



ESTADOS UNIDOS DO BRASIL

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

SEÇÃO II

ANO XXI — Nº 141

CAPITAL FEDERAL

QUARTA-FEIRA, 5 DE OUTUBRO DE 1966

CONGRESSO NACIONAL

PRESIDÊNCIA

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, nos termos do art. 66, nº V, da Constituição Federal, e eu, Auro Moura Andrade, Presidente do Senado Federal, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO

Nº 47, DE 1966

Concede anistia aos eleitores responsáveis por infrações previstas no art. 289 da Lei nº 4.737, de 15 de julho de 1965.

Art. 1º São anistiados os eleitores responsáveis por infrações previstas no art. 289 da Lei nº 4.737, de 15 de julho de 1965, excetuados os casos resultantes de processos instaurados por determinação do Tribunal Superior Eleitoral.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

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

Senado Federal, em 4 de outubro de 1966.

AURO MOURA ANDRADE

Presidente do Senado Federal

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, nos termos do art. 66, nº I da Constituição Federal, e eu, Auro Moura Andrade, Presidente do Senado Federal, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO

Nº 48, DE 1966

Aprova o Acordo de Cooperação para Usos Cíveis de Energia Atômica entre o Governo dos Estados Unidos da América e o Governo dos Estados Unidos do Brasil assinado em Washington, em 8 de julho de 1965.

Art. 1º É aprovado o Acordo de Cooperação para Usos Cíveis de Energia Atômica entre o Governo dos Estados Unidos da América e o Governo dos Estados Unidos do Brasil, assinado em Washington, em 8 de julho de 1965.

Art. 2º Este decreto legislativo entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Senado Federal, em 4 de outubro de 1966.

AURO MOURA ANDRADE

Presidente do Senado Federal

ATA DA 143ª SESSÃO, EM 4 DE OUTUBRO DE 1966

4ª Sessão Legislativa,
da 5ª Legislatura

PRESIDENCIA DOS SRS.: MOURA ANDRADE E GILBERTO MARINHO.

As 14 horas e 30 minutos acham-se presentes os Srs. Senadores:

José Guimard
Vivaldo Lima
Lobão da Silveira
Menezes Pimentel
Manoel Villaga
Argemiro de Figueiredo
Rui Palmeira
Heribaldo Vieira
Julio Leite
Aloysio de Carvalho
Jefferson de Aguiar
Eurico Rezende
Raul Giriberti
Miguel Couto
Vasconcelos Torres
Milton Campos
Palma Calazans
Lino de Mattos
Moura Andrade
Pedro Ludovico
Lopes de Costa
Filinto Müller
Bezerra Neto
Mello Braga
Antônio Carlos
Atilio Fontana
Guido Mondim
Daniel Krieger
Mem de Sá. — 29.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) A lista de presença acusa o comparecimento de 29 Srs.

SENADO FEDERAL

Senadores. Havendo número legal, declaro aberta a sessão.
Vai ser lida a ata.

O Sr. 2º-Secretário proferiu a leitura da ata da sessão anterior, que é aprovada sem debates.

O Sr. 1º-Secretário lê o seguinte

EXPEDIENTE MENSAGEM DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Restituição de autógrafos de Projetos de Lei sancionados

(De 29 de setembro do ano em curso)

Nº 353-66 (Nº de origem 639) — com referência ao Projeto de Lei número 208-66, no Senado e nº 3.743-A-66, na Câmara, que estende aos exercícios de 1967 e 1968 a vigência e aplicação do crédito especial de Cr\$ 5.000.000.000 (cinco bilhões de cruzeiros), autorizada pela Lei nº 4.503, de 30 de novembro de 1964. (Projeto que sancionado se transformou na Lei nº 5.125, de 29 de setembro do ano em curso);

Nº 354-66 (Nº de origem 640) — com referência ao Projeto de Lei número 200-66, no Senado e nº 3.568-C-66, na Câmara, que altera o item XI do art. 1º da Lei nº 4.760, de 28 de agosto de 1965. (Projeto que, sancionado, se transformou na Lei nº 5.126, de 29 de setembro do ano em curso);

Nº 355-66 (Nº de origem 641) — com referência ao Projeto de Lei número 183-66, no Senado e nº 2.385-B-65, na Câmara, que isenta as instituições filantrópicas da contribuição de 1% (um por cento), de que trata o art. 22 da Lei nº 4.380, de 21 de agosto de

1964, que cria o Banco Nacional de Habitação. (Projeto que, sancionado se transformou na Lei nº 5.127, de 29 de setembro do ano em curso);

Nº 356-66 (Nº de origem 642) — com referência ao Projeto de Lei nº 209-66, no Senado e nº 3.748-66, na Câmara, que altera o § 2º do art. da Lei nº 4.096, de 18 de julho de 1962, que dispõe sobre a importação de animais de puro sangue, de carreira. (Projeto que, sancionado, se transformou na Lei nº 5.128, de 2 de setembro do ano em curso);

(De 30 de setembro do ano em curso)

Nº 357-66 (Nº de origem 644) — com referência ao Projeto de Lei número 214-66, no Senado e nº 1.683-B-64, na Câmara, que autoriza o Poder Executivo a abrir, pelo Ministério das Relações Exteriores, o crédito especial de Cr\$ 39.926.200 (trinta e nove milhões novecentos e vinte e seis mil e duzentos cruzeiros) para atender às despesas decorrentes da realização, em Brasília, do Seminário da CEPAL de Peritos Governamentais em Comércio Exterior. (Projeto que, sancionado, se transformou na Lei número 5.129, de 30 de setembro do ano em curso).

