata;

SEGUROS de que o desenvolvimento da Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres-Porto de Nova Palmira) cria uma comunidade de interesses que deve ser tratada de forma integrada, eficaz e conjunta, baseada na igualdade de direitos e obrigações de seus países ribeirinhos;

DECIDIDOS a criar as condições necessárias para conceder-se todas as facilidades e garantias possíveis a fim de obter a mais ampla liberdade de trânsito fluvial, de transporte de pessoas e de bens e a livre navegação;

RECONHECENDO que devem ser eliminados todos os entraves e restrições administrativas, regulamentares e de procedimento e a necessidade de criar a tal fim um âmbito normativo comum, com a finalidade de desenvolver um comércio fluido e uma atividade fluvial eficiente;

REAFIRMANDO o princípio da livre navegação dos rios da Bacia do Prata, estabelecido pelos países ribeirinhos da Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres-Porto de Nova Palmira) em suas legislações e nos tratados internacionais em vigor;

CONSIDERANDO o Tratado de Brasília de 1969 como marco político para a integração física da Bacia do Prata e à luz da Resolução N° 238 da XIX Reunião de Chanceleres da Bacia do Prata;

TENDO PRESENTE os princípios, objetivos e mecanismos do Tratado de Montevidéu 1980 e o disposto nos artigos doze e dez da Resolução N° 2 do Conselho de Ministros da Associação,

CONCORDAM em celebrar, ao amparo do referido Tratado, o presente Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres-Porto de Nova Palmira).

CAPÍTULO I

Objeto e alcance do Acordo

Artigo 1. - O presente Acordo tem por objeto facilitar a navegação e o transporte comercial, fluvial longitudinal na Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres-Porto de Nova Palmira), doravante "a Hidrovia", no âmbito da Bacia do Prata, mediante o estabelecimento de um marco normativo comum que favoreça o desenvolvimento, a modernização e a eficiência dessas operações e que facilite e permita o acesso em condições competitivas aos mercados de ultramar.

Artigo 2. - A Hidrovia compreende os Rios Paraguai e Paraná, incluindo os diferentes braços de desembocadura deste último, desde Cáceres na República Federativa do Brasil, até Nova Palmira na República Oriental do Uruguai e o Canal Tamengo, afluente do Rio Paraguai, compartilhado pela República da Bolívia e pela República Federativa do Brasil.

Artigo 3. - As disposições do presente Acordo são aplicáveis à navegação, ao comércio e ao transporte de bens e de pessoas que compreendam a utilização da Hidrovía.

Excetuam-se desta norma a passagem de navios de guerra e outras embarcações com atividades sem fins de comércio, bem como o transporte fluvial transversal fronteiriço, os quais se regerão pelos tratados e pelas normas existentes ou que forem celebrados no futuro entre os países ribeirinhos da Hidrovía ou entre estes e terceiros países.

CAPITULO II

Liberdade de navegação

Artigo 4. - Os países signatários reconhecem-se reciprocamente a liberdade de navegação em toda a Hidrovía das embarcações de suas respectivas bandeiras, bem como a navegação de embarcações de terceiras bandeiras.

Artigo 5. - Sem prévio acordo dos países signatários, não se poderá estabelecer nenhum imposto, gravame, tributo ou direito sobre o transporte, as embarcações ou suas cargas, baseado unicamente no fato da navegação.

CAPITULO III

Igualdade de tratamento

Artigo 6. - Em todas as operações reguladas pelo presente Acordo os países signatários outorgam reciprocamente às embarcações de bandeira dos demais países signatários idêntico tratamento ao concedido às embarcações nacionais em matéria de tributos, tarifas, taxas, gravames, direitos, trâmites, praticagem, pilotagem, reboque, serviços portuários e auxiliares, não se podendo ter nenhum tipo de discriminação por razão de bandeira.

Artigo 7. - Os países signatários compatibilizarão e/ou harmonizarão suas respectivas legislações na medida em que seja necessário, para criar condições de igualdade de oportunidade, de forma tal que permitam simultaneamente a liberalização do mercado, a redução de custos e a maior competitividade.

Artigo 8. - Todas as vantagens, favores, franquias, imunidades e privilégios que os países signatários aplicarem às embarcações em todas as operações régidas pelo presente Acordo, em virtude de convênios entre os países signatários ou entre estes e terceiros países ou que concedam de forma unilateral a qualquer um deles, serão extensivas automaticamente aos demais países signatários do presente Acordo.

CAPITULO IV

Liberdade de trânsito

Artigo 9. - É reconhecida a liberdade de trânsito pela Hidrovía das embarcações, bens e pessoas dos países signatários, e somente poderá ser cobrada a taxa em retribuição aos serviços efetivamente prestados aos mesmos.

Igualmente se reconhece entre os países signatários a liberdade de transferência de carga, acondicionamento, transbordo e depósito de mercadorias em todas as instalações habilitadas para esses efeitos, não se podendo efetuar discriminação alguma por

causa da origem da carga, dos pontos de partida, de entrada, de saída ou de destino ou de qualquer outra circunstância relativa à propriedade das mercadorias, das embarcações ou da nacionalidade das pessoas.

CAPITULO V

Reserva de Carga

SEÇÃO 1

Reserva de Carga Regional

Artigo 10.- O transporte de bens e de pessoas entre os países signatários que se efetue com origem e destino em portos localizados na Hidrovia está reservado aos armadores dos países signatários em igualdade de direitos, tratamento e condições estabelecidas no presente Acordo.

O exercício do direito de reserva de carga regional efetivar-se-á de forma multilateral e sua implantação se baseará no princípio de reciprocidade.

SEÇÃO 2 Reserva de Carga Nacional

Artigo 11.- Ficam eliminadas em favor das embarcações da bandeira dos países que integram a Hidrovia, a partir da entrada em vigor do presente acordo, as limitações existentes ao transporte de determinados bens ou pessoas reservados em sua totalidade ou em parte às embarcações que naveguem sob bandeira nacional do país de destino ou de origem.

Fica excluído do âmbito de aplicação deste acordo e de seus Protocolos o transporte de cabotagem nacional, o qual está reservado às embarcações dos respectivos países.

Disposição transitória

A República do Paraguai se compromete a eliminar cinqüenta por cento (50%) de sua reserva de carga em 31 de agosto de 1992, e dez por cento (10%) adicional a partir da entrada em vigor do Acordo.

Após sua entrada em vigor, eliminará vinte por cento (20%) em 31 de dezembro de 1993 e os restantes vinte por cento (20%) antes de 31 de dezembro de 1994.

CAPITULO VI

Armador da Hidrovia

Artigo 12.- Para os efeitos do presente Acordo se considerará Armador da Hidrovia os armadores dos países signatários, reconhecidos como tais por suas respectivas legislações.

Artigo 13.- As embarcações fluviais registradas como tais em cada um dos países signatários serão reconhecidas como embarcações da Hidrovia pelos outros países signatários. Para tais fins, os organismos nacionais competentes trocarão as informações pertinentes.

Artigo 14.- Os armadores da Hidrovia poderão utilizar na prestação de seus serviços embarcações próprias ou sob contrato de afretamento ou arrendamento a caçco nu, de conformidade com a legislação nacional de cada país signatário.

Artigo 15.- Os países signatários se comprometem a adotar as normas necessárias para facilitar o desenvolvimento de empresas de transporte na Hidrovia, com participação de capitais,

bens de capital, serviços e demais fatores de produção de dois ou mais países signatários.

CAPÍTULO VII

Facilitação do transporte e do comércio

Artigo 16. - Com a finalidade de facilitar as operações de transporte de bens, pessoas e de comércio que se realizem na Hidrovia, os países signatários se comprometem a eliminar gradualmente os entraves e restrições regulamentares e de procedimento que obstaculizem o desenvolvimento dessas operações.

Artigo 17. - Com a finalidade de lograr o cumprimento do presente Acordo, os países signatários convém em celebrar, sem prejuízo de outros oportunamente indicados, os seguintes Protocolos Adicionais:

- a) Assuntos Aduaneiros
- b) Navegação e Segurança
- c) Seguros
- d) Condições de igualdade de oportunidades para uma maior competitividade
- e) Solução de controvérsias
- f) Cessação Provisória da Bandeira

CAPÍTULO VIII

Serviços portuários e Serviços Auxiliares de Navegação

Artigo 18. - Os países signatários garantem-se mutuamente as facilidades que se outorgaram até o presente momento e as que outorgarem no futuro para o acesso e operações em seus respectivos portos localizados na Hidrovia.

Artigo 19. - Os países signatários promoverão medidas tendentes a incrementar a eficiência dos serviços portuários prestados às embarcações e às cargas que se movimentarem pela Hidrovia e ao desenvolvimento das ações de cooperação em matéria portuária e de coordenação de transporte intermodal.

Artigo 20. - Os países signatários adotarão as medidas necessárias para criar as condições que permitam otimizar os serviços de praticagem de porto e praticagem fluvial para as operações de transporte fluvial realizadas pelas embarcações dos países que integram a Hidrovia.

Artigo 21. - Os países signatários revisarão as características e custos dos serviços de praticagem fluvial e de porto com o objetivo de readequar sua estrutura, de modo a harmonizar as condições de prestação do serviço, reduzir seus custos e garantir uma equitativa e igualitária aplicação destes para todos os armadores da Hidrovia.

CAPÍTULO IX

Órgãos do Acordo

Artigo 22. - Os órgãos do Acordo são:

- a) o Comitê Intergovernamental da Hidrovia (C.I.H) - órgão do Tratado da Bacia do Prata - é o órgão político.
- b) a Comissão do Acordo -doravante "a Comissão" - é o órgão técnico.

Os países signatários designarão os organismos nacionais competentes para a aplicação do presente Acordo. Os representan-

tes acreditados destes organismos constituirão a Comissão, que será o órgão técnico para a aplicação, acompanhamento e desenvolvimento do Acordo dentro das competências atribuídas no artigo 23.

Artigo 23. - A Comissão terá as seguintes funções:

- a) zelar pelo cumprimento das disposições do presente Acordo para resolver os problemas que se apresentarem em sua aplicação;
- b) estudar e propor a adoção de medidas que facilitem o cumprimento dos objetivos do presente Acordo;
- c) aprovar seu regulamento interno e estabelecer as disposições que considere necessárias para seu funcionamento;
- d) recomendar ao C.I.H. modificações ou acréscimos ao presente Acordo;
- e) informar o C.I.H., pelo menos uma vez por ano, dos avanços logrados nos compromissos e os resultados alcançados na aplicação e no desenvolvimento do presente Acordo;
- f) cumprir qualquer outra tarefa determinada pelo C.I.H.

Artigo 24. - A Comissão poderá convocar reuniões de representantes de outros organismos da Administração Pública e do Setor Privado para facilitar a aplicação e o desenvolvimento do Acordo.

Artigo 25. - Cada país signatário terá um voto e as decisões da Comissão serão tomadas por unanimidade e com a presença de todos os países signatários.

CAPÍTULO X

Solução de Controvérsias

Artigo 26. - As controvérsias que surgirem por motivo da interpretação, aplicação ou descumprimento das disposições do presente Acordo, bem como de seus Protocolos e das decisões do C.I.H. e da Comissão do Acordo serão submetidas ao procedimento do Protocolo sobre Solução de Controvérsias, previsto no Artigo 17, alínea e) do presente Acordo.

CAPÍTULO XI

Avaliação e ajustes

Artigo 27. - A Comissão avaliará anualmente os resultados alcançados no âmbito do presente Acordo, devendo apresentar suas conclusões ao C.I.H. para sua consideração.

Artigo 28. - Anualmente, por ocasião da avaliação mencionada, a Comissão poderá levar à consideração do C.I.H. propostas de modificação e desenvolvimento e/ou aperfeiçoamento do presente Acordo.

Artigo 29. - As modificações e acréscimos ao presente Acordo deverão ser aprovadas pelo C.I.H. e formalizados por meio de Protocolos Adicionais ou Modificatórios.

CAPÍTULO XII

Entrada em Vigor e Duração

Artigo 30. - O presente Acordo e seus Protocolos adicionais entrarão em vigor 30 dias após a data em que a Secretaria-Geral

da ALADI comunicar aos países signatários o recebimento da última notificação relativa ao cumprimento das disposições legais internas necessárias à sua entrada em vigor, e terá uma duração de dez (10) anos.

Sais meses antes do término da vigência, as partes se reunirão com a finalidade de avaliar os resultados do Acordo para determinar conjuntamente a conveniência de prorrogá-lo.

Não obstante, este prazo poderá ser antecipado pelo C.I.H., levando em conta os avanços logrados no desenvolvimento do Acordo.

Neste caso, será fixado um novo período de vigência, o qual poderá ser indefinido.

CAPÍTULO XIII

Adesão

Artigo 31. - O presente Acordo estará aberto à adesão, com prévia negociação, dos países-membros da ALADI que desejarem participar em todos os aspectos do Programa da Hidrovia Paraguai - Paraná.

Artigo 32. - A adesão será formalizada uma vez que se tennam negociado seus termos entre os países signatários e o país solicitante, mediante a celebração de Protocolo Adicional ao presente Acordo, o qual entrará em vigor trinta (30) dias após o cumprimento dos requisitos estabelecidos no parágrafo primeiro da Artigo 30 do presente Acordo.

CAPÍTULO XIV

Denúncia

Artigo 33. - Qualquer país signatário do presente Acordo poderá denunciá-lo transcorridos quatro (4) anos de sua entrada em vigor. Para tal fim, notificará sua decisão com sessenta (60) dias de antecedência, depositando o instrumento respectivo na Secretaria-Geral da ALADI, a qual informará da denúncia os demais países signatários. Transcorridos sessenta (60) dias da formalização da denúncia, automaticamente cessarão para o país denunciante os direitos e obrigações contraídos em virtude do presente Acordo.

CAPÍTULO XV

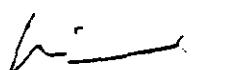
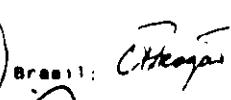
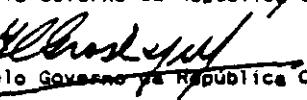
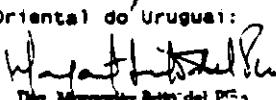
Disposições Gerais

Artigo 34. - Nenhuma das disposições do presente Acordo poderá limitar o direito dos países signatários de adotar medidas para proteger o meio ambiente, a salubridade e a ordem pública, de acordo com suas respectivas legislações internas.

Artigo 35. - O presente Acordo será denominado "Acordo de Santa Cruz de la Sierra".

Artigo 36. - A Secretaria-Geral da ALADI será a depositária do presente Acordo e enviará cópia do mesmo, devidamente autenticada, aos Governos dos países signatários.

EM FÉ DO QUE, os respectivos Plenipotenciários subscrevem o presente Acordo no Vale de Las Leñas, Departamento Malargüe, Província de Mendoza, República Argentina, aos vinte e seis dias do mês de junho de mil novecentos e noventa e dois, em um original, nos idiomas português e espanhol, sendo ambos os textos igualmente válidos.

Guido Di Tella 
 Pelo Governo da República Argentina:
 Ronald MacLean 
 Pelo Governo da Repùblica de Bolivia:
 Celso Lacerda 
 Pelo Governo da Repùblica Federativa do Brasil: 
 Alexia Frutos 
 Pelo Governo da Repùblica do Paraguai:
 Héctor Gros Espina 
 Pelo Governo da Repùblica Oriental do Uruguai:
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL 
 Margarita Britto del Pino
 Assessora Jurídica

PROTOCOLO ADICIONAL AO

ACORDO DE TRANSPORTE FLUVIAL

PELA HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ

(Porto de Cáceres-Porto de Nova Palmira)

SOBRE ASSUNTOS ADUANEIROS

Os Plenipotenciários da República Argentina, da República da Bolívia, da República Federativa do Brasil, da República do Paraguai e da República Oriental do Uruguai, devidamente autorizados por seus respectivos Governos segundo poderes outorgados em boa e dévida forma, concordam em subscrever o presente Protocolo Adicional ao Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná.

CAPÍTULO I

Definições

Artigo 1. - Para os fins do presente Protocolo, entende-se por:

- a. Trânsito aduaneiro internacional: o regime sobre o qual as mercadorias sujeitas ao controle aduaneiro são transportadas de um recinto aduaneiro a outro em uma mesma etapa, decorrer da qual se cruzam uma ou várias fronteiras.
- b. Operação de trânsito aduaneiro internacional: transporte de mercadorias da jurisdição de uma alfândega de saída até a jurisdição de uma alfândega de destino localizada em outro país, sob o regime estabelecido no presente Protocolo.
- c. Alfândega de partida: repartição aduaneira do território que comprehende os cinco países signatários do Acordo, sob cuja jurisdição se inicia uma operação de trânsito aduaneiro internacional e onde são carregadas as mercadorias nas unidades de transporte e colocados os lacres aduaneiros.

- d. Alfândega de embarque fluvial: repartição aduaneira sob cuja jurisdição se realiza o trasbordo das mercadorias ou se inicia o trecho fluvial de uma operação de trânsito aduaneiro internacional.
- e. Alfândega de desembarque fluvial: repartição aduaneira sob cuja jurisdição se conclui o trecho fluvial de uma operação de trânsito aduaneiro internacional ou se transferem as mercadorias para outro meio de transporte.
- f. Alfândega de destino: repartição aduaneira do território que compreende os cinco países signatários deste Acordo sob cuja jurisdição se conclui uma operação de trânsito aduaneiro internacional e onde ingressarão as mercadorias em novo regime aduaneiro.
- g. Manifesto Internacional de Carga/Declaração de Trânsito Aduaneiro, doravante "MIC/OTA": documento pelo qual o declarante indica perante a alfândega de partida o regime aduaneiro que se deve dar às mercadorias e fornece as informações necessárias para sua aplicação.
- h. Declarante: pessoa que de acordo com a legislação de cada país signatário, solicita o início de uma operação de trânsito aduaneiro internacional nos termos do presente Protocolo, apresentando um Manifesto Internacional de Carga/Declaração de Trânsito Aduaneiro perante a alfândega de partida e responde perante as autoridades competentes pela exatidão da sua declaração.
- i. Controle aduaneiro: conjunto de medidas tomadas para assegurar o cumprimento das leis e regulamentos que a alfândega esteja incumbida de aplicar.
- j. Entreposto Aduaneiro: regime especial em virtude do qual as mercadorias são armazenadas sob controle aduaneiro em um recinto aduaneiro constituído por edificação, com ou sem pátio, em uma área determinada e habilitada para armazenar mercadorias com suspensão do pagamento dos gravames de importação ou de exportação.
- k. Garantia: obrigação que se assume, a critério da alfândega, com o objetivo de assegurar o pagamento dos gravames ou o cumprimento de outras obrigações contraídas perante a mesma.
- l. Gravames à importação ou à exportação: direitos aduaneiros e qualquer outro encargo de efeitos equivalentes, de caráter fiscal, monetário, cambial ou de qualquer natureza, que incidam sobre as importações e as exportações. Não estão compreendidos neste conceito as taxas e encargos análogos quando corresponderem ao custo dos serviços prestados.
- m. Meio ou unidade de transporte: embarcação, barcaça, comboio, rebocador, vagão ferroviário, caminhão, container ou qualquer outro veículo utilizado para o transporte de mercadorias.
- n. Transbordo: transferência de mercadorias, sob controle aduaneiro, de um veículo para outro, compreendida sua descarga a terra, com o objetivo de prosseguir até seu destino.
- o. Transportador ou transportista: pessoa física ou jurídica habilitada a realizar o transporte de mercadorias nos termos do presente Protocolo.
- p. Operador de transporte multimodal: pessoa jurídica habilitada a realizar operações de transporte de mercadorias por mais de um modo nos termos do presente Protocolo.
- q. Tornaguia: cópia do MIC/OTA referendada pela alfândega de destino que comprova o cumprimento da operação de trânsito aduaneiro internacional.

CAPÍTULO II

Ambito de aplicação

Artigo 1.- As disposições do presente Protocolo são aplicáveis ao transporte de mercadorias em unidades de transporte, cuja realização inclua a Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres-Porto de Nova Palmira) e compreenda pelo menos os territórios de dois países signatários, cruzando no mínimo uma fronteira entre a alfândega de partida e a alfândega de destino.

Os termos deste Protocolo são aplicáveis ao transporte de mercadorias entre os países signatários e ao transporte proveniente ou destinado a terceiros países que não façam parte do mesmo.

Artigo 2.- Os países signatários acordam aplicar o regime de trânsito aduaneiro às mercadorias que, transportadas sob este regime, devam entrar temporariamente em um depósito, no transcurso de uma mesma coeração de trânsito aduaneiro ou ser objeto de transbordo.

CAPÍTULO III

Suspensão de gravames à importação ou à exportação

Artigo 3.- As mercadorias transportadas em trânsito aduaneiro internacional ao amparo do presente Protocolo, não estarão sujeitas ao pagamento de gravames à importação ou à exportação eventualmente exigíveis enquanto durar a operação de trânsito, com exceção do pagamento de taxas por serviços efetivamente prestados.

CAPÍTULO IV

Condições técnicas das unidades de transporte

Artigo 4.- As unidades utilizadas para o transporte de mercadorias em aplicação do presente Protocolo devem satisfazer as seguintes condições:

- a. que se lhes possa colocar lacres aduaneiros de maneira simples e eficaz;
- b. que nenhuma mercadoria possa ser extraída da parte lacrada da unidade de transporte ou ser introduzida nela sem deixar marcas visíveis de manipulação irregular ou sem ruptura do laço aduaneiro;
- c. que não tenham nenhum espaço oculto que permita dissimular mercadorias;
- d. que todos os espaços capazes de conter mercadorias sejam facilmente acessíveis para inspeções aduaneiras; e
- e. que sejam identificáveis mediante marcas e números gravados que não possam ser alterados ou modificados.

Artigo 5.- Cada país signatário se reserva o direito de fazer observações à aprovação das embarcações ou meios de transporte quando não reúnam as condições mínimas para efeitos de controle aduaneiro estabelecidas no artigo anterior. Não obstante, comprometem-se a não atrasar o transporte quando as deficiências comprovadas forem de pouca importância e não impliquem riscos de fraude.

Artigo 6.- As autoridades aduaneiras poderão habilitar depósitos particulares a fim de armazenar peças de reposição e acessórios sob controle aduaneiro, indispensáveis para a manutenção das unidades de transporte e equipamentos das empresas dos outros países signatários, que operem pela Hidrovia. A entrada e saída dos mesmos estarão isentas de gravames à importação e à exportação.

As peças de reposição e acessórios que tiverem sido substituídos serão reexportados a seu país de procedência, abandonados em favor da Administração de Alfândegas ou destruídos ou privados de qualquer valor comercial, sob controle aduaneiro, devendo assumir o transportador qualquer custo que isso originar.

CAPITULO V

Lacres aduaneiros

Artigo 8. Os lacres aduaneiros utilizados em uma operação de trânsito aduaneiro internacional efetuada ao amparo do presente Protocolo devem responder às condições mínimas prescritas em seu Apêndice I.

i) Os países signatários aceitarão os lacres aduaneiros que respondam às condições mínimas prescritas, quando tiverem sido colocados pelas autoridades aduaneiras de outro país. Esses lacres gozarão, no território dos demais países signatários, a mesma proteção jurídica que os lacres nacionais.

Artigo 9. - Nos casos em que pelas características da carga ou dos meios de transporte não for possível a colocação de lacres, as alfândegas tomarão as medidas de controle especiais, sem encarecer nem demorar as operações de transporte.

CAPITULO VI

Declaração das mercadorias e responsabilidade

Artigo 10. Para ser admitido no regime de trânsito aduaneiro internacional aqui estabelecido, deverá apresentar-se, para cada unidade de transporte, perante as autoridades da alfândega de partida, um MIC/DTA conforme o modelo e notas explicativas que constam no Apêndice II do presente Protocolo, devidamente preenchido e no número de exemplares que forem necessários para cumprir com todos os controles e requerimentos durante a operação de trânsito.