OFÍCIOS DO MINISTRO PRESIDENTE DO TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

De 28 de setembro do ano em curso

Nº 955-P-66 — Comunica a apresentação e o arquivamento no Tribunal de Contas da declaração de bens do Doutor Octávio Gouveia de Bulhões, Ministro da Fazenda e membro do Conselho Monetário Nacional;

Nº 961-P-66 — Comunica a apresentação e o arquivamento no Tribunal de Contas da declaração de bens do Sr. Dênio Nogueira, Presidente do Banco Central da República do Brasil e membro do Conselho Monetário Nacional.

OFÍCIO DO PRIMEIRO SECRETÁRIO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS

Nº 2.166, de 30 de setembro: Solicita retificação no texto do Projeto de Lei nº 3.830-A-66 naquela Casa e nº 239-66 no Senado.

OFÍCIO DO PRESIDENTE DA CÂMARA DOS DEPUTADOS

Nº 2.170, de 3 do mês em curso: Encaminha, para promulgação, o texto do Projeto de Decreto Legislativo nº 21-66, emendado pelo Senado, que concede anistia aos eleitores responsáveis por infrações previstas no art. 289 da Lei nº 4.737, de 15 de julho de 1965.

OFÍCIO DO PRIMEIRO SECRETÁRIO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS

Nº 2.171, de 3 do mês em curso. Comunica haver aquela Casa aprovado as emendas do Senado ao Projeto de Decreto Legislativo nº 21-66 (número 236-D-65 na Câmara) que concede anistia aos eleitores responsáveis por infrações previstas no art. 289 da Lei nº 4.737, de 15 de julho de 1965.

Ofício nº 2.528, de 29 de setembro do Governador de Santa Catarina, nos seguintes termos:

Of. nº 2.528
Florianópolis, 29 de setembro de 1966.

A Sua Excelência o Senhor Doutor Auro de Moura Andrade, Digníssimo

Presidente do Senado Federal.
Brasília — DF.

Senhor Presidente:

Tendo em vista o disposto no artigo 33 da Carta Magna, que veda aos Estados e Municípios contrair empréstimos externos sem prévia autorização dessa Egrégia Corte, e considerando a necessidade de o Estado de Santa Catarina garantir o financiamento concedido pelo Governo da Iugoslávia, através da empresa estatal "RUDNAP — EXPORT — IMPORT", de Belgrado, dirigimo-nos a Vossa Excelência para, nos termos do art. 63, item II, da Constituição Federal, solicitar a competente autorização do Senado Federal para intervir nos atos relativos à formalização do referido empréstimo, na importância de Cr\$ 1.801.217,279 (US\$ Yug. 749.260,00), destinado à compra de 16 (dezesseis) tratores de esteiras, marca "14 OKTOBAR", modelo TG-50, equipados com lâmina "anglodzer", de acionamento hidráulico, ao preço unitário de US\$Yug. 8.770,00 e trinta e quatro (34) tratores de esteiras, marca "14 OKTOBAR", modelo TG-90S, equipados com lâminas "anglodzer", de acionamento hidráulico, ao preço unitário de US\$Yug. 17.910,00, equipamento esse destinado ao desenvolvimento dos serviços de melhoria das estradas no oeste catarinense.

Na verdade, é imperiosa essa compra, pois virá dar novo impulso e maior rentabilidade aos encargos de construção, conservação e melhoramento da extensa rede de estradas municipais, sob a jurisdição da Secretaria do Oeste, com uma extensão global de 14 mil quilômetros, distribuída entre 34 municípios alguns fazendo limites com a República Argentina.

O pagamento será feito em moeda corrente do convênio Brasil Iugoslávia, sendo:

a) 10% do valor "FOB" da importação, ou seja, US\$Yug. 74.926,00, no ato da remessa das respectivas licenças de importação, a título de sinal e princípio de pagamento;

b) 90% restantes, ou seja, US\$Yug. 674.334,00, serão pagos em 7 anos, em seis prestações anuais e sucessivas, vencendo a primeira prestação 24 meses e a última prestação a 84 meses, tudo a contar da data do embarque do material;

c) 6% ao ano, de juros, líquido e transferível, sobre os saldos devedores, ou seja, US\$Yug. 182.070,18, pagável em prestações anuais, com vencimentos correspondentes aos das prestações referidas no item "b" supra.

Tratando-se de iniciativa de grande repercussão na economia e no desenvolvimento sócio-econômico da região oeste catarinense, o Governo do Estado de Santa Catarina deu o aval a essa transação, como se vê do decreto SF-19-8-66-4.477.

Na verdade, o financiamento em apêço reveste-se da mais alta significação e importância para a vida local, sobretudo pelo fato de representar considerável colaboração ao plano de investimento do Governo do Estado, facilitando o aparelhamento adequado e moderno das comunas catarinenses e da própria Secretaria.

Outrossim, a efetivação da operação constitui a primeira compensação ao esforço desenvolvido pela conjugação de vontades das administrações da região, visando a ampliar a capacidade de investimento através da canalização de recursos externos, em condições vantajosas para os mutuários.

Para conhecimento de V. Exª e seus dignos Pares, esclarecemos que o financiamento em causa será em termos de fornecimento do material acima relacionado, de conformidade com o contrato assinado em 28 de julho e publicado no "Diário Oficial" do Estado de 9-8-66 (exemplar anexo).

Convém salientar que a operação em apêço, submetida que foi à apreciação das Autoridades Monetárias e

EXPEDIENTE

DEPARTAMENTO DE IMPRENSA NACIONAL

DIRETOR GERAL

ALBERTO DE BRITO PEREIRA

CHEFE DO SERVIÇO DE PUBLICAÇÕES

MURILO FERREIRA ALVES

CHEFE DA SEÇÃO DE REDAÇÃO

FLORIANO GUIMARÃES

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

SEÇÃO II

Impresso nas oficinas do Departamento de Imprensa Nacional

BRASÍLIA

ASSINATURAS

REPARTIÇÕES E PARTICULARES

Capital e Interior	
Semestre	Cr\$ 50,00
Ano	Cr\$ 96,00
Exterior	
Ano	Cr\$ 136,00

FUNCIONARIOS

Capital e Interior	
Semestre	Cr\$ 39,00
Ano	Cr\$ 76,00
Exterior	
Ano	Cr\$ 108,00

— Excetuadas as para o exterior, que serão sempre anuais, as assinaturas poder-se-ão tomar, em qualquer época, por seis meses ou um ano.

— A fim de possibilitar a remessa do valores acompanhados da esclarecimentos quanto à sua aplicação, solicitamos dêem preferência à remessa por meio de cheque ou vale postal, emitidos a favor do Tesoureiro do Departamento de Imprensa Nacional.

— Os suplementos às edições dos órgãos oficiais serão fornecidos aos assinantes somente mediante solicitação.

— O custo do número atrasado será acrescido de Cr\$ 0,10 e, por exercício decorrido, cobrar-se-ão mais Cr\$ 0,50.

de Comércio Exterior delas já mereceu a indispensável aprovação, estando a emissão do competente "Certificado de Autorização" pela Fiscalização e Registros de Capitais Estrangeiros do Banco Central da República do Brasil, na exclusiva dependência da aprovação dessa Egrégia Corte, na forma do disposto no citado art. 33.

Desnecessário registrar a importância da medida, que virá proporcionar instrumental moderno e adequado, com real proveito para as populações assistidas, facilitando sobretudo o transporte, com a melhoria do leito das estradas, inclusive no tocante ao seu traçado. (A justificação poderá entrar em outros pormenores e explicações a respeito, de modo a ilustrar melhor este pedido e facilitar a decisão).

Atendendo ao disposto nos artigos ESQUEMA DOS PAGAMENTOS A SEREM FEITOS PELA "SECRETARIA" A "VENDEDORA", REFERENTE AOS 90% (NOVENTA POR CENTO) DO VALOR "FOB" DA OPERAÇÃO, ACRESCIDO NOS JUROS CONTRATUAIS

Meses	Prestações em Dólares Convênio (US\$YUG.		
Contados da data embarque	(A) Capital Us\$Yug.	(B) Juros Us\$Yug.	(A+B) Total Us\$Yug.
24	112.339,00	80.920,08	193.309,08
36	112.339,00	33.716,70	146.105,70
48	112.339,00	26.973,36	139.362,36
60	112.339,00	20.230,02	132.619,02
72	112.339,00	13.486,68	125.875,68
84	112.339,00	6.743,34	119.132,34
Total	674.334,00	182.070,18	856.404,18

As obrigações, em moeda estrangeira (dólares do convênio Brasil-Yugoslávia), no momento de US\$Yug. 856.404,18, compreendendo 90% do valor "FOB" da mercadoria, mais os juros compensatórios, serão garantidas por Aval do Tesouro do Estado de Santa Catarina (Decreto nº 19-8-66-4.477);

2. contrato de financiamento e relação do material a ser importado;
3. cópia do expediente dirigido ao Ministro da Fazenda, solicitando o necessário apoio à operação, pelos motivos expostos;
4. "Diário Oficial" do Estado transcrevendo a Lei ou outro qualquer ato oficial autorizativo da operação. (Decreto 4.477);

5. Constituição do Estado.

Assim, Senhor Presidente, crendo haver justificado plenamente o pedido e apresentado, com este expediente, os elementos e condições identificadas do financiamento, estamos certos de encontrar a costumeira atenção de V. Exª e demais Senadores, no sentido da mais rápida tramitação do processo e da indispensável autorização, para atendimento e justificação do assunto perante os Bancos Central da República e do Brasil.

Aproveitando o ensejo, renovamos a V. Exª e seus dignos Colegas as saudações de nosso maior apreço e admiração. — Ino Silveira, Governador.

EXPEDIENTE RECEBIDO

Comunicação de Eleição e Posse:

— da Diretoria do Conselho de Educação do Distrito Federal, em Brasília, DF;

— da Diretoria da Associação Comercial e Industrial de Três Lagoas, MT;

— da Diretoria da Liga de Amadores Brasileiros de Radiodifusão Lábore, no Rio de Janeiro, RJ;

— do Prefeito Municipal de São José dos Campos SP;

— da Comissão Diretora Municipal da Aliança Renovadora Nacional do Santa Mercedes, SP;

— do Ministro do Tribunal do Estado de São Paulo, Dr. Antônio Alberto Aires Barbosa.