Artigo 11. - O transportador pelo trecho que lhe corresponda ou o operador de transporte multimodal habilitado são responsáveis perante as autoridades aduaneiras pelo cumprimento das obrigações derivadas da aplicação do regime de trânsito aduaneiro internacional e, em particular, estão obrigados a assegurar que as mercadorias cheguem intactas à alfândega de destino, de acordo com as condições estabelecidas no presente Protocolo.

Artigo 12. - O declarante é o único responsável pelas infrações aduaneiras derivadas das inexatidões de suas declarações.

CAPITULO VII

Garantias

Artigo 13. - Para cobrir as obrigações fiscais eventualmente exigíveis durante o desenvolvimento da operação de trânsito, constitui-se de pleno direito em garantia a totalidade das unidades de transporte das empresas intervenientes, para cujos efeitos estas empresas deverão registrar-se perante as autoridades aduaneiras dos países signatários. Em caso de impedimento para sua aplicação o responsável poderá optar por outros tipos de garantias a critério da autoridade aduaneira.

CAPÍTULO VIIIFormalidades aduaneirasSEÇÃO 1 ~ Na Alfândega de partida

Artigo 14. - As mercadorias que serão submetidas ao regime de trânsito aduaneiro internacional devem ser apresentadas às autoridades aduaneiras da alfândega de partida, acompanhadas do MIC/DTA e dos documentos comerciais de transporte necessários.

Artigo 15. - As autoridades da alfândega de partida controlarão:

- a. que o MIC/DTA esteja devidamente preenchido;
- b. que a unidade de transporte a ser utilizada ofereça a segurança necessária conforme as condições estipuladas no artigo 5;
- c. que as mercadorias transportadas correspondam em natureza e número as especificadas na declaração; e
- d. que se tenha anexado todos os documentos necessários para a operação.

Artigo 16. - Uma vez realizadas as comprovações de rigor as autoridades da alfândega de partida colocarão seus lacres e referendarão o MIC/DTA.

Este documento será registrado e devolvido ao declarante, que adotara as disposições necessárias para que, nas diferentes etapas da operação de trânsito, possa ser apresentado para os fins de controle aduaneiro. As autoridades da alfândega de partida conservarão um exemplar do mesmo.

SEÇÃO 2

Na Alfândega de embarque e de desembarque fluvial, quando não coincida com a alfândega de saída ou de destino respectivamente.

Artigo 17. - As autoridades da alfândega onde se transbordam as mercadorias para ou de um meio de transporte fluvial, controlarão:

- a. que a unidade de transporte a ser utilizado ofereça as condições mínimas requeridas pelo artigo 5;
- b. que se cumpra corretamente a operação de transbordo;
- c. que, quando se trate de containers, os lacres e marcas de identificação estejam intactos; e
- d. que quando se tratar de outro tipo de embalagem ou de carga a granel, sejam adotadas as medidas de segurança aduaneira que correspondam.

Artigo 18. - Uma vez realizadas estas comprovações, a alfândega de embarque fluvial referendará o documento MIC/DTA e conservará um exemplar para constância da operação.

Artigo 19. - As demais alfândegas no curso da Hidrovia, abster-se-ão de praticar inspeções ou controles às unidades de transporte, salvo quando estas entrarem no porto para realizar operações, em cujo caso se limitarão a revisar a documentação e condições exteriores da carga sem verificar a mercadoria, o que poderá ser realizado através dos meios que os países acordarem.

SEÇÃO 3 ~ Na alfândega de destino.

Artigo 20. - Na alfândega de destino, as autoridades aduaneiras se assegurarão de que os selos ou lacres ou as marcas de identificação estejam intactos e verificarão que a unidade de transporte ofereça suficiente segurança; farão, também, os controles que considerem necessários para assegurar-se de que todas as obrigações do declarante tenham sido cumpridas.

Artigo 21. - Estas autoridades aduaneiras certificarão sobre o MIC/DTA a data de apresentação da unidade de transporte com a carga e o resultado de seus controles. Um exemplar deste documento assim diligenciado será devolvido à pessoa interessada.

A alfândega de destino conservará um exemplar do MIC/DTA e exigirá a apresentação de um exemplar adicional como torniquete para ser enviada à alfândega de partida, o que se poderá efetuar através dos meios que os países acordarem.

CAPÍTULO IX

Disposições gerais

Artigo 22. - Nenhuma das disposições do presente Protocolo limita o direito das alfândegas, em caso de suspeita de fraude, a exercer a visita, verificação das cargas ou outros controles julgados convenientes.

Artigo 23. - Cada país signatário designará as alfândegas autorizadas para exercer as funções previstas pelo presente Protocolo;

Estas deverão:

- a) reduzir ao mínimo o tempo necessário para o cumprimento das formalidades requeridas;
- b) conceder prioridade ao despacho das mercadorias perenáveis e as que requerem um transporte rápido, tais como os envios urgentes ou de socorro por ocasião de catástrofes; e
- c) assegurar que, nos casos em que seja necessário efetuar visitas, as mesmas se realizem, na medida do possível, sem deter a marcha das embarcações.

Artigo 24. - Os acidentes ou outros fatos de força maior, ocorridos durante o transporte e que afetem a operação de trânsito aduaneiro, serão comunicados à alfândega ou à outra autoridade competente mais próxima do lugar do fato ocorrido, a fim de que sejam adotadas as medidas correspondentes.

Artigo 25. - As disposições do presente Protocolo estabelecem facilidades mínimas e não se opõem à aplicação de outras maiores que os países signatários se, tiverem concedido ou possam conceder-se, por disposições unilaterais ou em virtude de acordos bilaterais ou multilaterais, com a condição de que a concessão de facilidades maiores não comprometa o desenvolvimento das operações feitas em aplicação do presente Protocolo.

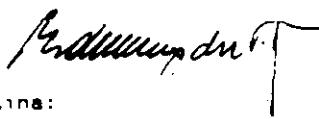
Artigo 26. - O presente Protocolo é parte integrante do Acordo de Transporte Fluvial e sua vigência e entrada em vigor estarão conforme o estabelecido no artigo 30 desse Acordo.

Artigo 27. - A Secretaria-Geral da Associação será depositária do presente Protocolo, do qual enviará cópias devidamente autenticadas aos Governos dos países signatários.

EM FÉ DO QUE, os respectivos Plenipotenciários subscrevem o presente Protocolo no "Valle de Las Leñas", Departamento Malargüe, Província de Mendoza, República Argentina, aos vinte e seis dias do mês de junho de mil novecentos e noventa e dois, em um original nos idiomas português e espanhol, sendo ambos os textos igualmente válidos.

Guido Di Tella

Pelo Governo da República Argentina:

Ronald MacLean

Pelo Governo da República da Bolívia:

Celso Lacerda

Pelo Governo da República Federativa do Brasil:

Alexis Frutos Vaeck

Pelo Governo da República do Paraguai

Héctor Gros Espina

Pelo Governo da República Oriental do Uruguai

ÉS COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Margarita Brito del Pino
Ministra da Justica
APÊNDICE ICONDICOES MÍNIMAS A QUE DEVEM RESPONDER OS ELEMENTOS DE SEGURANÇA ADUANEIRA

(Selos e lacres)

Os elementos de segurança aduaneira deverão cumprir com as seguintes condições mínimas:

1. Os requisitos gerais dos elementos de segurança aduaneira:

- a. ser fortes e duráveis;
- b. ser de fácil colocação;
- c. ser de fácil exame e identificação;
- d. não poder retirar-se ou desfazer-se sem romper-ló ou efetuar-se manipulações irregulares sem deixar marcas;
- e. não poder ser utilizado mais de uma vez; e
- f. ser de cópia ou imitação tão difícil quanto possível.

2. Especificações materiais do selo:

- a. o tamanho e forma do selo deverão ser tais que as marcas de identificação sejam facilmente legíveis;
- b. a dimensão de cada orifício de um selo corresponderá à do lacre utilizado e deverá estar colocado de maneira que este se ajuste firmemente quando o selo estiver fechado;
- c. o material utilizado deverá ser suficientemente forte como para prevenir rompimentos acidentais, deterioração excessivamente rápida (devido a condições climáticas, agentes químicos, etc.) ou manipulações irregulares que não deixem marcas; e
- d. o material utilizado será escolhido em função ao sistema de lacre adotado.

3. Especificações dos lacres:

- a. os lacres deverão ser fortes e duráveis, resistentes ao tempo e à corrosão;

- b. o comprimento do lacre deve ser calculado de modo a não permitir que uma abertura selada seja violada no todo ou em parte sem que o selo ou lacre se rompam ou se deteriorem visivelmente; e
- c. o material utilizado deve ser escolhido em função do sistema de lacre adotado.

4. Marcas de identificação.

O selo ou lacre, segundo convenha, deve compreender marcas que:

- a. indiquem que se trata de um selo aduaneiro, pela aplicação da palavra "alfândega";
- b. identifiquem o país que aplica o selo; e
- c. permitam a identificação da alfândega que colocou o selo, ou sob cuja autoridade foi colocado.

APENDICE II

**INSTRUÇÕES PARA PREENCHER O FORMULARIO
MANIFESTO INTERNACIONAL DE CARGA/DECLARAÇÃO DE TRÂNSITO ADUANEIRO**

MIC/DTA

O formulário de Manifesto Internacional de Carga/Declaração de Trânsito Aduaneiro será preenchido de conformidade com:

A. Indicações para preencher os campos do anverso do formulário.

Trânsito Aduaneiro - Quando o documento tem caráter de Declaração de Trânsito Aduaneiro marca-se na campo "Sim". Caso negativo, marca-se "Não".

Campo 1 - O transportador apõe seu número e a data em que se emite o MIC.

Campo 2 - A alfândega de partida dá este número de registro no DTA ao aceitá-lo em trâmites, colocando a data em que se emite o documento.

Campo 3 - Nome e domicílio dos transportadores, individualiza-se o transportador que subscreve e apresenta o MIC/DTA à alfândega de saída, indicando seu endereço e país de domicílio, e os demais transportadores participantes da operação.

Campo 4 - Identificação das unidades de transporte, por trecho, indica-se o país e o número de matrícula das unidades de transporte amparadas por este documento.

Campo 5 - Nome e endereço do remetente. Individualiza-se a pessoa que envia ao exterior as mercadorias, indicando seu endereço e o país de domicílio.

Campo 6 - Nome e endereço do destinatário. Individualiza-se a pessoa a qual vão destinadas as mercadorias, indicando seu endereço e país de domicílio.

Campo 7 - Lugar e país de carga. Indicam-se o lugar e o país onde se carregam as mercadorias a bordo da(s) unidade(s) de transporte.

Campo 8 - Lugar e país de destino. Indicam-se o lugar e o país onde se terminará a operação de trânsito aduaneiro internacional.

Campo 9 - Nome e domicílio do consignatário. Se existe uma pessoa facultada para receber as mercadorias no destino

diferente do destinatário, individualiza-se essa pessoa, indicando seu endereço e o país de domicílio.

Campo 10 - Número dos conhecimentos. Para cada partida de mercadorias se indica o número do conhecimento de embarque que ampara seu transporte internacional.

Campo 11 - Quantidade de volumes. Indica-se a quantidade total dos volumes que compõem cada partida de mercadorias. No final do campo se registra a soma destas quantidades.

Campo 12 - Peso bruto em quilogramas. Indica-se o peso bruto de cada partida de mercadorias. No final do campo se registra a soma destes pesos.

Campo 13 - Valor FOB em US\$. Indica-se o valor que tinha cada partida de mercadorias no tempo e lugar em que o transportador se fez cargo da mesma, expresso em dólares dos Estados Unidos da América. No final do campo se registra a soma destes valores.

Campo 14 - Marcas e números, descrição das mercadorias. Indicam-se as marcas e os números que figuram nos volumes de cada partida de mercadorias, bem como sua descrição, que figura no documento de exportação correspondente.

Campo 15 - Número dos lacres. Indica-se a série e o nº dos lacres ou selos colocados na unidade de transporte, ou a cada um dos volumes se a unidade não é lacravel.

Campo 16 - Observações da alfândega de partida. São anotadas quaisquer observações sobre a operação de trânsito aduaneiro internacional, as mercadorias ou outras que a alfândega de partida considerar pertinentes.

Campo 17 - Assinatura e carimbo do responsável. Na parte inferior anota-se a data e o lugar em que se subscreve.

Campo 18 - Assinatura e carimbo da alfândega de partida. Registra-se a assinatura e o carimbo do funcionário responsável pela alfândega que autoriza o início da operação de trânsito aduaneiro internacional. Na parte inferior anota-se a data desta intervenção.

Campo 19 a 22 - Assinatura e carimbo do transportador responsável pelo transporte realizado em cada trecho.

8. Indicações para preencher os campos do reverso do formulário.

Os campos do reverso do MIC/DTA são reservados para o uso das autoridades aduaneiras e de transporte que intervêm nos trâmites fronteiriços associados com este tipo de operação, tanto nos países de trânsito como nos de saída e de destino, bem como para a alfândega deste último onde se efetue a nacionalização das mercadorias individualizadas no anverso ao finalizar a operação de trânsito aduaneiro internacional. Os trâmites que cada alfândega deverá realizar estão estipulados no Protocolo Adicional ao Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai - Paraná (Porto de Cáceres - Porto de Nova Palmira) sobre Assuntos Aduaneiros.

Campo 23 - Lugar e país de escala. Indica-se o porto e o país em que o meio de transporte ingressou a realizar operações no transcurso de uma operação de trânsito aduaneiro.

Campo 24 - Data. A alfândega de escala apõe a data em que se realizam estas operações.

Campo 25 - Operações realizadas. A autoridade aduaneira específica quais foram as operações realizadas nesse ponto de escala.

Campo 26 - Modificações/Mudanças do meio de transporte. A autoridade de transporte desse porto de escala pormenoriza as modificações ocorridas no meio de transporte.

Campo 27 - Assinatura e carimbo da alfândega. Registra-se a assinatura e o carimbo do funcionário responsável pela alfândega do porto de escala que autorizou as operações realizadas na mesma.

Campo 28 - Assinatura e carimbo da autoridade interveniente. Registra-se a assinatura e o carimbo da autoridade de transporte que supervisionou as modificações ou mudanças ocorridas no meio de transporte.

MANIFESTO INTERNACIONAL DE CARGA/DECLARAÇÃO DE TRÂNSITO ADUANEIRO

MIC/DTA

MANIFESTO INTERNACIONAL DE CARGA/DECLARACIÓN DE TRÁNSITO ADUANERO

1 Nome e número das autoridades Nombre y número de las autoridades		1 Nome Admistrador Técnico Administrador Sí Não Não	1 Nº DTA	1 Descrição Descripción
4 Identificação das unidades de transporte por terra/ Identificación de las unidades de transporte por terreno		4 Nome e domínio do destinatário/Nombre y dominio del destinatario		
		5 Nome e domínio do destinatário/Nombre y dominio del destinatario		
		6 Nome e domínio do consignatário/ Nombre y dominio del consignatario		
10 Comprimento/ Comprimento	11 Quantidade de volúmenes/Cantidad de volúmen	12 Peso Bruto/Peso Bruto	13 Valor FOB em US\$ Valor FOB en U\$	14 Marca e número, descrição das mercadorias/ Marcas y números, descripción de las mercaderías
TOTAL/TOTAL				
15 Número das informações das Previsões		16 Observações da aduana de partida/Observaciones de la aduana de partida		
O declarante declara que as informações que figuram neste documento são corretas e autênticas e se coloca à disposição para as inspeções de Aduana.../ El declarante declara que las informaciones que figuran en este documento son exactas y auténticas y se coloca a disposición para las inspecciones del Aduanero...				
17 Carimbo e assinatura de transportador/Firma y sello do transportista		18 Carimbo e assinatura de aduana de partida/Firma y sello de la aduana de partida		
19 Transportador responsável (1º trecho)/Transportista responsable (1º tramo)		20 Transportador responsável (2º trecho)/Transportista responsável (2º tramo)		
21 Transportador responsável (3º trecho)/Transportista responsable (3º tramo)		22 Transportador responsável (4º trecho)/Transportista responsável (4º tramo)		

**PROTOCOLO ADICIONAL AO
ACORDO DE TRANSPORTE FLUVIAL
PELA HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ
(Porto de Cáceres-Porto de Nova Palmira)**

SOBRE SEGUROS

Os Plenipotenciários da República Argentina, da República da Bolívia, da República Federativa do Brasil, da República do Paraguai e da República Oriental do Uruguai, devidamente autorizados para tal e respectivos Governos, segundo poderes outorgados em boa e devida forma, convém em subscrever o presente Protocolo Adicional ao Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná.

CAPÍTULO I

Sistema Comum de Cobertura

Artigo 1. - Os países signatários adotarão critérios comuns de cobertura destinados à indenização por danos ocasionados a interesses seguráveis das embarcações, tripulação, passageiros, meio ambiente e de terceiros. Regulamentarão, igualmente, as condições gerais das apólices de seguro.

CAPÍTULO II

Riscos Seguráveis

Artigo 2. - Os países signatários estabelecerão a obrigatoriedade dos Armadores que operem na Hidrovia, de cobrir os seguintes riscos:

- a) seguro de responsabilidade civil por danos contra terceiros, incluindo remoção de destroços; e
- b) seguro da tripulação e de passageiros por lesões ou morte.

Artigo 3. - Qualquer armador que transportar substâncias nocivas ou combustíveis deverá, obrigatoriamente, fazer uma apólice de seguro que indenize e cubra os custos de limpeza das águas e das margens nas vias navegáveis da Hidrovia, originados por acidentes de poluição.

CAPÍTULO III

Mecanismo de Controle

Artigo 4. - Os países signatários estabelecerão os sistemas de controle da vigência das apólices de seguros e os alcances das coberturas obrigatoriamente exigidas neste Protocolo (artigos 2 e 3, se corresponder).

A verificação de seu descumprimento impedirá à embarcação navegar pela Hidrovia até que o Armador comprove a contratação desses seguros.

CAPÍTULO IVAmbito de Cobertura da Apólice de Seguro

Artigo 5. - As apólices deverão ser feitas pelos Armadores que operem na Hidrovia segundo a legislação do país, de registro da embarcação da Hidrovia ou outras, cobrir os riscos exigidos nos artigos 2 e 3 do presente Protocolo e ter a mesma amplitude de cobertura para toda a extensão da Hidrovia.

Artigo 6. - Os países signatários se comprometem a facilitar as gestões que permitam a remessa de divisas ao exterior para o pagamento dos prêmios de seguros, indenização e gastos relacionados com o contrato de seguros.

Artigo 7. - O presente Protocolo é parte integrante do Acordo de Transporte Fluvial e sua vigência e entrada em vigor estarão em conformidade com o estabelecido no artigo 30 desse Acordo.

A Secretaria-Geral da Associação será depositária do presente Protocolo, do qual enviará cópias devidamente autenticadas aos Governos dos países signatários.

EM FÉ DO QUE, os respectivos Plenipotenciários subscrevem o presente Protocolo no Valle de Las Leñas, Departamento Malargüe, Província de Mendoza, República Argentina, aos vinte e seis dias do mês de junho de mil novecentos e noventa e dois, em um original nos idiomas português e espanhol, sendo ambos os textos igualmente válidos.

Guido Di Tella

Pelo Governo da República Argentina:

Ronald Maclean

Pelo Governo da República do Bolívia:

Celso Lacer

Pelo Governo da República Federativa do Brasil:

Alexis Frutos Vaesken

Pelo Governo da República do Paraguai:

Héctor Gros Espiell

Pelo Governo da República Oriental do Uruguai:

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Dra. Margarita Etayo del Rio
Assessor Jurídico

**PROTOCOLO ADICIONAL AO ACORDO DE TRANSPORTE FLUVIAL
PELA HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ**

(Porto de Cáceres-Porto de Nova Palmira)

**SOBRE CONDIÇÕES DE IGUALDADE DE OPORTUNIDADES
PARA UMA MAIOR COMPETITIVIDADE**

Os Plenipotenciários da República Argentina, da República da Bolívia, da República Federativa do Brasil, da República do Paraguai e da República Oriental do Uruguai, devidamente autorizados por seus respectivos Governos segundo poderes outorgados em boa e devida forma, convêm em subscrever o presente Protocolo Adicional ao Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná.

Artigo 1. - A fim de obter um adequado grau de competitividade entre as empresas de transporte fluvial dos países que integram a Hidrovia mediante uma crescente homogeneização das diversas normas que regulam esta atividade, os governos adotarão critérios comuns nos aspectos e prazos estabelecidos nos artigos seguintes.

Artigo 2. - Os países signatários adotarão critérios homogêneos no tratamento das importações de embarcações fluviais, sobressalentes, partes e acessórios, em particular no referente ao tratamento tarifário e não-tarifário. Estas medidas deverão estar em vigor antes de 31 de dezembro de 1994.

Artigo 3. - No caso de eventuais concessões de incentivos fiscais, subsídios ou outros favores oficiais aos Armadores da Hidrovia, os países signatários adotarão critérios homogêneos no tratamento das mesmas.

Artigo 4. - Os países signatários adotarão dotações de segurança homogêneas de acordo com o tipo e características das embarcações, com base em uma tipificação comum das mesmas. Estas medidas entrarão em vigor em um prazo não superior a doze (12) meses a partir da entrada em vigor do presente Protocolo.

Artigo 5. - Os países signatários facilitarão a revalidação de títulos e patentes dos tripulantes de embarcações da Hidrovia, adequando os planos de formação e capacitação para esses fins. Estas medidas deverão estar em vigor antes de 31 de dezembro de 1994.

Artigo 6. - Os países signatários comprometem-se a não aplicar tratamento diferencial no fornecimento de combustíveis e lubrificantes entre as embarcações de sua própria bandeira e as dos demais países que integram a Hidrovia. Estas medidas deverão estar em vigor dentro de seis (6) meses após a entrada em vigor do presente Protocolo.

Artigo 7. - Os países signatários deixarão de aplicar todas aquelas taxas portuárias que não traduzam uma efetiva contraprestação de serviços. Estas medidas deverão estar em vigor em um prazo não superior a doze (12) meses a partir da entrada em vigor do presente Protocolo.

Artigo 8. - Os países signatários simplificarão e padronizarão a denominação dos serviços portuários de modo que compreendam, sob cada conceito, similares prestações. Essas medidas serão aplicadas dentro de doze (12) meses a partir da entrada em vigor do presente Protocolo.

Artigo 9. - Os países signatários eliminarão aquelas normas que impeçam ou dificultem a celebração de acordos operativos entre empresas constituidas nos países que integram a Hidrovia relacionadas com o transporte fluvial. Estas medidas deverão estar em vigor em um prazo não superior a doze (12) meses a partir da entrada em vigor do presente Protocolo.

Artigo 10. - Os países signatários deverão unificar e simplificar todos os trâmites e documentos relativos ao transpor-

te fluvial na Hidrovia que dificultem as operações ou aumentem seus custos. Estas medidas deverão estar em vigor em um prazo não superior a dezoito (18) meses a partir da entrada em vigor do presente Protocolo.

Artigo 11. - Os países signatários adotarão horários amplos e uniformes de atendimento dos organismos intervenientes em cada porto, a fim de evitar encargos por horários extraordinários. Em função da capacidade operacional dos mesmos, serão adotadas medidas que lhes permitam, por requerimento, operar as vinte e quatro (24) horas do dia, durante todo o ano.

Em portos de zonas limítrofes deverão adotar-se horários homogêneos a fim de facilitar o transporte fronteiriço. Estas medidas deverão estar em vigor dentro de doze (12) meses a partir da vigência do presente Protocolo.

Artigo 12. - Os países signatários adotarão as medidas necessárias tendentes à liberalização da contratação de serviços de armazém e portuário com o objetivo de reduzir custos em um prazo não superior a doze (12) meses a partir da entrada em vigor do presente Protocolo.

Artigo 13. - Os países signatários adotarão exigências e procedimentos comuns para a matrícula das embarcações em seus respectivos registros, comprometendo-se também a intercambiar informação a respeito das altas, baixas ou modificações das mesmas. Estas medidas deverão estar em vigor em um prazo não superior a doze (12) meses a partir da entrada em vigor do presente Protocolo.