Diversos Assuntos:

— das Câmaras Municipais de Recife, PE e Baje, RS, comunicando a consignação em ata dos seus trabalhos legislativos, de voto de pesar pelo falecimento do Senador Barros de Carvalho;

— do Senhor José Peixoto Junior, fazendo apelo no sentido de apelo a todos os concorrentes para o aumento do Quadro dos Agentes Fiscais de Rendas Internas, em Garanhuns, PE;

— do Diretor do Departamento de Biologia da Universidade de São Paulo, fazendo apelo no sentido da aprovação integral da proposta orçamentária do Conselho Nacional de Pesquisas;

— da Câmara Municipal de Marília, SP, fazendo apelo no sentido da rejeição do artigo 37 e seu parágrafo único ao anteprojeto da unificação da Previdência Social a fim de evitar a extinção dos armazéns dos SAPS.

RESPOSTAS A PEDIDO DE INFORMAÇÕES

I — Do Ministro da Fazenda:
Aviso nº Br.-51, de 19 de setembro do ano em curso com referência ao Requerimento nº 250-66, do Senhor Senador Aurélio Vianna.

II — Do Chefe do Gabinete Civil da Presidência da República:

Nº 625-SAFS-66, de 28 de setembro do ano em curso com referência ao Requerimento nº 281-66, do Senhor Senador Aarão Steinbruch;

Nº 586-SAP-66, de 28 de setembro do ano em curso com referência ao Requerimento nº 281-66, do Senhor Senador Aarão Steinbruch;

Nº 625-SAP-66, de 28 de setembro do ano em curso com referência ao Requerimento nº 263-66, do Senhor Senador Bezerra Neto.

III — Do Ministro da Justiça e Negócios Interiores:

Nº G-1.327-B-66, de 30 de setembro do ano em curso, com referência ao Projeto de Lei da Câmara nº 127 de 1966, que autoriza o porte de armas aos Agentes Fiscais do Imposto Aduaneiro.

Ofícios do Sr. Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados, comunicando a revisão do Senado, as seguintes proposições:

PROJETO DE LEI DA CAMARA Nº 235, DE 1966
(Nº 3.800-A, na Casa de origem)

**ESTIMA A RECEITA E FIXA A DESPESA DA UNIAO
PARA O EXERCICIO FINANCEIRO DE 1967**

2.00.00 — PODER LEGISLATIVO E ORGAOS AUXILIARES

DEMONSTRAÇÃO DA DESPESA POR UNIDADES ORÇAMENTARIAS E CATEGORIAS ECONOMICAS

Cr\$ 1.000

UNIDADES	DESPESAS CORRENTES					DESPESAS DE CAPITAL				TOTAL GERAL
	CUSTEIO			Transferên- cias Correntes	TOTAL	Investimentos	Inversões Financeiras	Transferên- cias de Capital	TOTAL	
	Pessoal	Outros Custos	TOTAL							
2.01.00 — Câmara dos Deputados	32.212.000	6.605.000	38.821.000	3.521.000	42.342.000	10.482.000	—	236.000	10.718.000	53.060.000
2.02.00 — Senado Federal	17.568.356	8.027.000	25.595.356	2.729.000	28.324.356	6.603.000	—	50.000	6.653.000	34.977.356
2.03.00 — Tribunal de Contas da União ..	3.369.822	300.000	3.669.822	1.714.201	5.384.023	453.500	—	—	453.500	5.837.523
2.04.00 — Conselho Nacional de Economia	1.102.176	193.700	1.295.876	21.716	1.317.592	26.000	—	—	26.000	1.343.592
TOTAL	56.194.354	12.205.700	68.400.054	7.986.627	76.386.751	17.563.500	—	286.000	17.849.500	94.236.251

DEMONSTRAÇÃO DA DESPESA POR UNIDADES ORÇAMENTARIAS E PROGRAMAS

Cr\$ 1.000

UNIDADES	Administração Superior	Administração Geral	Total
2.01.00 — Câmara dos Deputados	53.060.000	—	53.060.000
2.02.00 — Senado Federal	31.914.356	—	31.914.356
2.03.00 — Tribunal de Contas da União	—	7.918.303	7.918.303
2.04.00 — Conselho Nacional de Economia	—	1.343.592	1.343.592
TOTAL	84.974.356	9.261.895	94.236.251

2.01.00 — PODER LEGISLATIVO E ÓRGÃOS AUXILIARES

2.01.00 — CAMARA DOS DEPUTADOS

FINALIDADE: Exercício do Poder Legislativo, nos termos da Constituição Federal.

LEGISLAÇÃO: Constituição Federal.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					53.060.000
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					42.342.000
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					38.821.000
3.1.1.0	Pessoal			32.216.000	32.216.000	
3.1.1.1	Pessoal Civil					
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		26.855.700		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil ..	V		5.360.300		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		1.340.000	1.340.000	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		4.215.000	4.215.000	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		1.020.000	1.020.000	
3.1.5.0	Despesas de Exercícios Anteriores	V		30.000	30.000	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					8.521.000
3.2.1.0	Subvenções Sociais	V		300.000	300.000	
3.2.3.0	Inativos	F		1.700.000	1.700.000	
3.2.5.0	Salário-família				320.000	
01.00	Pessoal Civil	F		320.000		
3.2.9.0	DIVERSAS TRANSFERÊNCIAS CORRENTES				1.201.000	
3.2.9.2	Entidades Federais	V		1.200.000		
3.2.9.5	Pessoas	V		1.000		
	1) Auxílio-doença			1.000		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					10.718.000
4.1.0.0	Investimentos					10.482.000
4.1.1.0	Obras Públicas	V		6.500.000	6.500.000	
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		3.150.000	3.150.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		832.000	832.000	
4.3.0.0	Transferências de Capital	V				236.000
4.3.2.0	Auxílios para Obras Públicas	V			236.000	
4.3.2.4	Entidades Privadas	V		236.000		
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa		28.875.700			
	Despesa Variável		24.184.300			
	TOTAL					53.060.000

2.01.00 — CAMARA DOS DEPUTADOS

Execução Direta

Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
01.02.1.0001	Poder Legislativo			53.060.000
01.02.1.0002	Reequipamento da Unidade	1.150.000		
01.02.1.0003	Instalação da Rádio do Congresso	2.000.000		
01.02.2.0004	Construção de Edifícios Residenciais	6.000.000		
01.02.2.0005	Direção, coordenação e atividades legislativas		42.604.000	
01.02.2.0006	Seleção e Aperfeiçoamento de Pessoal		70.000	
01.02.2.0007	Comissões Parlamentares de Inquérito		150.000	
01.02.2.0008	Fiscalização Financeira de Tomada de Contas		50.000	
01.02.2.0009	Manutenção e conservação dos Palácios da Câmara		800.000	
	Subvenções a entidades de classe		236.000	
	TOTAL	9.150.000	43.910.000	53.060.000

2.00.00 — PODER LEGISLATIVO E ÓRGÃOS AUXILIARES

2.02.00 — SENADO FEDERAL

FINALIDADE: Exercício do Poder Legislativo, nos termos da Constituição Federal.

LEGISLAÇÃO: Constituição Federal.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					31.914.356
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					25.262.356
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					22.533.356
3.1.1.0	Pessoal				17.506.356	
3.1.1.1	Pessoal Civil			17.506.356		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		13.418.356		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil ..	V		4.088.000		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		1.420.000	1.420.000	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		1.680.000	1.680.000	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		1.927.000	1.927.000	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					2.729.000
3.2.3.0	Inativos	F		1.605.000	1.605.000	
3.2.4.0	Pensionistas				20.000	
02.00	Abono Provisório e novas Pensões	F		20.300		
3.2.5.0	Salário-família				399.000	
01.00	Pessoal Civil	F		399.000		
3.2.9.0	DIVERSAS TRANSFERÊNCIAS CORRENTES				735.000	
3.2.9.2	Entidades Federais	V		675.300		
3.2.9.5	Pessoais	V		30.900		
	1) Auxílio-doença			30.000		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					6.652.000
4.1.0.0	Investimentos					6.602.000
4.1.1.0	Obras Públicas	V		3.500.000	3.500.000	
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		2.620.000	2.620.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		482.000	482.000	
4.3.0.0	Transferências de Capital					50.000
4.3.2.0	Auxílios para Obras Públicas	V			50.000	
4.3.2.4	Entidades Privadas	V		50.000		
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa			15.442.356		
	Despesa Variável			16.472.000		
	TOTAL					31.914.356

2.02.00 — SENADO FEDERAL

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Legislativo			31.914.356
01.02.1.0010	Construção do Edifício-Sede da Rádio do Congresso e outras obras do Senado			
01.02.1.0011	Reequipamento da Unidade	3.500.000		
01.02.1.0012	Aquisição e instalação de aparelho PABX	2.160.000		
01.02.1.0013	Subvenção à entidade de classe	460.000		
10.02.2.0014	Direção, coordenação e atividades legislativas	50.000		
01.02.2.0015	Manutenção e conservação dos Palácios do Senado		24.294.356	
01.02.2.0016	Estudos, pesquisas e inquéritos, inclusive Assessoria Legislativa		200.000	
01.02.2.0017	Atividades Interparlamentares		500.000	
01.02.2.0018	Seleção e aperfeiçoamento do Pessoal		630.000	
01.02.8.0019	Comissões Permanentes, Especiais e de Inquéritos ..		30.000	
			90.000	
	TOTAL	6.170.000	25.744.356	31.914.356

2.93.00 — PODER LEGISLATIVO E ÓRGÃOS AUXILIARES

2.03.00 — TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

FINALIDADE: Acompanhar e fiscalizar, diretamente ou por Delegações criadas em Lei, a execução do Orçamento e julgar as contas dos responsáveis por dinheiros e outros bens públicos.

LEGISLAÇÃO: Decreto nº 966-A, de 7-11-1939; Lei nº 839, de 23-2-49, Decreto nº 802, de 30-3-62; Lei nº 4.210-63.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundo	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					7.918.303
2.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					7.464.803
2.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					5.749.822
2.1.1.0	Pessoal				5.369.822	
2.1.1.1	Pessoal Civil			5.369.822		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas			4.571.676		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil			798.147		
2.1.2.0	Material de Consumo			158.000	158.000	
2.1.3.0	Serviços de Terceiros			207.000	207.000	
2.1.4.0	Encargos Diversos			15.000	15.000	
2.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					1.714.981
2.2.3.0	Inativos				1.571.403	
01.00	Pessoal Civil			1.571.403		
2.2.5.0	Salário-família				141.294	
01.00	Pessoal Civil			141.294		
2.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				2.279	
2.2.9.5	Pessoas					
	1) Auxílio-doença			2.279		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL			2.279		453.500
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					453.500
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações			285.000	285.000	
4.1.4.0	Material Permanente			168.500	168.500	
	RECAPITULAÇÃO					
	Despesa Fixa		6.294.377			
	Despesa Variável		1.633.926			
	TOTAL		7.918.303			