Artigo 14. - Os países signatários adotarão em forma conjunta as medidas que permitam, em igualdade de condições, a plena participação no transporte pela Hidrovia de suas embarcações fluviais e fluvio-marítimas. Estas medidas deverão vigorar antes de 31 de dezembro de 1994.

Artigo 15. - O presente Protocolo é parte integrante do Acordo de Transporte Fluvial e sua vigência e entrada em vigor estarão conforme o estabelecido no artigo 30 desse Acordo.

A Secretaria-Geral da Associação será depositária do presente Protocolo, do qual enviará cópias devidamente autenticadas aos Governos dos países signatários.

EM FÉ DO QUE, os respectivos Plenipotenciários subscrevem o presente Protocolo no Valle de Las Leñas, Departamento Malargüe, Província de Mendoza, República Argentina, aos vinte e seis dias do mês de junho de mil novecentos e noventa e dois, em um original nos idiomas português e espanhol, sendo ambos os textos igualmente válidos.

Guido Di Tella

Pelo Governo da República Argentina:

Ronald MacLean

Pelo Governo da República da Bolívia:

Caiado Lacerda

Pelo Governo da República Federativa do Brasil:

Aleixo Frutos Vazquez

Pelo Governo da República do Paraguai:

Héctor Gros Espielet

Pelo Governo da República Oriental do Uruguai;

Héctor Gros Espielet

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

*Ministério das Relações Exteriores
Assessor Jurídico*

PROTÓCOLO ADICIONAL AO ACORDO DE TRANSPORTE FLUVIAL
PELA HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ

(Porto de Cáceres-Porto de Nova Palmira)

SOBRE SOLUÇÃO DE CONTROVERSIAS

Os Plenipotenciários da República Argentina, da República da Bolívia, da República Federativa do Brasil, da República do Paraguai e da República Oriental do Uruguai, devidamente autorizados por seus respectivos Governos segundo poderes outorgados em boa e devida forma, convêm em subscrever o presente Protocolo Adicional ao Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná.

Artigo 1. - As controvérsias que puderem apresentar-se entre os países signatários do Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres-Porto de Nova Palmira) por motivo da interpretação, aplicação ou descumprimento das normas do mencionado Acordo, bem como de seus Protocolos e das decisões do C.I.H. e da Comissão do Acordo, serão submetidas aos procedimentos de solução de controvérsias previstos no presente Protocolo.

Artigo 2. - Os países signatários em uma controvérsia, por meio de seus organismos nacionais competentes, procurarão resolvê-las em primeiro lugar mediante consultas e negociações diretas...

Artigo 3. - Se mediante negociações diretas não se chegar a uma solução em um prazo razoável, ou se a controvérsia for解决ada somente de forma parcial, qualquer um dos países signatários que sejam parte na controvérsia poderá submetê-la à consideração da Comissão do Acordo. Esta avaliará a situação à luz dos elementos pertinentes disponíveis, dando oportunidade às partes para que exponham suas respectivas posições e, requerendo, quando considerarem necessário, o assessoramento de peritos, segundo o procedimento que estabelecer o Regulamento da Comissão.

Artigo 4. - Ao finalizar o procedimento previsto no artigo anterior, a Comissão formulara as recomendações tendentes à solução da controvérsia.

Artigo 5. - Na falta de solução mediante o procedimento previsto nos artigos anteriores, qualquer um dos países signatários envolvidos na controvérsia poderá submetê-la à consideração do C.I.H., de acordo com o procedimento que estabeleça o Regulamento do Comitê.

Artigo 6. - Se a controvérsia não se tiver podido solucionar mediante a aplicação do procedimento previsto no artigo 5, qualquer um dos países signatários envolvidos na controvérsia poderá submetê-la à decisão de um Tribunal Arbitral. Cada país signatário envolvido na controvérsia designará um árbitro e os dois árbitros designados se porão de acordo para eleger, como Presidente do Tribunal Arbitral, um nacional de outro país, seja ou não signatário do Acordo.

Os árbitros, que deverão ser juristas de reconhecida competência nas matérias objeto da controvérsia, serão designados dentro do prazo de quinze (15) dias e o Presidente dentro de um prazo de trinta (30) dias, a partir da data em que um dos países envolvidos na controvérsia tiver comunicado ao outro que decidiu submetê-la ao Tribunal Arbitral.

Artigo 7. - Se dois ou mais países signatários envolvidos na controvérsia sustentarem a mesma posição, unificarão sua representação perante o Tribunal Arbitral e designarão um árbitro de comum acordo no prazo estabelecido no artigo 6, levando em conta que em nenhum caso o Tribunal Arbitral estará constituído por mais de três (3) árbitros.

Artigo 8. - Se um dos países signatários envolvidos na controvérsia não designar seu respectivo árbitro no prazo estabelecido no artigo 6, o Secretário-Executivo do C.I.H. procederá à designação por sorteio, dentre uma lista de dez (10) árbitros nacionais apresentada pela parte que não tiver designado seu árbitro. Para esses efeitos, os países signatários deverão apresentar essa lista ao C.I.H. após a entrada em vigor do acordo.

Caso não haja acordo na designação do Presidente do Tribunal Arbitral, a nomeação estará a cargo do Secretário-Executivo do C.I.H., que o nomeará por sorteio, de uma lista de vinte (20) árbitros elaborada pelo C.I.H., e integrada por dois (2) nacionais de cada país signatário e dez (10) de terceiros países.

Artigo 9. - O Tribunal Arbitral resolverá a controvérsia com base nas disposições do Acordo de Transporte Fluvial, dos Protocolos concluídos no âmbito do mesmo, das decisões do C.I.H. e da Comissão do Acordo, bem como dos princípios e normas do direito internacional aplicáveis na matéria.

A presente disposição não restringe a faculdade do Tribunal Arbitral de decidir uma controvérsia ex aequo et bono, se as partes assim convierem.

Artigo 10. - Os países signatários declaram que reconhecem como obrigatória, ipso facto e sem necessidade de compromisso especial, a jurisdição do Tribunal Arbitral para conhecer e resolver todas as controvérsias a que se refere o artigo 1 do presente Protocolo e comprometem-se a cumprir as decisões e o laudo baixados pelo Tribunal.

Artigo 11. - O Tribunal Arbitral fixará seu próprio Regulamento de Procedimento e decidirá as questões não previstas. O Tribunal Arbitral fixará, em cada caso, sua sede em algum dos países signatários.

Artigo 12. - O Tribunal Arbitral poderá, a pedido da parte interessada e na medida em que existam presunções fundamentadas de que a manutenção da situação ocasionaria danos graves e irreparáveis a uma das partes, deixar as medidas provisórias que considere apropriadas, segundo as circunstâncias e nas condições que o próprio Tribunal Arbitral estabelecer, para prevenir esses danos.

Artigo 13. - O Tribunal Arbitral pronunciar-se-á por escrito em um prazo máximo de trinta (30) dias, prorrogável por igual período, contados a partir de sua constituição.

As decisões e o laudo serão adotados por maioria; serão inapeláveis e obrigatórios para os países signatários envolvidos na controvérsia a partir da notificação e terão valor de coisa julgada. As decisões e o laudo deverão ser cumpridos de forma imediata, salvo se o Tribunal Arbitral fixar outros prazos.

Artigo 14. - Se um país signatário envolvido na controvérsia não cumprir o laudo do Tribunal Arbitral, os outros países signatários envolvidos na controvérsia poderão adotar medidas compensatórias temporárias no âmbito do Acordo de Transporte Fluvial, que guardem proporcionalidade, tendentes a obter seu cumprimento.

Artigo 15. - Cada país signatário envolvido em uma controvérsia arcará com os gastos referentes à atuação de seu árbitro. Presidente do Tribunal Arbitral receberá uma compensação decente, a qual, juntamente com as demais despesas do Tribunal

Arbitral, sera dividida em valores iguais pelos países signatários envolvidos na controvérsia, a não ser que o Tribunal decida redistribui-las em proporção diferente.

Artigo 16. - Qualquer um dos países signatários envolvidos na controvérsia poderá, dentro de quinze (15) dias da notificação do laudo, solicitar um esclarecimento do mesmo ou uma interpretação sobre a forma em que deverá cumprir-se. Se o Tribunal Arbitral considerar que as circunstâncias o exigem, poderá suspender o cumprimento do laudo até que decida sobre o pedido apresentado.

Artigo 17. - Os particulares afetados por medidas dos países signatários em violação ao Acordo de Transporte Fluvial poderão reclamar perante o C.I.H., esgotadas as instâncias de negociação pelos organismos nacionais competentes e da Comissão do Acordo. Se o C.I.H. considerar aceitável a reclamação procederá a convocação de um grupo de especialistas. Este elevará seu parecer ao C.I.H.. Se nesse parecer se verificar a procedência da reclamação formulada contra um país signatário, qualquer outro país signatário poderá solicitar-lhe a adoção de medidas corretivas ou a anulação das medidas questionadas. Se seu requerimento não prosperar dentro de um prazo de quinze (15) dias o país signatário que o efetuou poderá recorrer diretamente ao procedimento arbitral.

Artigo 18. - Serão idiomas oficiais em todos os procedimentos previstos no presente Protocolo o português e o espanhol, quando for aplicável.

Artigo 19. - O presente Protocolo é parte integrante do Acordo de Transporte Fluvial e sua vigência e entrada em vigor estarão conforme o estabelecido no artigo 30 desse Acordo.

A Secretaria-Geral da Associação será depositária do presente Protocolo, do qual enviará cópias devidamente autenticadas aos Governos dos países signatários.

EM FÉ DO QUE, os respectivos Plenipotenciários subscrevem o presente Protocolo no Valle de Las Leñas, Departamento Malargüe, Província de Mendoza, República Argentina, aos vinte e seis dias do mês de junho de mil novecentos e noventa e dois, em um original nos idiomas português e espanhol, sendo ambos os textos igualmente válidos.

Guido Di Tella

Pelo Governo da República Argentina:

Ronald MacLean

Pelo Governo da República da Bolívia:

Celso López

Pelo Governo da República Federativa do Brasil:

Alejandro Frutos Vassken

Pelo Governo da República do Paraguai:

Héctor Gros Espina

Pelo Governo da República Oriental do Uruguai:

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Dra. Mariana Brito del Pino
Assessora Jurídica

PROTOCOLO ADICIONAL AO
ACORDO DE TRANSPORTE FLUVIAL
PELA HIDROVIA PARAGUAI-PARANA
(Porto de Cáceres-Porto de Nova Palmira)

SOBRE CESSAÇÃO PROVISÓRIA DE BANDEIRA

José Plenipotenciários da República Argentina, da República da Bolívia, da República Federativa do Brasil, da República do Paraguai e da República Oriental do Uruguai, devidamente autorizados por seus respectivos Governos segundo poderes outorgados em boa e devida forma, convêm em subscrever o presente Protocolo Adicional ao Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Parana.

Artigo 1. - Durante o prazo de dois (2) anos a partir da entrada em vigor do Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Parana (Porto de Cáceres-Porto de Nova Palmira), as embarcações da Hidrovia que hajam ingressado ou ingressem em regimes de exceção sobre cessação provisória de bandeira estabelecidas por algum dos países signatários no Acordo e, em virtude das quais adquiriram a bandeira de um país que não faça parte do presente Acordo, serão consideradas, para os efeitos deste Acordo e de seus Protocolos adicionais celebrados ou que se celebrem em sua consequência, como embarcações da Hidrovia da bandeira do país signatário que haja estabelecido o regime de exceção, tendo todos os direitos e obrigações que surjam dos mencionados instrumentos.

Artigo 2. - Se durante o período de cessação provisória for adotada a bandeira de outro país signatário no Acordo, prevalecerá, nesse caso, a lei deste último.

Artigo 3. - O presente Protocolo é parte integrante do Acordo de Transporte Fluvial.

A Secretaria-Geral da Associação será depositária do presente protocolo, do qual enviará cópias devidamente autenticadas aos governos dos países signatários.

EM FÉ DO QUE, os respectivos Plenipotenciários subscrevem o presente Protocolo no Valle de Las Leñas, Departamento de Málargue, Província de Mendoza, República Argentina, aos vinte e seis dias do mês de junho de mil novecentos e noventa e dois, em um original, em idiomas português e espanhol, sendo ambos os textos igualmente válidos.

Guido Di Tella

Pelo Governo da República Argentina:

Ronald Maclean

Pelo Governo da República da Bolívia:

Celso Lacerda

 Pelo Governo da República Federativa do Brasil.

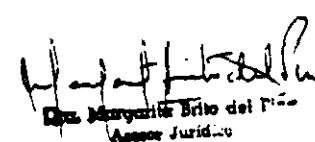
Alexis Frutos Vassken

 Pelo Governo da República do Paraguai.

Héctor Gros Espiell

 Pelo Governo da República Oriental do Uruguai.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL


 Dr. Mariano Brito del Río
 Assessor Jurídico

PROTOCOLO ADICIONAL AO
 ACORDO DE TRANSPORTE FLUVIAL
 PELA HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ
 (Porto de Cáceres-Porto de Nova Palmira)
 SOBRE NAVEGAÇÃO E SEGURANÇA

Os Plenipotenciários da República Argentina, da República da Bolívia, da República Federativa do Brasil, da República do Paraguai e da República Oriental do Uruguai, devidamente autorizados por seus respectivos Governos segundo poderes outorgados em boa e dévida forma, convêm em subscrever o presente Protocolo Adicional ao Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná.

TÍTULO I
 DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º - Objetivo. As disposições deste Protocolo e seus regulamentos complementares serão aplicáveis só às embarcações da Hidrovia, excetuando as normas compreendidas no Título VII, as quais serão de aplicação para todos os navios e embarcações que utilizem a mesma.

Artigo 2.º - Regime de Sancções. Os países signatários adotarão um regime único de sancções aplicáveis às infrações cometidas às normas do presente Protocolo e seus regulamentos complementares.

Artigo 3.- Adaptação de instrumentos internacionais. Os países signatários estabelecerão um regime único de aplicação de cada convênio ou instrumento internacional adotado neste Protocolo quando considerarem necessária sua adequação ao âmbito fluvial. Não obstante, esses convênios serão aplicados até a aprovação do regime mencionado.

TÍTULO II

NORMAS DE SEGURANÇA RELATIVAS AS EMBARCAÇÕES E A CARGA

CAPÍTULO I

Luzes e Marcas

Artigo 4.- Regime Normativo. Adota-se, no que se refere a Luzes e Marcas, o Convênio sobre o Regulamento Internacional para Evitar o Abalroamento (COLREG, Londres, 1972).

CAPÍTULO II

Certificados de Segurança

Artigo 5.- Emissão do Certificado. Os países signatários decidem adotar, para a emissão do Certificado de Segurança da Navegação, o formato que se anexa como Anexo I.

Artigo 6.- Regime de Inspeção. Os países signatários adotarão um regulamento único simplificado para a inspeção das embarcações da Hidrovia, que garanta o cumprimento de condições mínimas de segurança, devendo contemplar o referido documento as especialidades do casco, máquinas, convés, eletricidade e equipamentos de comunicação, bem como a inspeção inicial.

Artigo 7.- Expedição do Certificado. O Certificado de Segurança da Navegação será emitido pela autoridade competente do Estado da bandeira da embarcação, conforme os prazos estabelecidos no Regulamento Único indicado no artigo precedente.

Os Certificados emitidos pelas sociedades de classificação reconhecidas no âmbito internacional serão válidos na Hidrovia, com prévio convênio dessas sociedades com a autoridade competente do respectivo país signatário.

Artigo 8.- Caducidade do Documento. Caducará o Certificado de Segurança da Navegação quando expirar o prazo de validade ou for comprovada a perda das condições de segurança da embarcação ou for eliminada da Matrícula Nacional.

Artigo 9.- Responsabilidade. A autoridade competente de cada país signatário será responsável pela verificação do cumprimento desta norma, sem prejuízo da responsabilidade do proprietário, armador ou seu representante legal, pelo descumprimento do presente regime.

CAPÍTULO III

Segurança de Navios-Tanques

Artigo 10.- Regime normativo. A segurança dos navios-tanques se regerá de acordo com as disposições previstas, para esses efeitos, no Convênio Internacional para a Segurança da Vida Humana no Mar (Londres, 1974, seus Protocolos e Emendas).

Os países signatários acordarão simplificações a respeito das embarcações não propulsadas ou menores de 500 toneladas de arqueação bruta.

CAPITULO IV

Arqueação de Embarcações e Destinação de Borda Livre

Artigo 11. - Arqueação de Embarcações. Os países signatários poderão adotar para a arqueação das embarcações o Convenio Internacional sobre Arqueação de Navios (Londres, 1969).

Artigo 12. - Borda Livre. Os países signatários adotarão e emitirão um documento único de borda livre para embarcações da Hidrovia.

O prazo de validade em nenhum caso excederá o prazo do Certificado de Segurança da Navegação.

Artigo 13. - Regulamento. Os países signatários elaborarão um regulamento único para a destinação de borda livre para as embarcações da Hidrovia, a ser aplicado pelas autoridades competentes dos países signatários.

CAPITULO V

Segurança da Carga

SEÇÃO 1

Disposição Geral

Artigo 14. - Regulamento. Os países signatários poderão elaborar um regulamento único para a segurança das cargas transportadas não normatizadas no presente Capítulo.

Artigo 15. - Responsabilidades. As autoridades competentes dos países signatários verificarão o cumprimento do disposto nas presentes normas.

SEÇÃO 2

Transporte de Mercadorias sobre convés

Artigo 16. - Certificado de Carga sobre Convés. Todas as embarcações que transportem cargas sobre convés, deverão estar autorizadas pela autoridade competente do Estado da bandeira da embarcação, a qual emitirá um Certificado de Carga sobre Convés, por si ou por delegação. O mesmo levará em consideração a incidência da carga na estabilidade da embarcação, a resistência da zona de apoio, a acessibilidade, a peação das mercadorias e a incidência destas na visibilidade.

Artigo 17. - Regime normativo. Os países signatários adotarão um regulamento único para o transporte de mercadorias no convés.

Até que o regulamento não seja elaborado não poderão ser transportadas mercadorias sobre o convés em:

- a) embarcações do tipo tanque, quando transportem produtos com ponto de inflamação inferior a 702 C;
- b) embarcações que transportem mais de doze passageiros; e
- c) embarcações que, por projeto ou serviço, não se adaptem ou não sejam aconselháveis para este tipo de transporte, à critério da autoridade competente de cada país signatário, uma vez efetuadas as verificações correspondentes.

SEÇÃO IIITransporte de mercadorias sólidas a granel

Artigo 18. - O transporte de mercadorias a granel se rege pelas disposições correspondentes ao Código de Práticas de Segurança Relativas às Cargas Sólidas a Granel (CCG), no que for pertinente.

TÍTULO IIINORMAS DE SEGURANÇA RELATIVAS AO PESSOAL EMBARCADOCAPÍTULO IPraticagem Fluvial da Hidrovia

Artigo 19. - Prático Fluvial - Funções. O Prático fluvial é quem aconselha e assessorá ao capitão a respeito da navegação e manobra nos rios, passagens e canais da Hidrovia, bem como sobre as regulamentações especiais de cada zona.

Artigo 20. - Responsabilidade do capitão. O capitão é o único responsável pela condução, manobra e governo da embarcação; sua autoridade em nenhum caso se delega ao prático fluvial, sem prejuízo da responsabilidade que incumbir a este por seu assessoramento.

Artigo 21. - Caráter. A praticagem fluvial é obrigatória na navegação da Hidrovia e é realizada exclusivamente por pessoal titulado e habilitado pelas autoridades competentes dos países signatários, segundo as condições estabelecidas para tal fim.

O capitão, mestre ou oficial fluvial poderá exercer a praticagem fluvial da embarcação quando estiver devidamente capacitado e habilitado.

Artigo 22. - Outorgamento de título. O título dos praticos fluviais da Hidrovia será outorgado pela autoridade competente de qualquer país signatário.

Os países signatários acordam estabelecer requisitos profissionais uniformes para acceder a esses títulos.

Artigo 23. - Conhecimento da zona. A autoridade competente de cada um dos países signatários constatará o conhecimento da zona a ser navegada e suas normas regulamentares por parte dos praticos fluviais, capitões, mestres e oficiais fluviais da Hidrovia nos trechos que pertençam a suas águas jurisdicionais.

Para tal fim, os países signatários estabelecerão um regime uniforme sobre as viagens que o postulante deva ter combatido previamente.

Artigo 24. - Habilitação. A autoridade competente dos países signatários habilitará os praticos fluviais da Hidrovia que cumpram com os seguintes requisitos:

- a) apresentação do título de Prático Fluvial;
- b) possuir a aptidão psicofísica requerida; e
- c) não possuir antecedentes penais ou profissionais desfavoráveis.

A autoridade dos países signatários habilitará a navegar em seus respectivos trechos os capitões, mestres ou oficiais que comprovarem o conhecimento da zona desse trecho de acordo com os artigos 21 e 23.

Artigo 25. - Exceção. As embarcações com menos de 200 toneladas de arqueação bruta (T.A.B.) ficam isentas da praticagem fluvial.

Artigo 26.- Habilitação por Zonas. Os pilotos, capitães, mestres ou oficiais da Hidrovia poderão ser habilitados para uma ou mais das seguintes zonas, ou as que forem estabelecidas no futuro:

- a) Porto de Cáceres - Porto Suárez - Canal Tamengo - Porto Ladario;
- b) Porto Suárez - Canal Tamengo - Porto Ladario - Porto Murtinho - Porto Assunção;
- c) Porto Assunção - Porto Corrientes; e
- d) Porto Corrientes - Desembocadura do Rio Paraná, incluindo seus diferentes braços e Porto de Nova Palmira.

Nas zonas compartilhadas, as habilitações poderão ser expedidas por qualquer um dos países signatários que as integrem.

Artigo 27.- Manutenção da habilitação. Para a manutenção da habilitação na Hidrovia, deverá comprovar-se não ter períodos de afastamento superiores a seis (6) meses do exercício da prática-gem fluvial na zona para a qual fora habilitado, podendo ser reabilitado mediante exame de atualização durante a autoridade competente.

Artigo 28.- Viagens de Adestramento. Os países signatários facilitarão o embarque de aspirantes a práticos fluviais da Hidrovia, com o objetivo de cumprir as viagens de adestramento.

Estas viagens deverão ser certificadas pelo capitão da embarcação na qual o aspirante a prático fluvial da Hidrovia realize seu adestramento.

Artigo 29.- Facilidades. Finalizadas suas tarefas, os práticos fluviais poderão desembarcar livremente nos portos de outro país signatário ao qual chegarem as embarcações nas quais cumpriram sua missão.

Os países signatários oferecerão aos mencionados práticos fluviais as máximas facilidades para o melhor cumprimento de sua função.

CAPÍTULO II

Dotação de Segurança

Artigo 30.- Definição. A dotação de segurança é o pessoal mínimo necessário das embarcações da Hidrovia que permita navegar em condições de segurança. A dotação de exploração será estabelecida de acordo com a legislação de cada país signatário.

Artigo 31.- Certificado de Dotação de Segurança. As autoridades competentes de cada país signatário emitirão os Certificados de Dotação de Segurança para as embarcações da Hidrovia, segundo modelo do Apêndice II.

Artigo 32.- Vigência do Certificado. O Certificado de Dotação de Segurança manterá sua vigência durante toda a vida útil da embarcação, a menos que nestas se introduzam modificações de relevância que alterem sua tonelagem da arduação, mude seu serviço ou a potência de sua instalação propulsora ou surja qualquer outra circunstância que a autoridade competente de cada país signatário considere pertinente.

Artigo 33.- Critérios. As autoridades competentes dos países signatários determinarão a dotação de segurança segundo o seguinte esquema:

DOTACAO DE SEGURANCA

CARGO	EMBARC. PASSAG.	EMBARCAÇÕES- TANQUES AUTOPROPULS. CARGA PERIG.	EMBARC. DE CARGA .. AUTOPRO- PULSA	REBOCADORES
CAPITÃO OFICIAL MARINHEIROS	1(*) 1(*) 2(*)	1(*) - 2(*)(+)	1(*) - 1(*)	1(*) - 1(*)
CHEFE DE MAQ. AUX. DE MAQ.	1 1	1 1	1 -	1 -

Observações: (*) Qualquer um deles deverá estar capacitado para operar equipamento de comunicação VHF.
 (+) Em embarcações-tanques, um tripulante deverá estar capacitado para cumprir as funções de bombeiro.

Artigo 34.- Obrigação de possuir Certificado. Estão obrigados a possuir o Certificado de Dotação de Segurança todas as embarcações da Hidrovia cuja arqueação seja igual ou superior a vinte toneladas de arqueação bruta, e os de passageiros qualquer que seja sua tonelagem.

TITULO IV

NORMAS RELATIVAS ÀS VIAS NAVEGAVEIS

CAPITULO IBalizamento e Sinalização

Artigo 35.- Regime geral. Os países signatários adotarão o sistema IALA (Região B) adaptado à navegação fluvial ou o sistema de sinalização de "AÇÕES A EMPREENDER" ou ambos em forma indistinta, segundo as características particulares dos diferentes trechos da Hidrovia. Com base no estabelecido precedentemente, os países signatários acordarão um regulamento único de balizamento.

Artigo 36.- Responsabilidade. O balizamento será executado pelas autoridades competentes responsáveis pela sinalização náutica no país signatário onde estiver localizado o trecho respectivo da Hidrovia, devendo possibilitar o trânsito seguro e ordenado das embarcações, tanto diurno como noturno, em forma permanente e contínua.

Nos trechos da Hidrovia onde mais de um país signatário exerce jurisdição, os países signatários coordenarão as medidas necessárias para tal fim.

CAPITULO IIRemoção de obstáculos não permanentes para a navegação

Artigo 37.- Definição. Entende-se por obstáculos não permanentes para a navegação as embarcações ou bens afundados, submersos, encalhados e perdidos ou lançados nas águas da Hidrovia, os quais estão sujeitos às disposições em vigor no país signatário em cuja jurisdição estiver o obstáculo.

Artigo 38.- Execução das operações. O responsável pelos obstáculos não permanentes para a navegação poderá solicitar à autoridade competente do país signatário respectivo, autorização

para pesquisá-los, removê-los, extraí-los ou demoli-los, total ou parcialmente.

Essa autoridade poderá vetar o uso de meios ou de procedimentos que, segundo seu parecer, representem riscos inaceitáveis para a segurança da navegação de terceiros ou do meio ambiente.

Antes de dar início à pesquisa, exploração, remoção, extração ou demolição solicitadas ou determinadas dos obstáculos não permanentes à navegação, a autoridade competente mencionada determinará que o responsável adote as ações imediatas e preliminares para a segurança da navegação, de terceiros e do meio ambiente.

Artigo 39. - Responsabilidade dos países signatários. O país signatário em cujas águas jurisdicionais se encontrem os obstáculos será responsável pela coordenação, controle e fiscalização das operações e atividades de pesquisa, de exploração, remoção, extração e demolição dos mesmos.

A autoridade competente desse país signatário poderá intimar o responsável pelos obstáculos não permanentes para a navegação, sua remoção, extração ou demolição, total ou parcialmente quando constituirem ou puderem constituir perigo, obstáculo para a navegação ou ameaça de danos a terceiros ou ao meio ambiente.

A mencionada autoridade estabelecerá prazos para o começo e finalização da remoção, extração ou demolição, os que poderão ser prorrogados.

A autoridade competente do país signatário em cujas águas estiverem os obstáculos não permanentes para a navegação poderá assumir as operações de pesquisa, exploração, remoção, extração ou demolição dos mesmos, por conta e risco de seu responsável, se este não tiver providenciado ou podido realizar essas operações nos prazos estabelecidos.

TÍTULO V

NORMAS DE SEGURANÇA RELATIVAS À NAVEGAÇÃO PROPRIAMENTE DITA

CAPÍTULO I

Assistência e Salvamento de Embarcações e Bens

Artigo 40. - Definição. Entende-se por operações de assistência ou salvamento de embarcações e bens todo ato ou atividade empreendida para dar assistência ou salvamento a uma embarcação, aeronave ou quaisquer outros bens que estiverem em perigo no âmbito da Hidrovia.

Artigo 41. - Execução das Operações. As operações de assistência ou salvamento serão executadas pelos responsáveis pelas embarcações em perigo. Caso não sejam realizadas nos prazos e condições legais do país signatário em cuja jurisdição tenha ocorrido o fato e possa originar riscos para a segurança da navegação ou de contaminação para o meio ambiente, a autoridade competente desse país assumirá a operação de salvamento ou assistência respectiva.

Para efeitos deste artigo, naqueles trechos da Hidrovia onde mais de um país signatário exerce jurisdição, será estabelecido para o canal principal o seguinte regime:

- a) caso a embarcação auxiliada arbore bandeira de algum dos países signatários ribeirinhos nesse trecho, as operações de assistência ou salvamento serão prestadas pelo país da bandeira da embarcação, podendo o outro país realizar as operações se aquele não estiver em condições de executá-las.
- b) As operações de assistência ou salvamento de embarcações de terceiras bandeiras que navegarem para montante serão da responsabilidade do país signatário que se encontrar sobre a margem esquerda do rio e se a embarcação navegar para jusante, será o país signatário que estiver sobre a margem direita do rio.

As operações indicadas nas alíneas precedentes não excluirão a intervenção de embarcações privadas ou públicas de qualquer bandeira que puderem dar assistência ou salvamento, sem prejuízo de que as autoridades jurisdicionais exerçam a fiscalização das operações.

Artigo 42.- Cooperação. Na medida de suas possibilidades os países signatários cooperarão e facilitarão apoio e requerimentos de qualquer outro país signatário para a realização de operações de assistência ou salvamento ou para continuar sua execução se tiverem sido iniciadas.

Os países signatários facilitarão a entrada ou saída de embarcações e aeronaves, bem como qualquer outro equipamento necessário para as operações de assistência ou salvamento, nos respectivos territórios ou águas jurisdicionais, cumprindo com os requisitos mínimos legais exigidos.

Artigo 43.- Normas de Direito Internacional Privado. As reclamações ou ações originadas pelas operações de assistência ou salvamento de embarcações e bens reger-se-ão pela lei do país em cujas águas jurisdicionais se realizarem essas operações, bem como entenderão os tribunais deste país.

CAPÍTULO II

Busca e Salvamento de Pessoas em Perigo

Artigo 44.- Responsabilidade dos países signatários. Os países signatários têm a responsabilidade do controle e da execução das operações de busca e salvamento dentro de suas jurisdições.

Sem prejuízo do estabelecido no parágrafo anterior, nos trechos da Hidrovia onde mais de um país signatário exercer jurisdição, a autoridade competente de um deles poderá iniciar uma operação de busca e salvamento se dispuser de unidades de salvamento que se encontrem em lugar mais próximo do desastre, devendo-se informar imediatamente a autoridade competente do outro país.

Artigo 45.- Cooperação. Os países signatários coordenarão seus serviços e as operações de busca e salvamento.

Os países signatários permitirão a entrada imediata em suas águas jurisdicionais, em seu espaço aéreo ou em seu território, de embarcações e/ou aeronaves de salvamento de outros países signatários, cujo único objetivo seja localizar sinistros e o salvamento de pessoas em perigo, sem cumprir com os requisitos legais exigidos normalmente.

Os países signatários comprometem-se a cooperar com o país signatário responsável pela operação de busca e salvamento quando a magnitude da operação aconselhar, ou por qualquer causa que impeça iniciar ou continuar essa operação quando solicitada.

CAPÍTULO III

Normas para a Navegação

Artigo 46.- Regras Gerais para a Navegação. Os países signatários adotam as normas estabelecidas no Convênio sobre o Regulamento Internacional para Evitar os Abalroamentos (COLREG, Londres, 1972) como regras gerais para a navegação na Hidrovia.

Artigo 47.- Regras para a Navegação em Canais. Toda embarcação cujo calado lhe permita navegar fora de canais somente poderá fazê-lo dentro deles quando se encontrarem livres de embarcações que, por seu calado, não possam abandoná-los.

Artigo 48.- Normas a seguir pelas Embarcações em caso de Varacão ou Encalhe. Quando se produzir uma varacão ou encalhe

informar-se-á com a maior precisão possível à estação costeira mais próxima a posição, data e hora do acontecimento e sondagens.

Artigo 49.- Fechamento de Canais. Os países signatários poderão, em casos de força maior ou por razões de segurança da navegação, fechar temporariamente o uso de determinados canais ou vias navegáveis de sua jurisdição em forma total ou parcial, com aviso prévio aos demais países signatários. Desaparecidas as causas que motivaram tal fechamento, será comunicada a supressão da medida.

Artigo 50.- Zonas de Espera, Fundeio, Alijamento e Complemento de Cargas. Os países signatários informarão sobre as zonas habilitadas para transferência de carga, espera, fundeio, alijamento, transbordo e depósito de mercadorias em suas respectivas jurisdições, bem como sobre instalações disponíveis.

Artigo 51.- Intercâmbio de Informação. Os países signatários comprometem-se a intercambiar informação sobre os aspectos particulares da navegação em cada zona, especialmente sobre o ordenamento do trânsito a que obrigue seu congestionamento, o estado do balizamento e sobre as condições das vias navegáveis.

Artigo 52.- Zona para Armar e Desarmar Comboios. Os países signatários deverão estabelecer e habilitar zonas aptas em suas respectivas jurisdições para armar e desarmar comboios, que possibilitem essas operações com o máximo de segurança.

Artigo 53.- Manobra para Armar e Desarmar Comboios. Quando mediarem razões que fizerem necessário armar ou desarmar comboios fora das zonas habilitadas para esses efeitos, a autoridade competente do respectivo país signatário permitirá a mencionada operação desde que não afete a navegação.

Artigo 54.- Dimensões dos Comboios. Os países signatários acordarão um regime único de dimensões máximas de comboios naquelas zonas que por suas características ou intenso trânsito o fizerem necessário.

CAPÍTULO IV

Comunicações referentes à Navegação

Artigo 55.- Disponibilidades Gerais. As autoridades competentes dos países signatários serão responsáveis pelo atendimento e direção do sistema de comunicações para a segurança da navegação, que deverá ser estabelecido por trechos e segundo critérios consertados.

Artigo 56.- Informações Fluviométricas. As autoridades competentes de cada país signatário devem prever a difusão do nível das águas das estações localizadas em suas respectivas jurisdições.

Artigo 57.- Avisos aos Navegantes e Boletins Meteorológicos. As autoridades competentes de cada país signatário devem prever a difusão imediata de novidades sobre a via navegável através de avisos aos navegantes, bem como de previsões meteorológicas nas estações estabelecidas em suas respectivas jurisdições.

Artigo 58.- Fornecimento de Informação. As embarcações deverão fornecer às autoridades competentes de cada país signatário toda a informação que lhe solicitarem, referente à segurança da navegação e à poluição das águas.

Artigo 59.- Plano de Comunicações. Os países signatários acordarão um plano de comunicações contendo:

- a) normas e procedimentos do serviço de comunicações para a segurança da navegação; e
- b) normas e procedimentos do serviço de comunicações para o controle do trânsito e da segurança.

Até que se elabore o mencionado plano, os países signatários coordenarão o intercâmbio de informação, divulgando os sistemas de comunicações que possuem, destinados a esses fins.

Artigo 60.- Equipamento das embarcações. Toda embarcação tripulada deverá contar, no mínimo, com dois equipamentos de comunicações VHF, um operando e outro em condições de ser operado.

CAPÍTULO V

Avarias e Sinistros Regime normativo

Artigo 61.- Os países signatários adotam a Convenção Internacional para a Unificação de certas Regras em Matéria de Abalroamentos Marítimos (Bruxelas, 1910), quanto à solução de fundo do tema.

Artigo 62.- Quanto à lei aplicável e tribunal competente, adotam-se as seguintes normas:

a) Abalroamentos: Os abalroamentos regem-se pela lei do país em cujas águas se produzam e ficam submetidas à jurisdição de seus tribunais.

Esta disposição estende-se à colisão entre embarcações e qualquer propriedade móvel ou imóvel e à reparação dos danos causados como consequência da passagem ou navegação de uma embarcação pela proximidade de outra mesmo quando não exista contato material.

b) Avarias: A lei da nacionalidade da embarcação determina a natureza da avaria.

As avarias particulares ou simples referentes à embarcação regem-se pela lei da nacionalidade desta. As referentes às mercadorias embarcadas, pela lei aplicável ao contrato do fretamento ou de transporte.

São competentes para entender nos respectivos juízos os juízes ou tribunais do porto de descarga ou, em sua falta, os do porto em que avaria teve que ser realizada.

As avarias comuns ou grandes se regem pela lei em vigor no país em cujo porto se pratica sua liquidação e rateio.

Excetua-se o concernente às condições e formalidades do ato de avaria comum ou grande, que ficam sujeitas à lei da nacionalidade da embarcação.

A liquidação e rateio da avaria comum ou grande serão feitas no porto de destino da embarcação e, se este não for alcançado, no porto onde for feita a descarga...

São competentes para tomar conhecimento, nos juízos de avarias comuns ou grandes os juízes ou tribunais do país em cujo porto se pratica a liquidação e rateio, sendo nula toda cláusula que atribua competência aos juízes ou tribunais de outro país.

TITULO VI**NORMAS DE SEGURANÇA REFERENTES AOS PORTOS****REGIME DE ESTADIA NO PORTO****CAPITULO I****Disposições Gerais**

Artigo 63.- Regime normativo. As normas de segurança a que terão de submeter-se as embarcações em cada porto em particular serão estabelecidas pela autoridade competente de cada país signatário, levando em conta as disposições estabelecidas no presente Protocolo.

Artigo 64.- Estadias em Portos ou Lugares de Atração. Toda embarcação ou comboio, independentemente de sua carga, deverá ter de forma permanente uma pessoa responsável por sua segurança, designada pelo armador.

CAPITULO II**Despacho de Chegada, Permanência e Despacho de Saída de Embarcações****SEÇÃO I****Conteúdo e Objeto dos Documentos**

Artigo 65.- Documentos exigíveis. As autoridades competentes dos países signatários só exigirão à entrada ou saída de embarcações às quais se aplica o presente Protocolo, a entrega dos documentos previstos neste Capítulo.

Estes documentos são:

- a) a Declaração geral;
- b) o Manifesto Internacional de Carga/Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA);
- c) a lista da tripulação; e
- d) a lista de passageiros.

Artigo 66.- Declaração Geral: conteúdo. Na declaração geral as autoridades competentes dos países signatários só exigirão os seguintes dados:

- a) nome e descrição da embarcação;
- b) nacionalidade da embarcação;
- c) pormenores referentes à matrícula;
- d) nome do Capitão;
- e) nome e endereço do agente da embarcação;
- f) porto de chegada ou de saída; e
- g) situação da embarcação no porto.

Artigo 67.- Manifesto Internacional de Carga (MIC/DTA). O MIC/DTA corresponderá ao formulário adotado no Protocolo Adicional ao Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres-Porto de Nova Palmira) sobre Aspectos Aduaneiros.

Artigo 68.- Lista de tripulação: conteúdo. Na lista da tripulação, as autoridades competentes dos países signatários só exigirão os seguintes dados:

- a) nome e nacionalidade da embarcação;

- b) sobrenome (s);
- c) nome (s);
- d) nacionalidade;
- e) grau ou funções;
- f) data e lugar de nascimento;
- g) tipo e número do documento de identidade;
- h) porto e data de chegada; e
- i) procedência.

Artigo 69.- Exceção. As autoridades competentes dos países signatários não exigirão a apresentação de uma lista da tripulação em cada porto de escala quando a embarcação que preste serviço, ajustando-se a um itinerário regular, não tiver mudado a tripulação; nesse caso será apresentada uma declaração onde conste essa situação.

Artigo 70.- Lista do Passageiros: conteúdo. Na lista de passageiros, as autoridades competentes só exigirão os seguintes dados:

- a) nome e nacionalidade da embarcação;
- b) sobrenome (s);
- c) nome (s);
- d) nacionalidade;
- e) data do nascimento;
- f) lugar do nascimento;
- g) tipo e número do documento de identidade;
- h) porto de embarque;
- i) porto de desembarque; o
- j) porto e data de chegada da embarcação.

Artigo 71.- Validade. As autoridades competentes dos países signatários aceitarão os documentos estabelecidos no presente Capítulo, datados e assinados pelo capitão da embarcação ou por seu agente.

SEÇÃO 2

Exemplares a serem entregues

Artigo 72.- Chegada. Na chegada de uma embarcação ao porto, as autoridades competentes dos países signatários não exigirão maior número de exemplares que os seguintes:

- a) 5 exemplares da declaração geral;
- b) 4 exemplares do MIC/DTA;
- c) 4 exemplares da lista da tripulação; e
- d) 4 exemplares da lista de passageiros.

Artigo 73.- Saída. Na saída da embarcação do porto, as autoridades competentes dos países signatários não exigirão maior número de exemplares que os seguintes:

- a) 5 exemplares da declaração geral;
- b) 4 exemplares do MIC/DTA;
- c) 2 exemplares da lista da tripulação; e
- d) 2 exemplares da lista de passageiros.

SEÇÃO 3

Documentos a serem exibidos e requisitos que se deve cumprir

Artigo 74.- Documentos. A autoridade competente de cada país signatário poderá requerer toda aquela documentação que, de acordo com o tipo de embarcação, deva ser levada a bordo em cumprimento de convênios internacionais ou do Acordo de Transporte Fluvial.

Artigo 75.- Despacho de Saída. O capitão da embarcação ou seu agente solicitará à autoridade competente do respectivo país signatário a autorização para zarpar do porto.

Artigo 76.- Prazo de Despacho. Outorgado o despacho se

saída, a embarcação zarpará dentro das trinta horas seguintes. Vencido esse prazo sem ter zarpado, solicitará novo despacho e apresentará o motivo para não ter zarpado.

Nos portos em que, por suas características particulares, for necessário diminuir ou aumentar o prazo acima indicado, a autoridade competente determinará o prazo de sua validade.

Artigo 77. - Arribada forçada. Em caso de arribada forçada o cumprimento das disposições sobre entrada e saída de porto ajustar-se-á às circunstâncias particulares de cada caso.

Artigo 78. - Mudança de Destino. As disposições desta seção serão aplicadas às embarcações que alterarem seu porto de destino, não se observando a esse respeito o estabelecido no artigo anterior e se informará previamente à autoridade competente do porto.

Artigo 79. - Exceções. Não se formalizará despacho algum nas seguintes hipóteses:

- a) Quando as embarcações fizerem escalas não relacionadas com sua operação comercial. Essas escalas não poderão exceder o período de trinta (30) horas, prorrogáveis segundo critério da autoridade competente quando as circunstâncias particulares do caso oaconselharem.
- b) Quando o rebocador deixar barcaças em porto, continuando sua navegação. A agência correspondente formalizara, neste caso, o despacho dessas barcaças.

Em todos os casos, se informará previamente à autoridade competente do porto.

CAPÍTULO III

Reboque, Atração e Praticagem em Porto

Artigo 80. - Disposição geral: não obrigatoriedade. O reboque, manobra e praticagem não serão obrigatórios para as embarcações da Hidrovia navegando de forma independente, ou em comboio de reboque ou empurra, salvo naqueles casos em que as condições de segurança de porto assim requeriam, de acordo com o que dispuser a autoridade competente.

Artigo 81. - Exercício de praticagem. A praticagem nos portos da Hidrovia só será exercida pelos profissionais devidamente titulados e habilitados pelo país a que pertencer o porto.

TITULO VII

NORMAS PARA A PREVENÇÃO, REDUÇÃO E CONTROLE DA POLUIÇÃO DAS ÁGUAS, OCASIONADA PELOS NAVIOS, PELAS EMBARCAÇÕES E POR SUAS OPERAÇÕES NA HIDROVIA

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Artigo 82. - Definições. Para os efeitos do presente título se entende por:

- a) Ação conjunta: o emprego de meios de vários países signatários sob um único mando.
- b) Poluição: a introdução no meio aquático de uma embarcação da Hidrovia ou outra em navegação, fundeada ou atraçada, de forma direta ou indireta pela ação deliberada ou acidental do homem, de substâncias ou resíduos, causando efeitos prejudiciais, tais como danos na biota, perigos para a saúde humana, obstáculos para as atividades no ambiente aquático incluída a pesca, deterioração da qualidade da água e diminuição dos atrativos naturais e de recreação.

- c) Descargas, hidrocarbonetos, substâncias nocivas líquidas, substâncias prejudiciais, águas sujas e lixo;.. tal como definidas pelo Convênio Internacional para Prevenir a Contaminação pelos Navios, de 1973, emendado pelo Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78).
- d) Resíduos perigosos: qualquer resíduo que possa produzir ou contribuir para produzir lesões ou doenças graves, inclusive com riscos de morte ou que constitua uma ameaça substancial para a saúde humana ou para o meio ambiente, se é manipulado inadequadamente. A este grupo pertence qualquer material que apresente qualquer das seguintes características: inflamabilidade, corrosividade, explosividade, reatividade, toxicidade ou bioacumulação.
- e) Alijação: ato de jogar voluntariamente na Água bens materiais contaminantes, que possam corresponder às embarcações da Hidrovía ou outras como à carga, com a finalidade de preservar a segurança daquelas.
- f) Acidente de poluição: fato que causa ou pode causar uma descarga de hidrocarbonetos ou de substâncias nocivas e que requer a realização de uma operação imediata de luta a fim de eliminar ou diminuir seus efeitos nocivos no meio aquático, sobre os bens, a saúde humana ou o bem-estar público.
- g) Mercadorias perigosas: aquelas mercadorias que em virtude de ser explosivas, gases comprimidos ou liquefeitos, inflamáveis, combustíveis, venenosas, infeciosas, radiativas ou corrosivas, necessitam uma embalagem, marcação, segregação, manipulação ou estiva especial.
- h) Plano de contingência: a estrutura que possui cada país signatário para agir perante um incidente de poluição no meio aquático.
- i) Vertimento: tal como definido pelo Convênio Internacional sobre a Prevenção e Contaminação do Mar por Vertimento de Resíduos e outras Matérias, de 13 de novembro de 1972.
- j) Zona Especial: aquela zona da Hidrovía na qual estão proibidas as descargas de qualquer tipo que possam causar danos ao meio ambiente.

CAPÍTULO II

Transporte de combustíveis, substâncias nocivas líquidas, substâncias prejudiciais e mercadorias perigosas

Artigo 83.- Documentação. Os navios e as embarcações da Hidrovía ou outras que transportem mercadorias perigosas apresentarão a notificação correspondente perante a autoridade competente, com antecedência à entrada a porto ou saída dele, cumprindo as formalidades que a esse respeito estabeleça a mesma.

Os navios e as embarcações da Hidrovía, ou outras que transportem mercadorias perigosas, levarão a bordo a documentação estabelecida sobre o assunto pelas normas nacionais e internacionais, conforme o caso.

Os navios e as embarcações da Hidrovía ou outras que transportem hidrocarbonetos ou substâncias nocivas deverão levar a bordo uma cópia da apólice de seguros contra acidentes de poluição.

A autoridade competente de cada país signatário outorgará, quando corresponder, os certificados e autorizações necessários, de acordo com a modalidade do transporte.

Artigo 84.- Informação de Sinistros. As embarcações da Hidrovía ou outras que sofram avarias ou outros sinistros

produzidos por combustíveis ou mercadorias perigosas transportadas por água, em águas de jurisdição de um país signatário informarão imediatamente tal circunstância à autoridade competente desse país, ajustando sua ação às normas existentes sobre essas emergências, que deverão complementar-se com as diretrizes que para esses casos determine essa autoridade.

Artigo 85.- Transporte, Embalagem e Segregação de Mercadorias Perigosas e Poluentes em Volumes. O transporte, embalagem, marcação e segregação de mercadorias perigosas em volumes é regida, conforme o caso, pelas disposições do Código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas (Código IMDG) e pelo Anexo III do MARPOL 73/78.