2.03.00 — TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO GERAL			
	Administração Financeira			7.918.303
02.02.1.0020	Reequipamento da Unidade	453.500		
02.02.2.0021	Fiscalização da Administração Financeira		7.457.003	
02.02.2.0022	Seleção e Aperfeiçoamento de Pessoal		7.000	
	TOTAL	453.500	7.464.803	7.918.303

2.00.00 — PODER LEGISLATIVO E ÓRGÃOS AUXILIARES

2.04.00 — CONSELHO NACIONAL DE ECONOMIA

FUNALIDADES: Estudar a vida econômica do País em todos os seus aspectos e opinar sobre as diretrizes da política econômica nacional.

LEGISLAÇÃO: Lei nº 970, de 16-12-49; Lei nº 1.710, de 24-10-52; Lei nº 2.696, de 24-12-55.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					1.343.592
2.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					1.317.592
2.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					1.291.276
2.1.1.0	Pessoal				1.102.176	
2.1.1.1	Pessoal Civil			1.102.176		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		1.048.370		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil ..	V		53.806		
2.1.2.0	Material de Consumo	V		21.200	21.200	
2.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		22.000	22.000	
2.1.4.0	Encargos Diversos	V		29.000	29.000	
2.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					
2.2.50	Salário-Família	F			21.216	
01.00	Pessoal Civil	F		21.216		
2.2.9.0	DIVERSAS TRANSFERÊNCIAS CORRENTES				500	
2.2.9.5	Pessoas			500		
	1) Auxílio-doença	V		500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					22.316
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					22.316
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		22.500	22.500	
4.1.4.0	Material Permanente	V		2.500	2.500	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa			1.069.586		
	Despesa Variável			274.006		
	TOTAL			1.343.592		

2.04.00 — CONSELHO NACIONAL DE ECONOMIA

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO GERAL			
	Planejamento			1.343.592
02.01.1.0023	Reequipamento da Unidade	22.500		
02.01.2.0024	Análise da Economia Nacional		1.236.092	
02.01.2.0025	Comissões Especiais		5.000	
02.01.2.0026	Inquéritos e Pesquisas		25.000	
02.01.2.0027	Cursos de Análise Econômica		25.000	
02.01.2.0028	Manutenção da Representação do C.N.E. em Brasília		10.000	
	TOTAL	22.500	1.321.092	1.343.592

PROJETO DE LEI DA CAMARA Nº 235, DE 1966
(Nº 3.800-A, na Casa de origem)

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.01.00 — SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL

DEMONSTRAÇÃO DA DESPESA POR UNIDADE E CATEGORIAS ECONOMICAS

Cr\$ 1.000

UNIDADE	DESPESAS CORRENTES					DESPESAS DE CAPITAL				TOTAL GERAL
	CUSTEIO			Transferên- cias Correntes	TOTAL	Investimentos	Inversões Financeiras	Transferên- cias de Capital	TOTAL	
	Pessoal	Outros Custos	TOTAL							
3.01.00 -- Supremo Tribunal Federal	3.040.080	147.300	3.187.380	765.430	3.922.810	32.190	—	—	32.190	3.955.000
TOTAL	3.040.080	147.300	3.187.380	765.430	3.922.810	32.190	—	—	32.190	3.955.000

DEMONSTRAÇÃO DA DESPESA POR UNIDADE ORÇAMENTÁRIA E PROGRAMA

Cr\$ 1.000

UNIDADE	Administração Superior	TOTAL
3.01.00 — Supremo Tribunal Federal	3.955.000	3.955.000
TOTAL	3.955.000	3.955.000

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3-0.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.01.00 — SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL

FINALIDADE: Processar e julgar inclusive em grau de recurso bem como rever decisão, na qualidade de instância superior do Poder Judiciário, nos casos especificados no art. 9 da Constituição Federal.

LEGISLAÇÃO: Constituição de 1946.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					3.955.000
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					3.922.810
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					3.187.380
2.1.1.0	Pessoal				3.010.080	
3.1.1.1	Pessoal Civil			3.010.080		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		2.811.250		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil ..	V		198.830		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		58.500	58.500	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		86.500	86.500	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		2.300	2.300	
3.2.0.0	TRANSFERENCIAS CORRENTES					765.480
3.2.3.0	Inativos	F		675.000	675.000	
3.2.5.0	Salário-família				90.480	
01.00	Pessoal Civil	F		81.600		
03.00	Inativos Cíveis	F		8.880		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					82.190
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					82.190
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		29.240	29.240	
4.1.4.0	Material Permanente	V		2.950	2.950	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa			3.576.680		
	Despesa Variável			378.320		
	TOTAL			3.955.000		

3.01.00 — SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			8.905.000
	Poder Judiciário			
01.03.1.0029	Reequipamento da Unidade	82.190		
01.03.2.0030	Atividades Judicativas e Administrativas		3.922.810	
	TOTAL	82.190	3.922.810	8.905.000