Artigo 86.- Transporte de Mercadorias Sólidas Perigosas a Granel. O transporte de mercadorias sólidas perigosas a granel é regido pelas disposições correspondentes do Apêndice B do Código IMDG.

Artigo 87.- Transporte de Produtos Líquidos Químicos Perigosos a Granel. O transporte de produtos químicos líquidos perigosos a granel é regido, segundo corresponder, pelo Código

Artigo 92.- Instalações de Recebimento. O despejo das substâncias indicadas no artigo 91 deverá ser realizado nas instalações portuárias ou nos serviços de recebimento que forem habilitados para esses efeitos. As autoridades competentes dos países signatários adotarão as medidas com a finalidade de que as mencionadas instalações estejam disponíveis e em funcionamento o mais rapidamente possível.

Artigo 93.- Regime Temporário de Descarga. Até que os países signatários habilitem instalações portuárias ou serviços de recebimento, que satisfazam as necessidades operativas das embarcações da Hidrovia ou outras, poder-se-ão realizar descargas dentro das normas que se acordem. Essas descargas não poderão ser realizadas nas Zonas Especiais, que serão determinadas por cada país signatário, ou em conjunto quando for o caso. O estabelecimento dessas Zonas Especiais deverá ter um fundamento ecológico e sua localização será informada aos demais países signatários.

Artigo 94.- Exceções para a Proibição de Descarga. Serão exceituadas do regime previsto no artigo 91:

- a) as descargas ou as verteduras que se realizem para salvar vidas humanas ou para proteger a segurança da embarcação da Hidrovia ou outra e sempre que tiverem sido tomadas todas as precauções razoáveis para diminuir ao mínimo essas descargas ou verteduras;
- b) as descargas ou as verteduras por avarias da embarcação da Hidrovia ou outra, ou seus equipamentos, sempre que não se tiver atuado com culpa ou com intenção de produzir a avaria;
- c) as descargas ou as verteduras por operações de luta contra acidentes de poluição.

CAPÍTULO V

Luta contra Acidentes de Poluição

Artigo 95.- Acidentes de Poluição. Os países signatários promoverão a diminuição no maior grau possível dos riscos de acidentes de poluição mediante ações tendentes a aumentar a segurança das operações que possam poluir o meio aquático de conformidade com os instrumentos internacionais em vigor e as normas ditadas por cada um deles.

Artigo 96.- Obrigações dos países signatários. Os países signatários se comprometem a:

- a) intercambiar informação sobre toda norma que se preveja adotar com relação à prevenção de acidentes de poluição.

- visando estabelecer normas compatíveis ou equivalentes em seus respectivos ordenamentos jurídicos; e
- b) estabelecer planos de contingência a nível nacional, que devrerão ser compatíveis entre si e permitir a utilização dos meios em forma complementar, com a finalidade de facilitar, quando necessário, a ação conjunta das mesmas.

Artigo 97.- Controle das Operações. Cada país signatário assumirá o controle das operações de luta contra acidentes de poluição sujeitos à sua jurisdição.

Naqueles trechos da Hidrovia onde mais de um país signatário tiver jurisdição, assumirá o controle das operações o país ao qual corresponder a direção de operações de salvamento.

Artigo 98.- Início e Desenvolvimento das Operações. O país atuante comunicará imediatamente às autoridades dos outros países signatários o início de uma operação de luta contra acidentes de poluição.

Quando por qualquer causa a autoridade desse país não puder iniciar ou continuar as operações de luta contra acidentes de poluição, comunicá-lo-a imediatamente às autoridades dos outros países signatários e requererá que outra assuma o controle das operações, facilitando-lhe os meios adequados de que dispõe.

O país signatário atuante poderá requerer a colaboração das autoridades dos outros países signatários quando julgar necessário conservar o controle das operações, fornecendo também a informação disponível sobre seu desenvolvimento. Os países aos quais for solicitada essa colaboração ajudarão com os meios adequados de que dispuserem.

Quando uma autoridade tomar conhecimento da existência de um acidente de poluição sujeito à jurisdição de outro país signatário, comunicá-lo-a imediatamente a este e poderá iniciar as operações de luta até que a autoridade desse país assuma o controle das operações ou o delegue expressamente.

Artigo 99.- Ações legais. Os países signatários estabelecerão um regime de reembolso pelas despesas que demandem as operações de luta contra a poluição produzida pelas embarcações da Hidrovia ou outras, sobre uma base que assegure garantias suficientes de cobrança.

Cada país signatário poderá recamar na sede administrativa e ação judicialmente o responsável por um acidente de poluição a fim de obter o reembolso das despesas em que tiver incorrido durante a execução das operações de luta contra acidentes de para a construção e o equipamento de navios que transportem produtos químicos perigosos a granel (Código CGRQ), pelo Código Internacional para a construção e o equipamento de navios que transportem produtos químicos perigosos a granel (Código CIQ) ou pelo Anexo II do MARPOL 73/78, aprovados pela Organização Marítima Internacional (OMI).

As autoridades competentes dos países signatários estabelecerão um regime de autorizações para as embarcações de transporte de produtos químicos da Hidrovia.

Artigo 88.- Transporte de Gases Liquefeitos a Granel. O transporte de gases liquefeitos a granel é regido, segundo corresponder, pelo Código Internacional para a construção e o equipamento de navios que transportem gases liquefeitos a granel (Código CIG), pelo Código para a construção e o equipamento de navios que transportem gases liquefeitos a granel, ou pelo Código para navios existentes que transportem gases liquefeitos a granel, aprovados pela Organização Marítima Internacional (OMI).

As autoridades competentes dos países signatários estabelecerão um regime de autorizações para as embarcações gaseosas da Hidrovia.

Artigo 89. - Transporte de Combustíveis. O transporte de combustíveis é regido, no que for aplicável, pelo Anexo I do MARPOL 73/78.

CAPÍTULO III

Transporte e Vertedura

Artigo 90. - Proibição. Fica proibido o transporte por água na Hidrovia de resíduos perigosos, bem como a vertedura de todo tipo de resíduos ou outras matérias.

CAPÍTULO IV

Regime de Descarga

Artigo 91. - Proibição de Descarga. Ficam proibidas as descargas de:

- a) combustíveis que provenham do regime operativo das embarcações da Hidrovia ou outras;
- b) substâncias nocivas líquidas transportadas a granel procedentes de operações de limpeza de desastre de tanques;
- c) águas sujas; e
- d) lixo.

poluição, mesmo que se tenha realizado uma ação conjunta ou que os países signatários tenham agido em forma separada.

Quando um país signatário tiver requerido colaboração de outro e este não tiver obtido o pagamento na sede administrativa por parte do responsável, com a finalidade de obter o reembolso das despesas em que tiver incorrido, essas despesas serão reembolsadas pelo país signatário requerente, o qual poderá reiniciar uma ação judicial na sede administrativa ou judicial contra o responsável do acidente de poluição.

Artigo 100. - Identificação dos Responsáveis. Quando ocorrer um acidente de poluição, os países signatários farão investigações nas suas respectivas jurisdições a fim de identificar os responsáveis e se prestarão cooperação para tal fim.

CAPÍTULO VI

Entrada em Vigor

Artigo 101. - Oportunidade de Aplicação. Os países signatários procurarão o estabelecimento gradual das normas deste Título, que deverão entrar em vigor o mais tardar em 31 de dezembro de 1994.

TÍTULO VIII

DISPOSIÇÃO FINAL

Artigo 102. - Vigência e Entrada em Vigor. O presente Protocolo é parte integrante do Acordo de Transporte Fluvial e sua vigência e entrada em vigor estarão em conformidade com o estabelecido no artigo 30 desse Acordo.

A Sociedade Geral da Associação será depositária do presente Protocolo, do qual enviará cópias devidamente autenticadas aos governos dos países signatários.

EM FÉ DO QUE, os respectivos Plenipotenciários subscrevem o presente Protocolo no "Valle de Las Leñas", Departamento

Malargüe, Província de Mendoza, República Argentina, aos vinte e seis dias do mês de junho de mil novecentos e noventa e dois, em um original nos idiomas português e espanhol, sendo ambos os textos igualmente válidos.

Guido Di Tella

Pelo Governo da República Argentina:

Ronald Maclean

Pelo Governo da República da Bolívia:

Celso Lacer

Pelo Governo da República Federativa do Brasil:

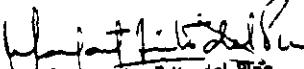
Alexis Frutos Vaeckin

Pelo Governo da República do Paraguai:

Héctor Gros Espiel

Pelo Governo da República Oriental do Uruguai:

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



Margarita Brito del Pino
Assessor Jurídico

APENDICE I

Modelo de Certificado de Segurança da Navegação
para as Embarcações da Hidrovia

No. de Certificado

MATRÍCULA	INDICATIVO	DISTINTIVO
Nome do (1)		

NAVEGAÇÃO	SERVIÇO
-----------	---------

DATA DE CONSTRUÇÃO	MATERIAL DO CASCO	T.A.B.	T.A.N.	COMPRIMENTO
--------------------	-------------------	--------	--------	-------------

NAVIO AUTORIZADO PARA TRANSPORTAR MERCADORIAS PERIGOSAS	ALTURA PERMITIDA NO CONVES	DESTINAÇÃO DE PASSAGEIROS
---	----------------------------	---------------------------

SIM/NÃO

TIPO PLANTA PROPULSOR	POTÊNCIA EFETIVA TOTAL	POTÊNCIA NOMINAL ELETRÔNICA	DESTINAÇÃO DE REBOQUE
-----------------------	------------------------	-----------------------------	-----------------------

O (2)

Certifica:

Que o (1) foi objeto das inspeções (3)
..... de conformidade com as disposições regulamentadas por

Que as inspeções evidenciam que seu estado é satisfatório e que
cumpre com as prescrições indicadas.

O presente Certificado será válido até o vencimento indicado mais
adiante, sujeito à realização das inspeções de convalidação que,
entre as datas limites estabelecidas no reverso, deverão ficar
registradas.

Emitido em em ... de de 19.. .

CARIMBO, FIRMA E ESCLARECIMENTO

- (1) Indicar se se trata de navio ou embarcação.
- (2) Autoridade que subscreve o Certificado.
- (3) Indicar se se trata de "Iniciais" ou de "Renovação".

CONVALIDAÇÕES

Certifica-se que o (1) foi objeto das inspeções a
seguir estabelecidas, com resultado satisfatório, nas especiali-
dades e datas indicadas, respectivamente.

A REALIZAR ENTRE O E O LUGAR E DATA DE FIRMA DO INSP.
REALIZAÇÃO E ESCLARECIMENTO

1a. IC
CONVÉS.

1a. II
CONVÉS

1a. II
MAQUINAS

1a. RECI-
PIENTES DE
PRESSÃO

1a. II
ELETRICIDADE

IIF/IIS
CASCO

2a. IC
CONVÉS

2a. II
CONVÉS

2a. II
MAQUINAS

1a. RECI-
PIENTES DE
PRESSÃO

2a. II
ELETRICIDADE

Referências: IC - INSPEÇÃO COMPLEMENTAR
II - INSPEÇÃO INTERMEDIARIA
IIF - INSPEÇÃO INTERMEDIARIA FLUTUANTE (Riscar o que não corresponda)
IIS - INSPEÇÃO INTERMEDIARIA EM SECO (Riscar o que não corresponda)

APENDICE II

MODELO DE CERTIFICADO DE DOTAÇÃO DE SEGURANÇA

O presente documento é expedido em virtude do estabelecido no artigo 28 do Protocolo Adicional ao Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres-Porto de Nova Palmira) sobre Navegação e Segurança.

Nome da Embarcação MATRÍCULA BANDEIRA SERVIÇO

A autoridade competente certifica que de conformidade com as normas vigentes que regulam as dotações de segurança das embarcações da matrícula nacional, destinadas à navegação na Hidrovia, a embarcação dispõe de pessoal suficiente como para garantir sua segurança, sempre que leve a tripulação em número e cargo não inferior ao que se estabelece a seguir:

CARGO NUMERO

ANEXO I

APENDICE II

MODELO DE CERTIFICADO DE BORDA LIVRE
PARA NAVIOS DA HIDROVIA

Nº DO CERTIFICADO

NOME DO NAVIO MATRÍCULA ARQUEAÇÃO TOTAL

O certifica que o navio acima mencionado possui destinação de borda livre de acordo e foram constatadas suas marcas que estão de acordo com os valores regulamentares consignados a seguir:

F.B. MEDIDAS DESDE A LINHA DE CONVES

O presente certificado caducará automaticamente quando forem introduzidas modificações que variem as condições de destinação ou o:

VENCIMENTO:

Expedido em em ... de de 19...

LEISLAÇÃO CITADA.



CONSTITUIÇÃO
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988

Título IV

DA ORGANIZAÇÃO DOS PODERES

Capítulo I
DO PODER LEGISLATIVO

Seção II
Das Atribuições do Congresso Nacional

Art. 49. É da competência exclusiva do Congresso Nacional:

- I — resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional;
-

(À Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional.)

O SR. PRESIDENTE (Epitácio Cafeteira) – O Expediente lido vai à publicação.

Do Expediente lido, consta o Projeto de Decreto Legislativo nº 70, de 1994, que terá, nos termos do art. 376, c, do Regimento Interno, prazo de cinco dias para recebimento de emendas, findo o qual a referida Comissão terá quinze dias, prorrogáveis por igual período, para opinar sobre a proposição.

Sobre a mesa, comunicações que serão lidas pelo Sr. 1º Secretário.

São lidos as seguintes

Comunico nos termos do art. 39, a do Regimento Interno, que estarei ausente do País no período de 25 a 29 do corrente mês, atendendo ao convite do Ministério da Marinha (em anexo), para visita à Estação Antártica "Comandante Ferraz".

Senado Federal, 21 de julho de 1994. – Senador Gilberto Miranda Batista.

Brasília, 19 de julho de 1994

Senhor Presidente,

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência, de acordo com o disposto no art. 39, alínea a, do Regimento Interno, que me ausentarei do País no período de 23 a 26 de julho corrente, com a finalidade de integrar comitiva de parlamentares alagoanos em viagem aos Estados Unidos da América em visita às direções do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, e do Banco Mundial, quando serão tratados importantes questões do interesse do Estado de Alagoas.

Atenciosamente, Senador Teotonio Vilela Filho.

O SR. PRESIDENTE (Epitácio Cafeteira) – As comunicações lidas vão à publicação.

Sobre a mesa, ofícios que serão lidos pelo Sr. 1º Secretário.

São lidos os seguintes

OF. GL/PFL nº 178/94

Brasília, 20 de julho de 1994

Senhor Presidente,

Tenho a honra de dirigir-me a Vossa Excelência para, na qualidade de Líder do Partido da Frente Liberal, indicar o nome do Senador Odacir Soares, a fim de substituir, como Titular, na Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, o Senador João Rocha.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência protestos de estima e apreço. – Senador Marco Maciel, Líder do PFL no Senado Federal.

OF. GL/PFL nº 179/94

Brasília, 20 de julho de 1994

Senhor Presidente,

Tenho a honra de dirigir-me a Vossa Excelência para, na qualidade de Líder do Partido da Frente Liberal, indicar o nome do Senador Raimundo Lira, como Titular, em substituição ao Senador Jônico Tristão, passando este para suplente, na Comissão Mista destinada a examinar a Medida Provisória nº 540, da Presidência da República. 4, da Presidência da República.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência protestos de estima e apreço. – Senador Marco Maciel, Líder do PFL no Senado Federal.

O SR. PRESIDENTE (Epitácio Cafeteira) – Serão feitas as substituições solicitadas.

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

É lido o seguinte

REQUERIMENTO Nº 585/94

Nos termos do artigo 43, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal, requeiro licença para tratamento de saúde, conforme laudo médico anexo, no período de 17 a 30 de junho de 1994.

Sala das Sessões, 21 de julho de 1994. – Senador Ronan Tito.

O SR. PRESIDENTE (Epitácio Cafeteira) – O requerimento está devidamente instruído, com atestado médico, conforme previsto no art. 43, I, do Regimento Interno.

Em votação o requerimento.

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

Aprovado.

Aprovado o requerimento, fica concedida a licença solicitada.

O SR. PRESIDENTE (Epitácio Cafeteira) – Passa-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, Sr's e Srs. Senadores, mesmo já estando na vida pública há mais de 40 anos, ainda não me habituei a esse procedimento, infelizmente tão usado, de se tentar macular a imagem das pessoas de bem por motivação de concorrência política.

A política do "vale tudo" nunca me sensibilizou. Sempre considerei que a dignidade das pessoas, o direito inalienável da privacidade e o resguardo e refúgio do lar e da família deveriam ficar fora da especulação e do embate das campanhas eleitorais, principalmente quando esses elementos, na verdade, não comprometem o interesse público.

Fico triste e constrangido, Sr. Presidente, quando vejo comparecer a calúnia, as insinuações que atingem a honorabilidade das pessoas e as informações controvertidas que terminam por confundir a opinião pública e colocar pessoas de bem sob suspeita de conduta e procedimento irregular.

A política e os políticos precisam de credibilidade popular. O patrimônio do homem público, mesmo daqueles que já possuem fortunas em bens materiais, é a respeitabilidade do seu nome, portanto, a denúncia infundada como regra de campanha é um princípio extremamente perverso.

Hoje, no Brasil, qualquer candidato, mesmo com a mais limpa e louvável folha de serviços prestados à sociedade e ao País, pode ser atingido por uma polêmica relacionada com um debate de procedimento irregular.

No Congresso, por exemplo, os Parlamentares assinam listas de apoioamento a projetos visando agilizar a sua tramitação, sem que isso implique em estar defendendo a sua aprovação. Também assinam emendas orçamentárias por iniciativa própria, mas, geralmente, a pedido de representantes da comunidade, das prefeituras, mas sem ter conhecimento exato do custo real da obra ou serviços. Esses serviços devem ser licitados e para isso a lei determina como deva ser feita a licitação, existindo as Câmaras de Vereadores e os Tribunais de Contas para esse fim, além da vigilância da imprensa e da população, para apreciar a aplicação dos recursos. Por essas e outras razões, não podem evitar que o seu nome seja arrulado como conivente, quando, justa ou injustamente, alguma irregularidade venha a ser identificada, sem que o próprio tenha tido qualquer benefício material.

Felizmente, na classe política, grande parte dos homens públicos têm gestos de grandeza moral e demonstrações de sentimentos elevados, mesmo perante seus adversários, quando lhes tomam a defesa.

Fiquei sensibilizado, Sr. Presidente, com um gesto raro na política, nos dias de hoje, quando li, na Folha de S.Paulo, de 14 julho, um comentário do Senador Fernando Henrique Cardoso, candidato do PSDB à Presidência da República, que, ao invés de se omitir para se beneficiar, declarou que o Senador José Paulo Bisol, candidato do PT à Vice-Presidência, "é um homem honrado", um homem "de bem", uma verdade que deve ser repetida por todas as pessoas que conhecem, como nós, o Senador Bisol.

Segundo o Senador Fernando Henrique Cardoso, o Senador

Bisol vem sendo argüido por "coisas menores", tidas como "de grande vulto"; mas, se as praticou, não as fez "com intenção de benefício pessoal", e isto pode ter algo a ver com a sua atuação, no ano passado, na CPI do Orçamento, quando "qualquer coisa parecia um escândalo".

Considero o gesto do candidato Fernando Henrique Cardoso de admirável nobreza de espírito e solidariedade humana, pois também não acredito em conivência do Senador José Paulo Bisol com a corrupção.

Também o Senador Guilherme Palmeira teve seu nome envolvido nessa campanha de desgaste, e tenho a certeza, pelo que conheço de sua formação, pois tive o seu saudoso pai como um grande amigo, que ele renunciaria "na hora", como afirmou o titular da chapa da qual é candidato a vice-Presidente da República, se sua conta bancária mostrar o recebimento de dinheiro ilegal.

Sr. Presidente, em minha primeira campanha para o Senado Federal, em 1970, certa ocasião, armaram uma estratégia infalível para me alijar da política de Sergipe, uma tática que, se acionada em tempo, como estava prevista, faria com que eu perdesse a eleição, algo realmente abjeto, injusto, e traiçoeiro. E foi o pai do Senador Guilherme Palmeira, o saudoso Senador Rui Palmeira, que, sabendo do fato antecipadamente, no aeroporto de Salvador, durante a madrugada, chegando a Brasília, logo me telefonou avisando, o que me permitiu denunciar o golpe e desfazer a trama. Se não fosse o Senador Rui Palmeira, hoje eu não estaria aqui vos falando.

Por essa razão e por conhecer a atuação e o procedimento político do Senador Guilherme Palmeira, candidato à Vice-Presidência da República pelo PFL – partido ao qual pertenço – tendo acompanhado a sua vida pública como Prefeito de Maceió, Governador e hoje novamente Senador, também tomo a sua defesa, não acreditando, em absoluto, nas acusações que lhe fazem, pois sempre foi um homem e um político honrado.

Finalizando, Sr. Presidente, peço a transcrição, com o meu pronunciamento, da matéria publicada no jornal *Folha de S. Paulo*, edição de 14 de julho de 1994, intitulada "Bisol é homem de bem, diz FHC".

DOCUMENTO A QUE SE REFERE O SENADOR LOURIVAL BAPTISTA EM SEU PRONUNCIAMENTO:

Folha de S. Paulo – Quinta-feira, 14 de julho de 1994.

BISOL É HOMEM DE BEM, DIZ FHC

O candidato do PSDB à Presidência, Fernando Henrique Cardoso, disse ontem que o candidato a vice-presidente na chapa do PT, Senador José Paulo Bisol (PSB-RS), "é um homem honrado, de bem".

Segundo FHC, Bisol vem sendo questionado por "coisas menores", mas que "aparecem como de grande vulto". Ele disse acreditar que Bisol não fez "as coisas com intenção de benefício pessoal".

FHC, que deu entrevista pelo telefone à rádio Gaúcha, de Porto Alegre, disse que Bisol "não tomou certos cuidados para se poupar das críticas que estão aí".

O candidato do PSDB negou que os ataques a Bisol tenham partido de seu comitê.

Na opinião de FHC, o senador do PSB está colhendo o que plantou, no ano passado, com sua atuação na CPI do Orçamento.

"Houve muito exagero na comissão. Qualquer coisa parecia um escândalo", disse. Para FHC, Bisol "semeou vento e agora está colhendo tempestade".

O presidenciável disse que seu vice, Guilherme Palmeira (PFL-AL), também acusado de irregularidades, renunciaria "na hora" se sua conta bancária mostrar o recebimento de dinheiro ilegal.

Em Salvador, o ex-governador Antônio Carlos Magalhães (PFL) disse que Lula "sabia das irregularidades quando escolheu Bisol".

ACM acrescentou que Lula vai pagar um preço "muito alto" por ter escolhido o senador como seu candidato a vice.

O SR. PRESIDENTE (Epitácio Cafeteira) – Concedo a palavra ao nobre Senador Júlio Campos. (Pausa.)

Concedo a palavra ao nobre Senador Coutinho Jorge. (Pausa.)

Concedo a palavra ao nobre Senador Jonas Pinheiro. (Pausa.)

Concedo a palavra ao nobre Senador Eduardo Suplicy. (Pausa.)

Concedo a palavra ao nobre Senador Josaphat Marinho. (Pausa.)

Concedo a palavra ao nobre Senador Marco Maciel. (Pausa.)

Concedo a palavra ao nobre Senador Gerson Camata.

O SR. GERSON CAMATA (PPR-ES. Pronuncia o seguinte discurso.) – Sr. Presidente, Sr's e Srs. Senadores, eu queria, em uma breve colocação, alertar o Senhor Presidente da República para um fato que os jornais, desde ontem, estão chamando a atenção. Seria interessante que o Senhor Presidente da República despertasse para o erro e o engano a que pode ser levado por alguns dos seus assessores.

Sr. Presidente, desde 1955, o Governo brasileiro adotava um sistema de confisco sobre o café brasileiro exportado para o exterior. Esses recursos, retirados em cada saca de café vendida a países estrangeiros, destinavam-se ao Tesouro Nacional sob a forma de extorsão que se fazia sobre a produção cafeeira do Brasil.

Recentemente, por volta de 1978, se não me engano, esses recursos formaram um fundo chamado FUNCAFÉ – Fundo de Desenvolvimento da Lavoura Cafeeira. Qual o objetivo desses recursos retirados por meio do chamado confisco cambial do café? Eles formavam esse fundo e, nas épocas de crise da lavoura, ou serviam para estimular a melhoria da qualidade do café produzida no Brasil; ou serviam para aumentar a produção de café no Brasil; ou subsidiavam café no mercado interno, quando o preço internacional subia muito; ou, ainda, serviam de subsídios à exportação de café para aumentar o volume de café brasileiro colocado no mercado internacional.

Com a Constituição de 1988, esses fundos foram extintos. Entretanto, nos armazéns do Instituto Brasileiro do Café espalhados pelo Brasil todo, desde aquela época, estão armazenadas dezessete milhões de sacas de café que pertenciam ao IBC, extinto no início do Governo Collor, juntamente com outras organizações. E a lei que criou este órgão, votada pelo Congresso Nacional, determinava, no seu último artigo, que no dia em que o IBC fosse extinto todo o seu patrimônio reverteria para a cafeicultura brasileira.

Assim sendo, extinto o Instituto Brasileiro do Café, pelo que determinava a lei, já que todo o seu patrimônio foi construído e feito através do confisco cambial do café, teríamos que saber quem são os donos desse patrimônio. A lei diz que são os cafeicultores brasileiros. Supõe-se, então, ou tem-se certeza – e é legal – que as 17 milhões de sacas de café que estão estocadas nos armazéns do ex-Instituto Brasileiro do Café pertencem aos cafeicultores brasileiros, inclusive os armazéns e todos os prédios do IBC.

O IBC extinto está em liquidação e não se estabeleceu, de uma maneira legal, quem é ou quem são os representantes legítimos dos cafeicultores brasileiros que vão assumir esse enorme patrimônio que se está deteriorando.

Recentemente, o Ministro da Indústria, do Comércio e do Turismo, Elcio Alvares, com a subida vertiginosa dos preços do café no mercado internacional, entendendo que a subida do preço do café no mercado interno pudesse provocar uma elevação dos índices do custo de vida neste momento crítico, em que o País tem

que vigiar os preços da cesta básica, os preços de todos os bens colocados à disposição da sociedade para que o plano possa, efetivamente, funcionar.

S. Ex^a, então, promoveu leilões de café brasileiro para consumo no mercado interno. Numa iniciativa muito feliz, o Ministro Elcio Alvares fez leilão aberto. Ou seja, através dos computadores do Banco do Brasil, quando são abertos os lances, torrefadores do Brasil inteiro apresentam a quantidade de sacas que desejam e o preço que pagam por elas. Durante o dia é feito esse leilão e, no final, aqueles que oferecem os melhores preços têm o direito de aquisição de parte desses estoques do ex-Instituto Brasileiro do Café, que – repito – pertencem aos cafeicultores brasileiros.

Os recursos arrecadados através desses leilões, que, no meu entender, até excederam um pouco a quantidade de café que devia ter sido colocada no mercado interno, começam a ser usados, porque pertencem aos cafeicultores, num plano que está sendo elaborado, por exemplo, no Estado do Espírito Santo, para aumentar a produção de café e melhorar a sua qualidade.

É um projeto apresentado por técnicos do Espírito Santo – RECAFÉ – visando melhorar a qualidade e aumento da produtividade da lavoura de café, fazendo com que essa previsão de quatro ou cinco anos de escassez de café no mercado interno e internacional possa ser minorada através da aplicação, na melhoria da qualidade e no aumento da produção, dos recursos advindos da venda dos estoques de café do antigo IBC.

Entretanto, há dois dias tenho obtido informações através dos jornais de que alguns conselheiros econômicos do Ministro Rucero e do próprio Presidente da República aventaram a hipótese de vender os estoques de café – que não pertencem ao Governo, repito, pertencem aos cafeicultores – para com este dinheiro pagar o aumento dos servidores públicos. Isso se chama extorsão, apropriação indébita.

O patrimônio pertence aos cafeicultores brasileiros, pois a legislação que criou o IBC, em seu último artigo, afirma que se o Instituto Brasileiro do Café viesse a ser extinto o seu patrimônio passaria a ser propriedade dos cafeicultores brasileiros. Como se pode apropriar de um patrimônio privado que pertence aos cafeicultores brasileiros e vendê-lo para que o Governo possa pagar aumento aos servidores públicos? Entendo que o Governo deva vender! Deve vender todas as suas empresas estatais deficitárias, deve vender inclusive as que não são deficitárias e fazer desses recursos o uso que melhor lhe aprovver, pois estará vendendo propriedade que lhe pertence.

Entretanto, lançar mão dessas 17 milhões de sacas de café, que pertencem aos cafeicultores, para com esses recursos pagar aumento de salário não é lógico. É claro que os cafeicultores do Brasil inteiro e entrar na Justiça e vão obter liminares contra a venda de um bem que lhes pertence.

A notícia parece-me um pouco estranha, e a idéia deve ter saído da cabeça de algum mau conselheiro. Todos os Ministros têm maus conselheiros, evidentemente que os bons são maioria. Em relação aos Presidentes da República, vicejam maus conselheiros em volta deles. Não se pode esquecer que a despesa com aumento de salário para o funcionalismo público é permanente. Quer dizer, se o Governo concede um aumento de 15%, 20%, 30% ao funcionário, de nada adianta conseguir recursos para pagar essa despesa durante um mês ou dois meses apenas. É uma despesa que daqui a cinco anos, dez anos vai continuar existindo.

Ora, se só existem 17 milhões de sacas de café, vendidas essas sacas – se vierem a ser vendidas, o que não pode acontecer porque é ilegal e constitucional –, o recurso obtido servirá para pagar o aumento durante um mês. E os outros meses? O que o Governo venderá para continuar pagando esse aumento aos funcionários

públicos?

E há um outro fato muito grave para o qual preciso chamar a atenção da Nação, do Presidente da República e do Governo. Os cafeicultores brasileiros, principalmente os do Espírito Santo – que é hoje o segundo maior produtor do Brasil – amargaram seis anos de preços ínfimos. Não conseguiram recursos nem para repor a qualidade da produção ou a produtividade de suas lavouras, pois os preços estavam tão aviltados, tanto no mercado interno quanto no mercado externo, que durante seis anos os cafés do Espírito Santo, do Paraná, de São Paulo e de Minas não foram sequer adubados. As regiões produtoras de café do Brasil são quase todas em terras ácidas. Essas terras não chegaram nem a sofrer a calagem necessária para o aumento da produtividade do café.

Exatamente agora vemos essa notícia, quando os preços do café sobem, os lavradores começam ter a oportunidade de investir um pouco daquilo que vão ganhar na venda do seu produto – aliás numa safra muito baixa que tivemos este ano –, quando eles têm a oportunidade de ter um pouquinho mais de ganho, para com isso recuperar as suas lavouras, reinvestir na qualidade do café, na quantidade e na produtividade do parque cafeeiro.

Se, de repente, o Governo resolve vender 17 milhões de sacas de café que não lhe pertencem – pertencem, repito aos cafeicultores –, os preços do café vão desabar no mercado internacional. Conseqüentemente, a lavoura cafeeira voltará a uma situação pré-falimentar e voltaremos a falar o que já se falou há dois anos: que o Brasil vai importar café. Naquela época, os preços tinham ficado, durante um período grande, tão aviltados para o produtor de café que eles passaram a produzir cada vez menos, porque não tinham condições de oferecer um trato às lavouras para produzir a quantidade de café necessária para atender ao consumo do mercado interno e às exportações que o Brasil – maior exportador do mundo – sempre faz.

Pois bem, o maior produtor de café do mundo há dois anos estava se preparando para importar café. Agora que os preços no mercado internacional se recuperaram, ouvimos a ameaça da venda repentina desses estoques. Os preços vão desabar no mercado internacional de novo e daqui há uns dois anos vamos ouvir o Brasil falando de novo em importar café, o maior produtor de café do mundo e o segundo maior consumidor de café do mundo importando café!

Por isso, Sr. Presidente, desejávamos desta tribuna – e vamos fazê-lo também pessoalmente – advertir o Senhor Presidente da República de que essa não é a solução para o aperto do Tesouro. Não se pode lançar mão de um patrimônio que pertence aos cafeicultores brasileiros – e, portanto, também, aos cafeicultores do Espírito Santo – para cobrir despesas do Governo Federal. Seria uma apropriação indébita, seria a expropriação de um bem que pertence aos cafeicultores brasileiros. Também gostaríamos de ponderar que o Governo não pode ser tão impatriótico a ponto de perseguir uma atividade que distribui bem a sua renda. São milhões de produtores de café pelo Brasil afora.

Não podemos permitir – o Congresso não pode, a Justiça não pode, o Supremo não pode – que se lance mão desse patrimônio. E não podemos permitir que, no momento em que os produtores de café estão à beira de ter um ganho melhor para reaplicar e reinvestir nas suas lavouras, o Governo anuncie a venda indiscriminada dos estoques de café para derrubar os preços no mercado brasileiro.

Só com a divulgação da notícia de que ocorreriam essas vendas no mercado de café, que é um mercado nervoso, os preços de anteontem para ontem já caíram, tanto na Bolsa de Nova Iorque quanto na Bolsa de Londres.

É necessário que o Governo entenda que não pode vender

um bem para assumir uma despesa permanente, não pode vender um bem que ele não tem para cobrir uma despesa sua, não pode perseguir os cafeicultores promovendo uma baixa no preço internacional e prejudicar os lavradores brasileiros. Mas é necessário também advertir o Governo brasileiro que ele tem que desmentir imediatamente este fato, para que os preços no mercado internacional possam se recuperar.

O Sr. João Calmon – Permite-me V. Ex^a um aparte?

O SR. GERSON CAMATA – Pois não, nobre Senador.

O Sr. João Calmon – Nobre Senador Gerson Camata, V. Ex^a, desde a sua adolescência e depois, ao entrar na vida pública, tem se caracterizado pela defesa apaixonada da cafeicultura. Este testemunho, neste momento, é ainda mais importante, porque V. Ex^a, em relação à Bancada do Espírito Santo, sempre se destacou com singular relevo pela sua paixão por este tema, uma vez que, como eu, somos originários do interior do Espírito Santo. E, através de tantas décadas, vimos que o café é realmente um item de extraordinária, transcendental importância para a economia capixaba. Quero hipotetizar a minha irrestrita, entusiástica solidariedade à tese que V. Ex^a defende, com a autoridade de quem sempre teve uma verdadeira obsessão em relação não apenas à cafeicultura, mas à agricultura em geral. Felizmente, nobre Senador Gerson Camata, o Espírito Santo tem o privilégio hoje de contar, à frente do Ministério da Indústria, Comércio e do Turismo, com o Senador Elcio Alvares, um homem que já demonstrou concretamente o seu devotamento à causa da terra que S. Ex^a considera tão importante quanto a que teve o privilégio de vê-lo nascer, o Estado de Minas Gerais. Quero dar este depoimento, porque minha consciência me determina que me coloque integralmente, entusiasticamente, ilimitadamente ao seu lado para, apesar das minhas notórias limitações, por não ter profundo conhecimento da matéria, defendermos a cafeicultura capixaba, sobre a qual sempre repousou a nossa economia; embora, nas últimas décadas, já se tenha notado um razoável grau de diversificação. Conte, portanto, nobre Senador Gerson Camata, com a nossa solidariedade e com o nosso apoio, porque sua voz, neste momento, é a própria voz do Estado do Espírito Santo. Muito obrigado.

O SR. GERSON CAMATA – Agradeço ao nobre conterrâneo, Senador João Calmon.

Hoje, pela manhã, quando estávamos juntos, eu conversava sobre isso com o ilustre Ministro Elcio Alvares. S. Ex^a também está do lado do cafeicultor, como Senador e, agora, como Ministro. S. Ex^a também entende a necessidade de o Governo desmentir esse tipo de especulação, para que os preços possam recuperar-se no mercado internacional.

Temos agora aqui, no plenário, Senador João Calmon, a presença até do ex-Presidente do IBC e ex-Senador, também capixaba, Nelson Maculan. Ele, que durante muitos anos conduziu a cafeicultura brasileira, Senador que foi pelo Estado do Paraná, embora nascido no Espírito Santo, é um profundo conhecedor e também um homem devotado, como V. Ex^a, à causa dos pequenos lavradores. O Senador Nelson Maculan sabe que o tamanho médio da propriedade de café, no Espírito Santo, são cinqüenta hectares e que essa é a atividade agrícola que mais emprega e aproveita a mão-de-obra no Espírito Santo e no Brasil.

Costumo dizer que, quando o café apresenta bons preços no mercado internacional, o interior serve, rejuvenesce; a gente percebe que o comércio do interior melhora, o padrão de vida do lavrador melhora. Costumo dizer que até o padre celebra as missas e faz os sermões mais contente, porque os lavradores, bem remunerados com a venda do seu café, são mais generosos na hora de colocar as espórtulas nas igrejas que freqüentam. Então, é uma riqueza bem distribuída.

Neste momento, o cafeicultor do Espírito Santo, de Minas Gerais, do Paraná foi atingido pela geada. O Ministro Elcio Alvares já está elaborando, com recursos do FUNCAFÉ, um plano de recuperação dessas lavouras atingidas. Esperamos que o Governo o ajude no que puder, mas, se não puder ajudar, que também não o atrapalhe. Esta é a oportunidade que os lavradores estão tendo, com a geada no Paraná, com a escassez do produto no mercado internacional, para obter melhores preços para o seu produto.

Uma das importantes iniciativas do Brasil, encetada pelo então Ministro José Eduardo, nosso colega Senador, que continuou agora com o Ministro Elcio Alvares, também nosso colega Senador, foi a criação da Associação dos Paises Produtores de Café. Quando ruiu o Acordo Internacional do Café em Londres, por pressão dos Estados Unidos, os produtores de café ficaram à mercê dos países compradores de café. Na reforma administrativa que ocorreu no início do Governo Itamar Franco, colocamos uma emenda naquele projeto de reforma administrativa, na medida provisória, criando o Departamento Nacional do Café, o qual possibilitou a associação do Brasil primeiro com a Colômbia, com o ilustre Ernesto Cárdenas, que é a maior autoridade mundial em café, no meu entender. Depois, com a aproximação da Costa Rica, da Costa do Marfim – o Senador Nelson Maculan e o Senador João Calmon viram – no final do ano passado, conseguimos reunir aqui em Brasília – e foi um fato inédito para o Brasil, embora não tivéssemos merecido uma linha na imprensa brasileira – 27 Ministros de Agricultura de países produtores de café e três vice-presidentes de repúblicas produtoras: o Vice-Presidente da Colômbia, o Vice-Presidente da Costa Rica e o Vice-Presidente do México.

Nessa reunião, que durou três dias, fundou-se a Associação dos Paises Produtores de Café e estabeleceu-se que cada país reteria 20% da sua produção, a fim de sustentar os preços no mercado internacional. A partir daí, os países consumidores, que estavam exercendo uma pressão cruel sobre os produtores para impor o preço, começaram a enfrentar a organização dos países produtores de café.

Assim, conseguimos estabelecer aquela cota de retenção de 20%, o que fez com que se aliassem ao Brasil todos esses países produtores, os quais delegaram ao Brasil a Presidência da referida Associação. Não houve, pois, sequer uma eleição, mas uma aclamação. O Brasil voltou, portanto, a liderar o mercado cafeíro internacional, graças à iniciativa desses dois Ministros: primeiro, o Ministro José Eduardo, da Indústria e Comércio; e, agora, o Ministro Elcio Alvares, também da Indústria e Comércio.

Essa iniciativa começou com a viagem do Ministro José Eduardo a Bogotá e terminou com a vinda, no final do ano passado, de 27 Ministros e três vice-presidentes de países produtores de café.

O objetivo da nossa fala – e por coincidência preside a sessão de hoje o Senador Epitacio Cafeteira, quando falamos de café – é advertir o Governo Federal, o Senhor Presidente da República, no sentido de que não podemos permitir que os estoques de café sejam vendidos. Repito, por três motivos: primeiro, não pertencem ao Governo; segundo, se forem vendidos, vão trabalhar contra o cafeicultor, promovendo uma baixa no café no mercado internacional nesta hora; terceiro, não se pode vender um produto para uma despesa que será permanente, que seria o aumento dos funcionários. Vai-se pagar um mês e, nos outros meses, onde se vai arranjar o dinheiro?

Advertir também ao Sr. Presidente da República e ao Ministro Ricupero que não apenas não prossigam ouvindo esses conselheiros ruins, esses maus conselheiros, mas desmintam imediatamente essa anunciada venda, para que o mercado de café possa se recuperar.

Agradeço a V. Ex^a e aos Srs. Senadores a atenção que deram a esta advertência que fizemos ao Poder Executivo nesta tarde. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Epitácio Cafeteira) – Concedo a palavra ao nobre Senador Nelson Carneiro.

O SR. NELSON CARNEIRO (PP-RJ) Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Sr^ss e Srs. Senadores, uma das grandes aspirações do povo fluminense, neste momento, é a conclusão do gasoduto que levará a diversos municípios o gás indispensável ao seu desenvolvimento. Há verba da PETROBRAS; apenas se aguarda que a CONAMA aprecie o laudo da FEEMA para declarar se é ou não bastante o seu pronunciamento para autorizar a referida obra.

Ocorre que a CONAMA só se reúne trimestralmente, justificando, assim, o apelo ao ilustre Sr. Ministro do Meio Ambiente para que a CONAMA realize uma sessão extraordinária para não retardar o curso de tão importante reivindicação.

Sr. Presidente, nesta oportunidade começo a recolher assinaturas para uma proposta de emenda constitucional que acrescenta, como § 4º do art. 159, onde convier:

"Os valores previstos neste artigo, que a União entregará aos municípios, decorrentes da arrecadação de tributos, taxas ou contribuições, deverão ser repassados diretamente aos mesmos, sem qualquer intermediação dos Estados."

A justificativa é a seguinte: os repasses da União aos municípios, com a intermediação dos Estados, têm gerado uma série de dificuldades para as municipalidades, porquanto tais recursos, carreados pelos governos estaduais para um caixa único, somente são liberados quando já bastante defasados.

Ainda recentemente, o Prefeito do Rio de Janeiro criticou o Governador por não transferir, há três anos, a parcela do IPI devida ao município e, há sete anos, as correspondentes ao salário educação.

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente.

COMPARECEM MAIS OS SRS.:

Albano Franco – Alexandre Costa – Antonio Mariz – Carlos De'Carli – Dario Pereira – Gilberto Miranda – Hugo Napoleão – Jônico Tristão – José Eduardo – José Fogaca – Júlio Campos – Marluce Pinto – Maurício Corrêa – Meira Filho – Moisés Abrão – Onofre Quinan – Ronaldo Aragão – Valmir Campelo.

O SR. PRESIDENTE (Epitácio Cafeteira) – Sobre a mesa, ofício que será lido pelo Sr. 1º Secretário.

É lido o seguinte

SGM/P/nº 975

Brasília 21 de julho de 1994

Senhor Presidente,

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência, em atenção ao Ofício nº 586/94, da Liderança do PSDB, cópia anexa, a indicação do Deputado Jubes Ribeiro, para integrar, como membro titular, a Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização, em substituição ao Deputado José Serra.

Colho o ensejo para renovar a Vossa Excelência manifestação de apreço – Inocêncio Oliveira, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Epitácio Cafeteira) – Será feita a substituição solicitada.

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

É lido e aprovado o seguinte

REQUERIMENTO N° 586, DE 1994

Requeiro, nos termos do art. 13, § 1º, do Regimento Interno, que seja considerada como Liderança Autorizada, os dias 1º, 4,

5, 6, 7 e 13 do corrente mês, período em que estive ausente dos trabalhos desta Casa, em virtude de compromissos políticos no meu Estado.

Sala das Sessões, 21 de junho de 1994. – Senador Jutahy Magalhães

O SR. PRESIDENTE (Epitácio Cafeteira) – Aprovado o requerimento, fica concedida a licença solicitada.

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

É lido e aprovado o seguinte

REQUERIMENTO N° 587, DE 1994

Exmo. Sr. Presidente do Senado Federal

Nos termos do art. 13, § 1º, do Regimento Interno, requeiro autorização para ausentar-se dos trabalhos desta Casa e do País no período de 24 a 27 deste mês, para acompanhar a comitiva do Exmo. Sr. Ministro de Minas e Energia, Dr. Alexis Stepanenko, até a cidade de La Paz, Bolívia.

Sala das Sessões, 21 de julho de 1994. – Senador Márcio Lacerda

O SR. PRESIDENTE (Epitácio Cafeteira) – Aprovado o requerimento, fica concedida a licença solicitada.

Passa-se à

ORDEM DO DIA

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

É lido e aprovado o seguinte

REQUERIMENTO N° 588, DE 1994

Nos termos do art. 175, alínea d, do Regimento Interno, requeiro inversão da Ordem do Dia, a fim de que as matérias constantes dos itens 21 e 22 sejam submetidas ao Plenário em primeiro e segundo lugares, respectivamente.

Sala das Sessões, 21 de julho de 1994. – Reginaldo Duarte.

O SR. PRESIDENTE (Epitácio Cafeteira) – Aprovado o requerimento, será feita a inversão solicitada.

Item 21:

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 179, de 1993 (nº 2.125/91, na Casa de origem), que dá a denominação de "Rodovia Vital Brasil" ao trecho da rodovia BR-267 que interliga as cidades mineiras de Juiz de Fora e Poços de Caldas, tendo

Parecer favorável, sob nº 114, de 1994, da Comissão de Educação.

A matéria ficou sobre a mesa durante três dias úteis, a fim de receber emendas, nos termos do art. 7º da Resolução nº 110, de 1993.

À proposição não foram oferecidas emendas.

Em discussão o projeto, em turno único. (Pausa.)

Não havendo quem peça a palavra, encerro a discussão.

Em votação.

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

Aprovado.

A matéria vai à sanção.

É o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE LEI DA CÂMARA N° 179, DE 1993

(Nº 2.125/91, na Casa de origem)

Dá a denominação de "Rodovia Vital Brasil" ao trecho da rodovia BR-267 que interliga as cidades mineiras de Juiz de Fora e Poços de Caldas.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica denominado "Rodovia Vital Brasil" o trecho da rodovia BR-267 que interliga as cidades mineiras de Juiz de Fora e Poços de Caldas.

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

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

O SR. PRESIDENTE (Epitácio Cafeteira) – Item 22:

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 205, de 1993 (nº 5.702/90, na Casa de origem), que torna obrigatória a inclusão, nas bulas de medicamentos, de advertências e recomendações sobre seu uso por pessoas de mais de 65 anos, tendo

Parecer favorável, sob nº 148, de 1994, da Comissão

– de Assuntos Sociais.

A matéria ficou sobre a mesa durante três dias úteis, a fim de receber emendas, nos termos do art. 7º da Resolução nº 110, de 1993.

À proposição não foram oferecidas emendas.

Em discussão o projeto, em turno único. (Pausa.)

Não havendo quem peça a palavra, encerro a discussão.

Em votação.

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

Aprovado.

A matéria vai à sanção.

É o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 205, DE 1993 (Nº 5.702/90, na Casa de origem)

Torna obrigatória a inclusão, nas bulas de medicamentos, de advertências e recomendações sobre seu uso por pessoas de mais de 65 anos.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É obrigatória a inclusão, nas bulas dos medicamentos comercializados ou dispensados, de advertências e recomendações sobre o seu uso adequado por pessoas de mais de 65 anos de idade.

Art. 2º O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 30 dias a contar da data de sua publicação.

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE (Epitácio Cafeteira) – Sendo evidente, em plenário, a falta de **quorum** qualificado, a Presidência adia os itens da pauta relativos à renovação de permissão para rádio e televisão.

São os seguintes os itens adiados:

– 1 –

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 44, DE 1993 (Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 44, de 1993 (nº 250/93 na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a permissão da RÁDIO INDEPENDENTE LTDA. para explorar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na cidade de Lajeado, Estado do Rio Grande do Sul, tendo.