3.02.00 — TRIBUNAL FEDERAL DE RECURSOS

DEMONSTRAÇÃO DA DESPESA POR UNIDADE E CATEGORIAS ECONOMICAS

Cr\$ 1.000

UNIDADE	DESPESAS CORRENTES					DESPESAS DE CAPITAL				TOTAL GERAL
	CUSTEIO			Transferên- cias Correntes	TOTAL	Investimentos	Inversões Financeiras	Transferên- cias de Capital	TOTAL	
	Pessoal	Outros Custeios	TOTAL							
3.03.00 — Tribunal Federal de Recursos	3.111.830	716.500	3.828.330	717.470	4.545.800	1.552.200	—	—	1.552.200	6.098.000
TOTAL	3.111.830	716.500	3.828.330	717.470	4.545.800	1.552.200	—	—	1.552.200	6.098.000

DEMONSTRAÇÃO DA DESPESA POR UNIDADE ORÇAMENTARIA E PROGRAMA

Cr\$ 1.000

UNIDADE	Administração Superior	TOTAL
3.02.00 — Tribunal Federal de Recursos	6.098.000	6.098.000
TOTAL	6.098.000	6.098.000

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.02.00 — TRIBUNAL FEDERAL DE RECURSOS

FINALIDADE: Processar e julgar originariamente as ações rescisórias de seus acordãos, os mandados de segurança quando a autoridade coatora for Ministro de Estado, o próprio Tribunal ou o seu Presidente, bem como julgar em grau de recurso e rever as decisões de que trata o art. 104, II e III da Constituição Federal.

LEGISLAÇÃO: Constituição Federal; Lei nº 5.010, de 30-5-66.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					6.093.000
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					4.545.800
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					3.828.930
3.1.1.0	Pessoal				3.111.830	
3.1.1.1	Pessoal Civil			3.111.830		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	P		2.703.830		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil ..	V		408.000		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		94.500	94.500	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		72.000	72.000	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		530.630	530.000	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					717.470
3.2.3.0	Inativos	F		639.930	639.930	
3.2.4.0	Pensionistas	F		18.000	18.000	
3.2.5.0	Salário-família				9.540	
01.00	Pessoal Civil	F		40.728		
03.00	Inativos Civis	V		9.120		
05.00	Pensionistas	V		182		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				500	
3.2.9.8	Pessoas			500		
	1) Auxílio-doença	V		500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					1.852.200
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					1.562.200
4.1.1.0	Obras Públicas	V		1.500.000	1.500.000	
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		80.000	80.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		2.200	2.200	
RECAPITULAÇÃO:						
	Despesa Fixa			3.620.800		
	Despesa Variável			2.677.200		
	TOTAL			6.098.000		

3.02.00 — TRIBUNAL FEDERAL DE RECURSOS

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR Poder Judiciário			6.093.000
01.03.1.0012	Construção do edifício sede em Brasília	2.800.000		
01.03.1.0032	Reequipamento da Unidade	52.200		
01.03.2.0033	Atividades Judicativas e Administrativas		4.545.800	
	TOTAL	1.502.200	4.545.800	6.098.000

3.03.00 — JUSTIÇA MILITAR

DEMONSTRAÇÃO DA DESPESA POR UNIDADES E CATEGORIAS ECONOMICAS

Cr\$ 1.000

UNIDADES	DESPESAS CORRENTES					DESPESAS DE CAPITAL				TOTAL GERAL
	CUSTEIO			Transferên- cias Correntes	TOTAL	Investimentos	Inversões Financeiras	Transferên- cias de Capital	TOTAL	
	Pessoal	Outros Custeios	TOTAL							
3.03.01 — Superior Tribunal Militar	1.296.110	79.700	1.325.810	684.560	2.010.370	1.274.630	—	—	1.274.630	3.285.000
3.03.02 — Auditoria de Correição	79.400	5.300	84.700	49.160	133.860	1.500	—	—	1.500	135.360
3.03.03 — 1ª Auditoria da Aeronáutica	131.350	2.950	134.300	32.790	167.090	1.500	—	—	1.500	168.590
3.03.04 — 2ª Auditoria da Aeronáutica	113.120	2.950	116.070	36.740	152.810	1.500	—	—	1.500	154.310
3.03.05 — 1ª Auditoria de Guerra da 1ª Região Militar	115.510	1.300	116.810	49.160	165.970	1.500	—	—	1.500	167.470
3.03.06 — 2ª Auditoria de Guerra da 1ª Região Militar	117.650	1.300	118.350	50.840	169.190	1.500	—	—	1.500	170.690
3.03.07 — 3ª Auditoria de Guerra da 1ª Região Militar	115.060	1.300	116.360	49.890	166.250	1.500	—	—	1.500	167.750
3.03.08 — 1ª Auditoria de Guerra da 2ª Região Militar	82.940	4.400	87.340	56.860	144.200	1.500	—	—	1.500	145.700
3.03.09 — 2ª Auditoria de Guerra da 2ª Região Militar	83.650	1.600	85.250	55.100	140.350	1.500	—	—	1.500	141.850
3.03.10 — 1ª Auditoria de Guerra da 3ª Região Militar	92.110	3.400	95.510	59.380	154.890	1.500	—	—	1.500	156.390
3.03.11 — 2ª Auditoria de Guerra da 3ª Região Militar	89.130	5.300	94.430	56.700	151.130	1.500	—	—	1.500	152.630
3.03.12 — 3ª Auditoria de Guerra da 3ª Região Militar	79.410	3.700	83.110	56.100	139.210	1.500	—	—	1.500	140.710
3.03.13 — Auditoria de Guerra da 4ª Região Militar	77.380	1.800	79.180	57.470	136.650	1.500	—	—	1.500	138.150
3.03.14 — Auditoria de Guerra da 5ª Região Militar	81.780	4.900	86.680	55.680	142.360	1.500	—	—	1.500	143.860
3.03.15 — Auditoria de Guerra da 6ª Região Militar	76.310	3.450	79.760	56.760	136.520	1.500	—	—	1.500	138.020
3.03.16 — Auditoria de Guerra da 7ª Região Militar	84.960	2.900	87.860	54.920	142.780	29.500	—	—	29.500	172.280
3.03.17 — Auditoria de Guerra da 8ª Região Militar	76.210	5.000	81.210	55.680	136.890	29.500	—	—	29.500	166.390
3.03.18 — Auditoria de Guerra da 9ª Região Militar	78.760	2.500	81.260	59.590	140.850	1.500	—	—	1.500	142.350
3.03.19 — Auditoria de Guerra da 10ª Re- gião Militar	76.070	1.200	77.270	1.940	79.210	19.700	—	—	19.700	98.910
3.03.20 — 1ª Auditoria da Marinha	97.130	1.700	98.830	64.130	162.960	1.500	—	—	1.500	164.460
3.03.21 — 2ª Auditoria da Marinha	101.760	1.700	103.460	77.070	180.530	1.500	—	—	1.500	182.030
TOTAL	3.145.200	88.350	3.233.550	1.720.520	4.954.070	1.378.830	—	—	1.378.830	6.332.900