Pareceres, proferidos em Plenário, em substituição à Comissão de Educação:

– 1º pronunciamento: Relator: Senador Amir Lando, favorável ao projeto;

– 2º pronunciamento: Relator: Senador Aureo Mello, pela regularidade dos atos e procedimentos concernentes à proposição.

– 2 –

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 45 DE 1993

(Incluído em Ordem do Dia nos termos
do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 45, de 1993 (nº 253/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à RÁDIO CAPINZAL LTDA. para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na Cidade de Capinzal, Estado de Santa Catarina, tendo

Pareceres, proferidos em Plenário, em substituição à Comissão de Educação.

– 1º pronunciamento: Relator: Senador Amir Lando, favorável ao projeto;

– 2º pronunciamento: Relator: Senador Jonas Pinheiro, pela regularidade dos atos e procedimentos concernentes à proposição.

– 3 –

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 46, DE 1993

(Incluído em Ordem do Dia, nos termos
do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 46, de 1993 (nº 248/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a permissão outorgada à RÁDIO FRATERNIDADE LTDA. para explorar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na Cidade de Araras, Estado de São Paulo, tendo

Parecer, proferido em Plenário, em substituição à Comissão de Educação:

– 1º pronunciamento: Relator: Senador Álvaro Pacheco, favorável ao projeto;

– 2º pronunciamento: Relator: Senador Jonas Pinheiro, pela regularidade dos atos e procedimentos concernentes à proposição.

– 4 –

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 48, DE 1993

(Incluído em Ordem do Dia, nos termos
do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 48, de 1993 (nº 264/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a permissão da RÁDIO JORNAL DO BRASIL LTDA., para explorar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na Cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, tendo

Pareceres, proferidos em Plenário, Relator: Senador Aureo Mello, em substituição à Comissão de Educação:

– 1º pronunciamento: favorável ao projeto;

– 2º pronunciamento: pela regularidade dos atos e procedimentos concernentes à proposição.

– 5 –

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 49, DE 1993

(Incluído em Ordem do Dia nos termos
do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 49, de 1993 (nº 273/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a permissão da RÁDIO LITORAL LTDA. para explorar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na Cidade de Osório, Estado do Rio Grande do Sul, tendo

Pareceres, proferidos em Plenário, em substituição à Comissão de Educação.

– 1º pronunciamento: Relator: Senador Amir Lando, favorável ao projeto;

- 2º pronunciamento: Relator: Senador Ney Maranhão, pela regularidade dos atos e procedimentos concernentes à proposição.

- 6 -

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N° 52, DE 1993

(Incluído em Ordem do Dia, nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo n° 52, de 1993 (n° 246/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à RÁDIO GRANDE LAGO LTDA. para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na Cidade de Santa Helena, Estado do Paraná, tendo Pareceres favoráveis, proferidos em Plenário, em substituição à Comissão de Educação:

- 1º pronunciamento: Relator: Senador Ney Maranhão;

- 2º pronunciamento: Relator: Senador Affonso Camargo, pela regularidade dos atos e procedimentos concernentes à proposição.

- 7 -

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N° 55, DE 1993

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo n° 55, de 1993 (n° 267/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à PAQUETÁ EMPREENDIMENTOS LTDA. para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na Cidade de Floriano, Estado do Piauí, tendo

Parecer favorável, proferido em Plenário, Relator: Senador Ney Maranhão, em substituição à Comissão de Educação.

- 8 -

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N° 7, DE 1994

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo n° 7, de 1994 (n° 308/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a outorga deferida à RÁDIO CULTURA DE TIMBÓ LTDA., para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na cidade de Timbó, Estado de Santa Catarina, tendo

Parecer favorável, proferido em Plenário, Relator: Senador Meira Filho, em substituição à Comissão de Educação.

- 9 -

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N° 9, DE 1994

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo n° 9, de 1994 (n° 301/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à RÁDIO E TV TAPAJÓS LTDA., para explorar serviço de radiodifusão de sons e imagens (televisão) na Cidade de Santarém, Estado do Pará, tendo

Parecer favorável, proferido em Plenário, Relator: Senador Dirceu Carneiro, em substituição à Comissão de Educação.

- 10 -

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N° 10, DE 1994

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo n° 10, de 1994 (n° 297/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que outorga permissão à FUNDAÇÃO PE. URBANO THIESSEN para executar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada, com fins exclusivamente educativos, na Cidade de Novo Hamburgo, Estado do Rio Grande do Sul, tendo

Pareceres favoráveis, proferidos em Plenário, em substituição à Comissão de Educação.

- 1º pronunciamento: Relator: Senador João França, favorável ao projeto;

- 2º pronunciamento: Relator: Senador Meira Filho, pela regularidade dos atos e procedimentos concernentes à proposição.

- 11 -

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N° 11, DE 1994

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo n° 11, de 1994 (n° 265/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a permissão outorgada à S.A. RÁDIO VERDES MARES, para explorar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na Cidade de Fortaleza, Estado do Ceará, tendo

Parecer favorável, proferido em Plenário, Relator: Senador Dirceu Carneiro, em substituição à Comissão de Educação.

- 12 -

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N° 12, DE 1994

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo n° 12, de 1994 (n° 319/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que outorga permissão à FUNDAÇÃO CULTURAL CRUZEIRO DO SUL para executar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na cidade de Sorocaba, Estado de São Paulo, tendo

Pareceres favoráveis, proferidos em Plenário, Relator: Senador Meira Filho, em substituição à Comissão de Educação:

- 1º pronunciamento: favorável ao projeto;

- 2º pronunciamento: pela regularidade dos atos e procedimentos concernentes à proposição.

- 13 -

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N° 18, DE 1994

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII; do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo n° 18, de 1994 (n° 252/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à RÁDIO ARAGUAIA LTDA. para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na Cidade de Araguaina, Estado do Tocantins, tendo

Parecer favorável, proferido em Plenário, Relator: Senador Carlos Patrocínio, em substituição à Comissão de Educação.

- 14 -

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N° 19, DE 1994

(Incluído em Ordem do Dia, nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo n° 19, de 1994 (n° 254/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à TV TOCANTINS LTDA. para explorar serviço de radiodifusão de sons e imagens (televisão) na Cidade de Anápolis, Estado de Goiás, tendo

Parecer favorável, proferido em Plenário, Relator: Senador Carlos Patrocínio, em substituição à Comissão de Educação.

- 15 -

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N° 23, DE 1994

(Em regime de urgência, nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo n° 23, de 1994 (n° 327/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à RÁDIO MONTANHÊS DE BOTELHOS LTDA. para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na Cidade de Botelhos, Estado de Minas Gerais, tendo

Parecer favorável, proferido em Plenário, Relator: Senador

Eduardo Suplicy, em substituição à Comissão de Educação.

- 16 -

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 24, DE 1994

(Incluído em Ordem do Dia nos termos
do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 24, de 1994 (nº 328/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que outorga permissão à FUNDAÇÃO DE ENSINO SUPERIOR DO VALE DO SAPUCAÍ para executar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada, com fins exclusivamente educativos, na cidade de Pouso Alegre, Estado de Minas Gerais, tendo

Parecer favorável, proferido em Plenário, Relator: Senador Lucídio Portella, em substituição à Comissão de Educação.

O SR. PRESIDENTE (Epitácio Cafeteira) – O item 17 é retirado da pauta nos termos do artigo 175, e, do Regimento Interno.

É o seguinte o item retirado:

- 17 -

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 64, DE 1993

(Em regime de urgência, nos termos
do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 64, de 1993 (nº 275/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à SOCIEDADE RÁDIO EMISSORA PARANAENSE S/A para explorar serviço de radiodifusão de sons e imagens (televisão), na Cidade de Londrina, Estado do Paraná. (Dependendo de parecer da Comissão de Educação.)

O SR. PRESIDENTE (Epitácio Cafeteira) – O item 18 fica com a apreciação sobrestada nos termos do artigo 375, VIII, do Regimento.

É o seguinte o item adiado:

- 18 -

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 16, DE 1994

(Em regime de urgência, nos termos
do art. 336, b, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 16, de 1994 (nº 2.248/91, na Casa de origem), que regulamenta o art. 236 da Constituição Federal, dispondo sobre serviços notariais e de registro, tendo

Pareceres sob nº 132, de 1994, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, favorável ao Projeto com Emendas nºs 1 e 2 – CCJ, de redação, que apresenta;

– de Plenário, Relator: Senador Magno Bacelar, em substituição à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, pela rejeição das emendas nºs 3 a 26, de Plenário.

O SR. PRESIDENTE (Epitácio Cafeteira) – O item 19 é retirado da pauta nos termos do artigo 175, e, do Regimento Interno.

É o seguinte o item retirado:

- 19 -

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 112, DE 1994

(Incluído em Ordem do Dia nos termos
do art. 336, b, do Regimento Interno)

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 112, de 1994 (nº 4.268/94, na Casa de origem), de iniciativa do Presidente da República, que institui a Cédula de Produto Rural, e dá outras providências. (Dependendo de Parecer da Comissão de Assuntos Econômicos.)

O SR. PRESIDENTE (Epitácio Cafeteira) – O item 20 fica com a apreciação sobrestada nos termos do artigo 375, VIII, do Regimento.

É o seguinte o item adiado:

- 20 -

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 27,

DE 1991, – COMPLEMENTAR

Votação, em turno único, do Projeto de Lei do Senado nº 27, de 1991 – Complementar, de autoria do Senador Mansueto de Lavor, que regulamenta o § 3º do art. 192 da Constituição Federal, que dispõe sobre a cobrança de juros reais máximos, e dá outras providências, tendo

Parecer favorável, proferido em Plenário, Relator: Senador Ney Maranhão, em substituição à Comissão de Assuntos Econômicos.

O SR. PRESIDENTE (Epitácio Cafeteira) – Esgotada a matéria constante da Ordem do Dia.

Concedo a palavra ao nobre Sr. Senador Marco Maciel.

O SR. MARCO MACIEL (PFL-PE. Pronuncia o seguinte discurso.) – Sr. Presidente, Srs e Srs. Senadores, o Estado moderno é, fundamentalmente, um Estado de partidos, de tal modo que a interligação entre interesses do Estado e interesses dos partidos é necessária e inevitavelmente conflitiva. A sobrevivência das modernas democracias representativas reside, exatamente, na engenharia constitucional que permite separar os interesses partidários necessariamente limitados a uma parte da sociedade, e os interesses do Estado inevitavelmente abrangentes de toda a sociedade. Esta delimitação de interesses e antagonismos é essencial para evitar que a crise que periodicamente atinge os partidos no poder, em qualquer regime democrático, termine por contaminar o próprio poder.

A desagregação do sistema partidário brasileiro, propiciada tanto pela legislação partidária e eleitoral, quanto pelas práticas personalistas da política, é de tal ordem, que a única conclusão política dos últimos 30 anos, válida no Brasil, é a de que, depois do mandato do Presidente Juscelino Kubitschek, não tivemos mais nenhum partido no poder. Somos a única democracia representativa do mundo ocidental que não tem um Estado partidário de direito, nem mesmo inequivocamente um Estado de direito.

Um partido é, em qualquer democracia, um corpo organizado de idéias, interesses e concepções que se oferecem ao eleitorado como opção, no mercado político. Em face do peculiar sistema eleitoral e partidário brasileiro, as opções eleitorais que tivemos, depois de Juscelino, e salvo o interregno militar, não foram opções partidárias, mas opções pessoais, aí incluídas as representadas pelos ex-presidentes Jânio Quadros e Tancredo Neves. Isto demonstra que, no Brasil, a degenerescência do sistema político de que todos somos vítimas, como cidadãos, é, antes de mais nada, uma consequência de uma política partidária inquestionavelmente invertebrada.

Desde 1930, pelo menos, no Brasil, os políticos e os representantes do eleitorado não dependem dos partidos, como nas grandes democracias contemporâneas. Os partidos é que dependem dos homens providenciais, dos líderes carismáticos e de toda a sorte de populismo. A política brasileira, em última análise, terminou metabolizando o salvacionismo como única porta de entrada de um sistema que é hoje um beco sem saída. E o salvacionismo se transformou na perdição da política brasileira.

Na Itália, que tinha até bem pouco tempo um sistema eleitoral e partidário semelhante ao nosso – virtualmente o único no mundo ocidental – quando os partidos no poder entraram em crise, foi o próprio poder que naufragou. Ao contrário do que ocorreu na França, por exemplo, em que a simples substituição do partido no poder bastou para resolver uma crise que tendia a se alastrar por todo o sistema política.

A degenerescência do sistema partidário brasileiro é a causa

da de generescência do nosso sistema político.

Em nosso caso, temos o sistema partidário cujas bases foram estabelecidas no Código Eleitoral de 1993 e permanece inalterado, em sua concepções e fundamento, até hoje, com exceção do período correspondente ao Estado Novo, quando os partidos foram suprimidos. A primeira consequência da crise política italiana, ainda não superada, foi, exatamente, a mudança dos sistema eleitoral com imediatas repercuções partidárias. No Brasil, o sistema em vigor tem resistido a todas as investidas reformadoras e as mudanças na legislação não passam de simples alterações cosméticas.

Os males de nosso sistema podem ser diagnosticados por uma crescente e inevitável atomização da representação política no Congresso, um consequente conflito de interesses entre os poderes e a precariedade da vida partidária. Uma comparação do sistema partidário brasileiro com o de qualquer outra grande democracia contemporânea, aí incluídos os países como Canadá, Japão, Alemanha, França, Grã-Bretanha ou Estados Unidos, mostra o ineditismo nosso, incapaz de dar eficiência e racionalidade a qualquer sistema político.

O que não funciona no Brasil não é a economia nem são as bases sociais da Nação que têm demonstrado seu poder efetivo de mobilização e de articulação. O que está em crise, o que realmente claudica é o sistema político com graves reflexos na governabilidade.

Considerados todos esses precedentes, levando em conta a experiência universal posterior a 1945, e ponderando a história política recente brasileira, com antecedentes dramáticos e danosos para o País, minha visão do futuro é clara: a reforma imediata de que carece o Brasil é uma reforma política.

Estas reformas poderiam ter sido implementadas na revisão constitucional, o que, infelizmente, por motivos conhecidos, não ocorreu. Precisamos, assim, tentar viabilizá-las em 95, através de uma ampla reforma constitucional.

Esta será, inevitavelmente, a primeira tarefa a ser enfrentada pelo futuro Congresso Nacional, a ser eleito no pleito de outubro próximo. Sem esta reforma não haverá condições de governabilidade para o País.

O SR. PRESIDENTE (Epitácio Cafeteira) – Na presente sessão, terminou o prazo para apresentação de emendas ao Projeto de Resolução nº 62, de 1994, de autoria do Senador Marco Maciel, que dá nova redação ao título XI do Regimento Interno do Senado Federal.

O Projeto não recebeu emendas e será despachado às Comissões de Constituição, Justiça e Cidadania, e Diretora.

O SR. PRESIDENTE (Epitácio Cafeteira) – Nada mais havendo a tratar, a Presidência vai encerrar os trabalhos, designando para a sessão ordinária de amanhã, às 9h, a seguinte

ORDEM DO DIA

- 1 -

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N° 44, DE 1993

(Incluído em Ordem do Dia nos termos
do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 44, de 1993 (nº 250/93 na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a permissão da Rádio Independente Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na Cidade de Lajeado, Estado do Rio Grande do Sul, tendo

Pareceres, proferidos em Plenário, em substituição à Comissão de Educação:

- 1º pronunciamento: Relator: Senador Amir Lando, favorável ao projeto;

- 2º pronunciamento: Relator: Senador Áureo Mello, pela regularidade dos atos e procedimentos concernentes à proposição.

- 2 -

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N° 45, DE 1993

(Incluído em Ordem do Dia os termos
do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 45, de 1993 (nº 253/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à Rádio Capinzal Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na Cidade de Capinzal, Estado de Santa Catarina, tendo

Pareceres, proferidos em Plenário, em substituição à Comissão de Educação.

- 1º pronunciamento: Relator: Senador Amir Lando, favorável ao projeto;

- 2º pronunciamento: Relator: Senador Jonas Pinheiro, pela regularidade dos atos e procedimentos concernentes à proposição.

- 3 -

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N° 46, DE 1993

(Incluído em Ordem do Dia, nos termos
do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 46, de 1993 (nº 248/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a permissão outorgada à Rádio Fratemedade Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na Cidade de Araras, Estado de São Paulo, tendo

Parecer, proferido em Plenário, em substituição à Comissão de Educação:

- 1º pronunciamento: Relator: Senador Álvaro Pacheco, favorável ao projeto;

- 2º pronunciamento: Relator: Senador Jonas Pinheiro, pela regularidade dos atos e procedimentos concernentes à proposição.

- 4 -

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N° 48, DE 1993

(Incluído em Ordem do Dia, nos termos
do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 48, de 1993 (nº 264/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a permissão da Rádio Jornal do Brasil Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na Cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, tendo

Pareceres, proferidos em Plenário, Relator: Senador Áureo Mello, em substituição à Comissão de Educação:

- 1º pronunciamento: favorável ao projeto;

- 2º pronunciamento: pela regularidade dos atos e procedimentos concernentes à proposição.

- 5 -

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N° 49, DE 1993

(Incluído em Ordem do Dia nos termos
do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 49, de 1993 (nº 273/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a permissão da Rádio Litoral Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na Cidade de Osório, Estado do Rio Grande do Sul, tendo

Pareceres, proferidos em Plenário, em substituição à Comissão de Educação.

- 1º pronunciamento: Relator: Senador Amir Lando, favorável ao projeto;

- 2º pronunciamento: Relator: Senador Ney Maranhão, pela regularidade dos atos e procedimentos concernentes à proposição.

- 6 -

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 52, DE 1993

(Incluído em Ordem do Dia, nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 52, de 1993 (nº 246/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à Rádio Grande Lago Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na Cidade de Santa Helena, Estado do Paraná, tendo

Pareceres favoráveis, proferidos em Plenário, em substituição à Comissão de Educação:

– 1º pronunciamento: Relator: Senador Ney Maranhão;

– 2º pronunciamento: Relator: Senador Affonso Camargo, pela regularidade dos atos e procedimentos concernentes à proposta:

– 7 –

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 55, DE 1993

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 55, de 1993 (nº 267/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à Paquetá Empreendimentos Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na Cidade de Floriano, Estado do Piauí, tendo

Parecer favorável, proferido em Plenário, Relator: Senador Ney Maranhão, em substituição à Comissão de Educação.

– 8 –

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 7, DE 1994

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 7, de 1994 (nº 308/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a outorga deferida à Rádio Cultura de Timbó Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na Cidade de Timbó, Estado de Santa Catarina, tendo

Parecer favorável, proferido em Plenário, Relator: Senador Meira Filho, em substituição à Comissão de Educação.

– 9 –

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 9, DE 1994

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 9, de 1994 (nº 301/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à Rádio e TV Tapajós Ltda., para explorar serviço de radiodifusão de sons e imagens (televisão) na Cidade de Santarém, Estado do Pará, tendo

Parecer favorável, proferido em Plenário, Relator: Senador Dirceu Carneiro, em substituição à Comissão de Educação.

– 10 –

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 10, DE 1994

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 10, de 1994 (nº 297/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que outorga permissão à Fundação Pe. Urbano Thiesen para executar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada, com fins exclusivamente educativos, na Cidade de Novo Hamburgo, Estado do Rio Grande do Sul, tendo

Pareceres favoráveis, proferidos em Plenário, em substituição à Comissão de Educação.

– 1º pronunciamento: Relator: Senador João França, favorável ao projeto;

– 2º pronunciamento: Relator: Senador Meira Filho, pela regularidade dos atos e procedimentos concernentes à proposta.

– 11 –

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 11, DE 1994

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 11, de 1994 (nº 265/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a permissão outorgada à S.A. Rádio Verdes Mares, para explorar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na Cidade de Fortaleza, Estado do Ceará, tendo

Parecer favorável, proferido em Plenário, Relator: Senador Dirceu Carneiro, em substituição à Comissão de Educação.

– 12 –

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 12, DE 1994

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 12, de 1994 (nº 319/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que outorga permissão à Fundação Cultural Cruzeiro do Sul para executar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada na Cidade de Sorocaba, Estado de São Paulo, tendo

Pareceres favoráveis, proferidos em Plenário, Relator: Senador Meira Filho, em substituição à Comissão de Educação:

– 1º pronunciamento: favorável ao projeto;

– 2º pronunciamento: pela regularidade dos atos e procedimentos concernentes à proposta.

– 13 –

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 18, DE 1994

(Incluído em Ordem do Dia nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 18, de 1994 (nº 252/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à Rádio Araguaia Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na Cidade de Araguainha, Estado do Tocantins, tendo

Parecer favorável, proferido em Plenário, Relator: Senador Carlos Patrocínio, em substituição à Comissão de Educação.

– 14 –

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 19, DE 1994

(Incluído em Ordem do Dia, nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 19, de 1994 (nº 254/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à TV Tocantins Ltda., para explorar serviço de radiodifusão de sons e imagens (televisão) na Cidade de Anápolis, Estado de Goiás, tendo

Parecer favorável, proferido em Plenário, Relator: Senador Carlos Patrocínio, em substituição à Comissão de Educação.

– 15 –

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 23, DE 1994

(Em regime de urgência, nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 23, de 1994 (nº 327/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à Rádio Montanhes de Botelhos Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média na Cidade de Botelhos, Estado de Minas Gerais, tendo

Parecer favorável, proferido em Plenário, Relator: Senador Eduardo Suplicy, em substituição à Comissão de Educação.

– 16 –

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 24, DE 1994

(Em regime de urgência, nos termos do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 24, de 1994 (nº 328/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que outorga permissão à Fundação de Ensino Superior do Vale do Sapucaí para executar serviço de radiodifusão sonora em frequência modulada, com fins exclusivamente educativos, na Cidade de Pouso Alegre, Estado de Minas Gerais, tendo

Parecer favorável, proferido em Plenário, Relator: Senador Lucídio Portella, em substituição à Comissão de Educação.

- 17 -

PROJETO DE DECRETO-LEGISLATIVO Nº 64, DE 1993

(Em regime de urgência, nos termos
do art. 375, VIII, do Regimento Interno)

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 64, de 1993 (nº 275/93, na Câmara dos Deputados), que aprova o ato que renova a concessão outorgada à Sociedade Rádio Emissora Paranaense S/A, para explorar serviço de radiodifusão de sons e imagens (televisão), na Cidade de Londrina, Estado do Paraná. (Dependendo de parecer da Comissão de Educação.)

- 18 -

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 16, DE 1994

(Em regime de urgência, nos termos
do art. 336, b, do Regimento Interno)

Votação, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 16, de 1994 (nº 2.248/91, na Casa de origem), que regulamenta o art. 236 da Constituição Federal, dispondo sobre serviços notariais e de registro, tendo

Pareceres sob nº 132, de 1994, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, favorável ao Projeto com Emendas nºs 1 e 2 – CCJ, de Redação, que apresenta;

– de Plenário, Relator: Senador Magno Bacelar, em substituição à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, pela rejeição das Emendas nºs 3 a 26, de Plenário.

- 19 -

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 112, DE 1994

(Em regime de urgência, nos termos
do art. 336, b, do Regimento Interno)

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 112, de 1994 (nº 4.268/94, na Casa de origem), de iniciativa do Presidente da República, que institui a Cédula de Produto Rural, e dá outras providências. (Dependendo de parecer da Comissão de Assuntos Econômicos.)

- 20 -

OFÍCIO Nº S/56, DE 1994

(Em regime urgência, nos termos
do art. 336, b, do Regimento Interno)

Ofício nº S/56, de 1994, através do qual a Prefeitura do Município do Rio de Janeiro solicita autorização do Senado para emitir Letras Financeiras daquele Município, destinadas ao giro da dívida mobiliária daquela Prefeitura. (Dependendo de parecer da Comissão de Assuntos Econômicos.)

O SR. PRESIDENTE (Epitácio Cafeteira) – Está encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 15h30min.)

MESA	LIDERANÇA DO PMDB	Vice-Líder
Presidente Humberto Lucena _ PMDB _ PB	Líder Mauro Benevides	Valmir Campelo
1º Vice-Presidente Chagas Rodrigues _ PSDB _ PI	Vice-Líderes Cid Sabóia de Carvalho Garibaldi Alves Filho José Fogaça Ronaldo Aragão Mansuetto de Lavor	LIDERANÇA DO PDT Líder Magno Bacelar
2º Vice-Presidente Levy Djas _ PTB _ MS	LIDERANÇA DO PSDB Líder Mário Covas	LIDERANÇA DO PRN Líder Ney Maranhão
1º Secretário Júlio Campos _ PFL _ MT	Vice-Líder Jutahy Magalhães	Vice-Líder Áureo Mello
2º Secretário Nabor Júnior _ PMDB _ AC	LIDERANÇA DO PFL Líder Marco Maciel	LIDERANÇA DO PP Líder Irapuan Costa Júnior
3º Secretário Júnia Marise _ PRN _ MG	Vice-Líderes Odacir Soares	Vice-Líder Epitácio Cafeteira
4º Secretário Nelson Wedekin _ PDT _ SC	LIDERANÇA DO PSB Líder José Paulo Bisol	Vice-Líderes Affonso Camargo Esperidião Amim Moisés Abrão
Suplentes de Secretário Lavoisier Maia _ PDT _ RN Lucídio Portella _ PDS _ PI Beni Veras _ PSDB _ CE Carlos Patrocínio _ PFL _ TO	LIDERANÇA DO PTB Líder Jonas Pinheiro	LIDERANÇA DO PT Líder Eduardo Suplicy
LIDERANÇA DO GOVERNO Líder Pedro Simon		

**COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA
E CIDADANIA _ CCJ**

(23 Titulares e 23 Suplentes)

Presidente: Iram Saraiva
Vice-Presidente: Magno Bacelar

Titulares **Suplentes**
PMDB

Amir Lando	RO-3111/12	César Dias	RR-3064/65
Cid S. de Carvalho	CE-3058/59	Mansueto de Lavor	PE-3183/84
José Fogaça	RS-3077/78	Garibaldi A. Filho	RN-4382/92
Iram Saraiva	GO-3134/35	Gilberto Miranda	AM-3104/05
Nelson Carneiro	RJ-3209/10	Marcio Lacerda	MT-3029/30
Antônio Mariz	PB-4345/46	Aluízio Bezerra	AC-3158/59
Pedro Simon	RS-3230/31	Divaldo Surugay	AL-3185/86
Wilson Martins	MS-3114/15	Alfredo Campos	MG-3237/38

PFL

Josaphat Marinho	BA-3173/74	Hydekel Freitas	RJ-3082/83
Francisco Rolemberg	SE-3032/33	Marco Maciel	PE-3197/98
Carlos Patrocínio	TO-4058/68	Henrique Almeida	SP-3191/92
Odaci Soares	RO-3218/19	Lourival Baptista	SE-3027/28
Elcio Alvares	ES-3131/32	João Rocha	TO-4071/72

PSDB

Eva Blay	SP-3119/20	Almir Gabriel	PA-3145/46
Jutahy Magalhães	BA-3171/72	Teotônio Vilela Filho	AL-4093/94
Márcio Covas	SP-3177/78	Vago	

PTB

Luiz Alberto	PR-4059/60	Affonso Camargo	PR-3062/63
Carlos De'Carli	AM-3079/80	Lourenberg N. Rocha	MT-3035/36

PDT

Magno Bacelar	MA-3073/74	Lavoisier Maia	RN-3239/40
---------------	------------	----------------	------------

PRN

Aureo Mello	AM-3091/92	Ney Maranhão	PE-3101/02
-------------	------------	--------------	------------

PDC

Epitácio Cafeteira	MA-4073/74	Gerson Camata	ES-3203/04
--------------------	------------	---------------	------------

PDS

Esperidião Amorim	SC-4206/07	Jarbas Passarinho	PA-3022/24
-------------------	------------	-------------------	------------

PP

Pedro Teixeira	DF-3127/28	João França	RR-3067/68
----------------	------------	-------------	------------

Secretaria: Vera Lúcia Lacerda Nunes _ Ramais 3972 e 3987

Reuniões: Quartas-feiras, às 10 horas

Local: Sala das Comissões, Ala Senador Alexandre Costa

Anexo das Comissões _ Ramal 4315

COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS _ CAS

(29 Titulares e 29 Suplentes)

Presidente: Beni Veras

Vice-Presidente: Lourival Baptista

Titulares **Suplentes**

PMDB

Amir Lando	RO-3111/12	Aluízio Bezerra	AC-3158/59
Antônio Mariz	PB-4345/46	João Calmon	ES-3154/55
César Dias	RR-3064/65	Onofre Quinlan	GO-3148/49
Cid Sabóia de Carvalho	CE-3058/60	Pedro Simon	RS-3230/32
Divaldo Surugay	AL-3180/85	José Fogaça	RS-3077/78
Juvêncio Dias	MA-3050/4393	Ronan Tito	MG-3038/39
Ronaldo Araújo	RR-4052/53	Nelson Carneiro	RJ-3209/10
Garibaldi A. Filho	RN-4382/92	Iram Saraiva	GO-3133/34

Márcio Lacerda
Vago

MT-3029

Vago
Vago

PFL

Lourival Baptista	SE-3027/28	Dário Pereira	RN-3098/99
João Rocha	TO-4071/72	Alvaro Pacheco	PI-3085/87
Odaci Soares	RO-3218/19	Bello Parga	MA-3069/70
Marcio Maciel	PE-3197/99	Hydekel Freitas	RJ-3082/83
Carlos Patrocínio	TO-4058/68	Elcio Alvares	ES-3131/32
Francisco Rolemberg	SE-3032/33	Guilherme Palmeira	AL-3245/46

PSDB

Almir Gabriel	PA-3145/46	Dircen Carneiro	SC-3179/80
Beni Veras	CE-3242/43	Eva Blay	SP-3117/18
Jutahy Magalhães	BA-3171/72	Teotônio V. Filho	AL-4093/94

PTB

Mariuza Pinto	RO-4062/63	Valmir Campelo	DF-3188/89
Affonso Camargo	PR-3062/63	Luiz Alberto Oliveira	PR-4059/60
Jonas Pinheiro	AP-3206/07	Carlos De'Carli	AM-3079/81

PDT

Lavoisier Maia	RN-3240/41	Nelson Wedekin	SC-3151/53
----------------	------------	----------------	------------

PRN

Saldanha Derzi	MS-4215/16	Ney Maranhão	PE-3101/02
Aureo Mello	AM-3091/92	Albano Franco	SE-4055/56

PDC

Epitácio Cafeteira	MA-4073/74	Moisés Abrão	TO-3136/37
--------------------	------------	--------------	------------

PDS

Lucídio Portella	PI-3055/57	Jarbas Passarinho	PA-3022/23
------------------	------------	-------------------	------------

PSB / PT

Eduardo Suplicy	SP-3213/15	José Paulo Bisol	RS-3224/25
-----------------	------------	------------------	------------

PP

Pedro Teixeira	DF-3127/28	Meira Filho	DF-3221/22
----------------	------------	-------------	------------

**Secretário: Luiz Cláudio/Vera Lúcia
Telefones: Secretaria: 3515/16/4354/3341
Sala de reuniões: 3652
Reuniões: Quartas-feiras, às 14 horas.
Sala nº 09 _ Ala Alexandre Costa**

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS _ CAE

(27 Titulares e 27 Suplentes)

Presidente: João Rocha

Vice-Presidente: Gilberto Miranda

Titulares **Suplentes**

PMDB

Ronan Tito	MG-3038/39/40	Mauro Benevides	CE-3194/95
Garibaldi A. Filho	RN-4382/92	José Fogaça	RS-3077/78
Ruy Bacelar	BA-3161/62	Flaviano Melo	AC-3493/94
Ronaldo Araújo	RR-4052/53	Cid S. de Carvalho	CE-3058/59
César Dias	RO-3064/65/66	Juvêncio Dias	PA-3050/4393
Mansueto de Lavor	PE-3182/83/84	Pedro Simon	RS-3230/32
Aluízio Bezerra	AC-3158/59	Divaldo Surugay	AL-3185/86
Gilberto Miranda	AM-3104/05	João Calmon	ES-3154/56
Ondofre Quinlan	GO-3148/50	Wilson Martins	MS-3114/15

PFL

Carlos Patrocínio	TO-4058/68	Odaci Soares	RO-3218/19
Raimundo Lira	PB-320/02	Bello Parga	MA-3069/70
Henrique Almeida	AP-3191/92/93	Alvaro Pacheco	PI-3085/87
Dano Pereira	RN-3098/99	Elcio Alvares	ES-3131/32
João Rocha	MA-4071/72	Josaphat Marinho	BA-3173/75

PSDB				PDC																																																							
Beni Veras José Richa Mário Covas	CE-3242/43/44 PR-3163/64 SP-3177/78	Almir Gabriel Dirceu Carneiro Vago	PA-3145/47 SC-3179/80	Gerson Camata	ES-3203/04	Epitácio Cafeteira PP	MA-4073/74																																																				
Affonso Camargo Valmir Campelo Jonas Pinheiro	PR-3062/63 DF-3188/89/4061 AP-3206/07	Lourenberg N. Rocha Luiz A. Oliveira Mariuca Pinto	MT-3035/36 PR-4059/60 RO-4062/63	Irapuan Costa Júnior	3088/3089	Pedro Teixeira	3127/3128																																																				
Magnó Bacelar	MA-3074/75	Lavoisier Maia	RN-3239/40	Jarbas Passarinho	PA-3022/23	Lucídio Portella	PI-3055/56																																																				
Albano Franco Ney Maranhão	SE-4055/56 PE-3101/02	Saldanha Derzi Aureo Melo	MS-4215/18 AM-3091/92	<p>Secretário: Paulo Roberto Almeida Campos Ramais: 3496 e 3497 Reuniões: Quintas-feiras, às 10 horas Local: Sala das Comissões, Ala Senador Alexandre Costa – Anexo das Comissões – Ramal 3546</p> <p>COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA – CI</p> <p>(23 Titulares e 23 Suplentes) Presidente: Dario Pereira Vice-Presidente: Teotônio Vilela Filho</p>																																																							
Moisés Abrão	GO-3136/37/3522	Gerson Camata	ES-3203/04	<p>Titulares</p> <table> <tr> <td>Flaviano Melo</td> <td>AC-3493/94</td> <td>Amir Lando</td> <td>RO-3110/11</td> </tr> <tr> <td>Mauro Benevides</td> <td>CE-3194/95</td> <td>Ruy Bacelar</td> <td>BA-3161/62</td> </tr> <tr> <td>Aluizio Bezerra</td> <td>AC-3158/59</td> <td>Ronaldo Aragão</td> <td>RR-4052/53</td> </tr> <tr> <td>Onofre Quinlan</td> <td>GO-3148/49</td> <td>Ronan Tito</td> <td>MG-3039/40</td> </tr> <tr> <td>Gilberto Miranda</td> <td>AM-3104/05</td> <td>Juvêncio Dias</td> <td>PA-3050/53</td> </tr> <tr> <td>Alfredo Campos</td> <td>MG-3237/38</td> <td>Antonio Mariz</td> <td>PB-4345/46</td> </tr> <tr> <td>Marcio Lacerda</td> <td>MT-3029/30</td> <td>Wilson Martins</td> <td>MS-4345/46</td> </tr> <tr> <td>Vago</td> <td></td> <td>Vago</td> <td></td> </tr> </table> <p>Suplentes</p> <table> <tr> <td>Dario Pereira</td> <td>RN-3098/99</td> <td>Raimundo Lira</td> <td>PB-3201/02</td> </tr> <tr> <td>Henrique Almeida</td> <td>AP-3191/92</td> <td>João Rocha</td> <td>TO-4071/72</td> </tr> <tr> <td>Elcio Alvares</td> <td>ES-3131/32</td> <td>Carlos Patrocínio</td> <td>TO-4068/69</td> </tr> <tr> <td>Bello Parga</td> <td>MA-3069/72</td> <td>Guilherme Palmeira</td> <td>AL-3245/46</td> </tr> <tr> <td>Hydekel Freitas</td> <td>RJ-3082/83</td> <td>Vago</td> <td></td> </tr> </table> <p>PFL</p>				Flaviano Melo	AC-3493/94	Amir Lando	RO-3110/11	Mauro Benevides	CE-3194/95	Ruy Bacelar	BA-3161/62	Aluizio Bezerra	AC-3158/59	Ronaldo Aragão	RR-4052/53	Onofre Quinlan	GO-3148/49	Ronan Tito	MG-3039/40	Gilberto Miranda	AM-3104/05	Juvêncio Dias	PA-3050/53	Alfredo Campos	MG-3237/38	Antonio Mariz	PB-4345/46	Marcio Lacerda	MT-3029/30	Wilson Martins	MS-4345/46	Vago		Vago		Dario Pereira	RN-3098/99	Raimundo Lira	PB-3201/02	Henrique Almeida	AP-3191/92	João Rocha	TO-4071/72	Elcio Alvares	ES-3131/32	Carlos Patrocínio	TO-4068/69	Bello Parga	MA-3069/72	Guilherme Palmeira	AL-3245/46	Hydekel Freitas	RJ-3082/83	Vago	
Flaviano Melo	AC-3493/94	Amir Lando	RO-3110/11																																																								
Mauro Benevides	CE-3194/95	Ruy Bacelar	BA-3161/62																																																								
Aluizio Bezerra	AC-3158/59	Ronaldo Aragão	RR-4052/53																																																								
Onofre Quinlan	GO-3148/49	Ronan Tito	MG-3039/40																																																								
Gilberto Miranda	AM-3104/05	Juvêncio Dias	PA-3050/53																																																								
Alfredo Campos	MG-3237/38	Antonio Mariz	PB-4345/46																																																								
Marcio Lacerda	MT-3029/30	Wilson Martins	MS-4345/46																																																								
Vago		Vago																																																									
Dario Pereira	RN-3098/99	Raimundo Lira	PB-3201/02																																																								
Henrique Almeida	AP-3191/92	João Rocha	TO-4071/72																																																								
Elcio Alvares	ES-3131/32	Carlos Patrocínio	TO-4068/69																																																								
Bello Parga	MA-3069/72	Guilherme Palmeira	AL-3245/46																																																								
Hydekel Freitas	RJ-3082/83	Vago																																																									
Eduardo Suplicy	3213/15/16	José Paulo Bisol	3224/25	Dirceu Carneiro	SC-3179/80	Beni Veras	CE-3242/43																																																				
<p>Secretário: Dirceu Vieira M. Filho Ramais: 311-3515/3516/4354/3341 Reuniões: Terças-feiras, às 10 horas Local: Sala das Comissões; Ala Senador Alexandre Costa – Ramal 4344</p> <p>COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL – CRE</p> <p>(19 Titulares e 19 Suplentes) Presidente: Alfredo Campos Vice-Presidente: Hydekel Freitas</p>				Teotônio V. Filho	AL-4093/94	Jutahy Magalhães	BA-3171/72																																																				
<p>Titulares</p> <table> <tr> <td>Ronan Tito</td> <td>MG-3039/40</td> <td>Mauro Benevides</td> <td>CE-3052/53</td> </tr> <tr> <td>Alfredo Campos</td> <td>MG-3237/38</td> <td>Flaviano Melo</td> <td>AC-3493/94</td> </tr> <tr> <td>Nelson Carneiro</td> <td>RJ-3209/10</td> <td>Garibaldi A. Filho</td> <td>RN-4382/92</td> </tr> <tr> <td>Divaldo Surugay</td> <td>AL-3185/86</td> <td>Mansueto de Lavor</td> <td>PE-3182/83</td> </tr> <tr> <td>João Calmon</td> <td>ES-3154/55</td> <td>Gilberto Miranda</td> <td>AM-3104/05</td> </tr> <tr> <td>Ruy Bacelar</td> <td>BA-3160/61</td> <td>Cesar Dias</td> <td>RR-3064/65</td> </tr> </table> <p>Suplentes</p> <table> <tr> <td>Guilherme Palmeira</td> <td>AL-3245/46</td> <td>Francisco Rolemberg</td> <td>SE-3032/34</td> </tr> <tr> <td>Hydekel Freitas</td> <td>RS-3064/65</td> <td>Josaphat Marinho</td> <td>BA-3173/74</td> </tr> <tr> <td>Louival Baptista</td> <td>SE-3027/28</td> <td>Raimundo Lira</td> <td>PB-3200/3201</td> </tr> <tr> <td>Álvaro Pacheco</td> <td>PI-3085/86</td> <td>Marcio Maciel</td> <td>PE-3197/98</td> </tr> </table> <p>PMDB</p>				Ronan Tito	MG-3039/40	Mauro Benevides	CE-3052/53	Alfredo Campos	MG-3237/38	Flaviano Melo	AC-3493/94	Nelson Carneiro	RJ-3209/10	Garibaldi A. Filho	RN-4382/92	Divaldo Surugay	AL-3185/86	Mansueto de Lavor	PE-3182/83	João Calmon	ES-3154/55	Gilberto Miranda	AM-3104/05	Ruy Bacelar	BA-3160/61	Cesar Dias	RR-3064/65	Guilherme Palmeira	AL-3245/46	Francisco Rolemberg	SE-3032/34	Hydekel Freitas	RS-3064/65	Josaphat Marinho	BA-3173/74	Louival Baptista	SE-3027/28	Raimundo Lira	PB-3200/3201	Álvaro Pacheco	PI-3085/86	Marcio Maciel	PE-3197/98	Lourenberg N. R.	MT-3035/36	Affonso Camargo	PR-3062/63												
Ronan Tito	MG-3039/40	Mauro Benevides	CE-3052/53																																																								
Alfredo Campos	MG-3237/38	Flaviano Melo	AC-3493/94																																																								
Nelson Carneiro	RJ-3209/10	Garibaldi A. Filho	RN-4382/92																																																								
Divaldo Surugay	AL-3185/86	Mansueto de Lavor	PE-3182/83																																																								
João Calmon	ES-3154/55	Gilberto Miranda	AM-3104/05																																																								
Ruy Bacelar	BA-3160/61	Cesar Dias	RR-3064/65																																																								
Guilherme Palmeira	AL-3245/46	Francisco Rolemberg	SE-3032/34																																																								
Hydekel Freitas	RS-3064/65	Josaphat Marinho	BA-3173/74																																																								
Louival Baptista	SE-3027/28	Raimundo Lira	PB-3200/3201																																																								
Álvaro Pacheco	PI-3085/86	Marcio Maciel	PE-3197/98																																																								
<p>PFL</p> <table> <tr> <td>Dirceu Carneiro</td> <td>SC-3179/80</td> <td>Jutahy Magalhães</td> <td>BA-3171/72</td> </tr> <tr> <td>José Richa</td> <td>PR-3163/64</td> <td>Eva Blay</td> <td>SP-3119/20</td> </tr> </table> <p>PTB</p>				Dirceu Carneiro	SC-3179/80	Jutahy Magalhães	BA-3171/72	José Richa	PR-3163/64	Eva Blay	SP-3119/20	Raimundo Lira	MT-4215/18	Albano Franco	SE-4055/56																																												
Dirceu Carneiro	SC-3179/80	Jutahy Magalhães	BA-3171/72																																																								
José Richa	PR-3163/64	Eva Blay	SP-3119/20																																																								
<table> <tr> <td>Luiz A. Oliveira</td> <td>PR-4058/59</td> <td>Valmir Campelo</td> <td>DF-3188/89</td> </tr> <tr> <td>Mariuca Pinto</td> <td>RR-4062/63</td> <td>Jonas Pinheiro</td> <td>AP-3206/07</td> </tr> </table> <p>PDT</p>				Luiz A. Oliveira	PR-4058/59	Valmir Campelo	DF-3188/89	Mariuca Pinto	RR-4062/63	Jonas Pinheiro	AP-3206/07	Gerson Camata	ES-3203/04	Moisés Abrão	TO-3136/37																																												
Luiz A. Oliveira	PR-4058/59	Valmir Campelo	DF-3188/89																																																								
Mariuca Pinto	RR-4062/63	Jonas Pinheiro	AP-3206/07																																																								
<table> <tr> <td>Darcy Ribeiro</td> <td>RJ-4230/31</td> <td>Magno Bacelar</td> <td>MA-3074/75</td> </tr> </table> <p>PRN</p>				Darcy Ribeiro	RJ-4230/31	Magno Bacelar	MA-3074/75	Lucídio Portella	PI-3055/56	Esperidião Amin	SC-4206/07																																																
Darcy Ribeiro	RJ-4230/31	Magno Bacelar	MA-3074/75																																																								
<table> <tr> <td>Albano Franco</td> <td>SE-4055/56</td> <td>Saldanha Derzi</td> <td>MS-3255/4215</td> </tr> </table> <p>PP</p>				Albano Franco	SE-4055/56	Saldanha Derzi	MS-3255/4215	João França	RR-3067/68	Meira Filho	DF-3221/22																																																
Albano Franco	SE-4055/56	Saldanha Derzi	MS-3255/4215																																																								
<p>Secretário: Celson Parente – Ramais 3515 e 3516 Reuniões: Terças-feiras, às 14 horas Local: Sala das Comissões, Ala Senador Alexandre Costa – Anexo das Comissões – Ramal 3286</p>																																																											

COMISSÃO DE EDUCAÇÃO - CE				PTB			
(27 Titulares e 27 Suplentes) Presidente: Valmir Campelo Vice-Presidente: Juvêncio Dias				Valmir Campelo DF-3188/89 Luiz A. Oliveira PR-4058/59 Jonas Pinheiro AP-3206/07 Marluce Pinto RR-4062/63 Louremberg N. R. MT-3035/36 Carlos De' Carli AM-3079/80			
Titulares		Suplentes		PDT			
PMDB							
João Calmon	ES-3154/55	Cid Sabóia de Carvalho	CE-3058/59	Darcy Ribeiro	RJ-4229/30	Magno Bacelar	MA-3074/75
Flaviano Melo	AC-3493/94	Antônio Mariz	PB-4345/46	Aureo Mello	AM-3091/92	Albano Franco	SE-4055/56
Mauro Benevides	CE-3052/53	Onofre Quinan	GO-3148/49	Ney Maranhão	PE-3101/02	Saldanha Derzi	MS-4215/18
Wilson Martins	MS-3114/15	Marcio Lacerda	RJ-3029/30	Moisés Abrão	TO-3136/37	Epitácio Cafeteira	MA-4073/74
Juvêncio Dias	PA-3050/4393	Ronaldo Aragão	RO-4052/53			PDS	
Mansueto de Lavor	PE-3182/83	Amir Lando	RO-3110/11				
José Fogaca	RS-3077/78	Ruy Bacelar	BA-3160/61	Jarbas Passarinho	PA-3022/23	Esperidião Amin	SC-4206/07
Pedro Simon	RS-3230/31	Alfredo Campos	MG-3237/38			PP	
Iram Saraiva	GO-3134/35	Nelson Carneiro	RJ-3209/10	Meira Filho	DF-3221/22	João França	RR-3067/68
PFL							
Josaphat Marinho	BA-3173/74	Dario Pereira	RN-3098/99	Eduardo Suplicy	SP-3213/15	José Paulo Bisol	RS-3224/25
Marco Maciel	PE-3197/98	Odacir Soares	RO-3218/19			PT/PSB	
Álvaro Pacheco	PI-3085/86	Francisco Rollemburg	SE-3032/33				
Raimundo Lira	PB-3201/02	Carlos Patrocínio	TO-4058/68				
Bello Parga	MA-3069/72	Henrique Almeida	AP-3191/92				
PSDB							
Almir Gabriel	PA-3145/46	Beni Veras	CE-3242/43			Secretária: Mônica Aguiar Inocente	
Eva Blay	SP-3119/20	Mário Covas	SP-3177/78			Ramais: 3496/3497	
Teotônio V. Filho	AL-4093/94	José Richa	PR-3163/64			Reuniões: Quintas-feiras, às 14 horas	
						Local: Sala nº 15, Ala Senador Alexandre Costa – Ramal 3121	