3.03.00 — JUSTIÇA MILITAR

DEMONSTRAÇÃO DA DESPESA POR UNIDADES ORÇAMENTÁRIAS E PROGRAMAS

UNIDADES	Administração Superior	TOTAL
3.03.01 — SUPERIOR TRIBUNAL MILITAR	3.285.000	3.285.000
3.03.02 — Auditoria de Correição	135.360	135.360
3.03.03 — 1ª Auditoria da Aeronáutica	168.590	168.590
3.03.04 — 2ª Auditoria da Aeronáutica	154.310	154.310
3.03.05 — 1ª Auditoria de Guerra da 1ª Região Militar	167.470	167.470
3.03.06 — 2ª Auditoria de Guerra da 1ª Região Militar	170.690	170.690
3.03.07 — 3ª Auditoria de Guerra da 1ª Região Militar	167.750	167.750
3.03.08 — 1ª Auditoria de Guerra da 2ª Região Militar	145.700	145.700
3.03.09 — 2ª Auditoria de Guerra da 2ª Região Militar	141.850	141.850
3.03.10 — 1ª Auditoria de Guerra da 3ª Região Militar	156.390	156.390
3.03.11 — 2ª Auditoria de Guerra da 3ª Região Militar	152.630	152.630
3.03.12 — 3ª Auditoria de Guerra da 4ª Região Militar	140.710	140.710
3.03.12 — 3ª Auditoria de Guerra da 3ª Região Militar	138.150	138.150
3.03.14 — Auditoria de Guerra da 5ª Região Militar	143.860	143.860
3.03.15 — Auditoria de Guerra da 6ª Região Militar	138.020	138.020
3.03.16 — Auditoria de Guerra da 7ª Região Militar	172.280	172.280
3.03.17 — Auditoria de Guerra da 8ª Região Militar	166.390	166.390
3.03.18 — Auditoria de Guerra da 9ª Região Militar	142.350	142.350
3.03.19 — Auditoria de Guerra da 10ª Região Militar	98.910	98.910
3.03.20 — 1ª Auditoria da Marinha	164.460	164.460
3.03.21 — 2ª Auditoria da Marinha	182.030	182.030
TOTAL	6.332.900	6.332.900

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.03.00 — JUSTIÇA MILITAR

3.03.01 — SUPERIOR TRIBUNAL MILITAR

FINALIDADE: Processar e julgar, em última instância, nos crimes militares definidos em Lei, os militares e as pessoas civis que lhes são assemealhadas.

LEGISLAÇÃO: Decreto-lei nº 4.235, de 6-4-42.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					3.285.000
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					2.010.970
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					1.325.810
3.1.1.0	Pessoal				1.296.110	
2.1.1.1	Pessoal Civil			1.296.110		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	P		1.203.700		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		92.410		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		17.500	17.500	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		11.000	11.000	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		1.200	1.200	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					604.680
3.2.3.0	Inativos	F		637.190	637.190	
3.2.5.0	Salário-família				46.370	
01.00	Pessoal Civil	F		38.948		
03.00	Inativos Civis	F		6.624		
05.00	Pensionistas	F		800		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				1.000	
3.2.9.5	Pessoas			1.000		
	1) Auxílio-doença	V		1.000		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					1.274.820
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					1.274.820
4.1.1.0	Obras Públicas	V		1.200.000	1.200.000	
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		70.540	70.540	
4.1.4.0	Material Permanente	V		4.090	4.090	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa			1.827.200		
	Despesa Variável			1.597.740		
	TOTAL			3.285.000		

3.03.01 — SUPERIOR TRIBUNAL MILITAR

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			0.285.000
01.03.1.0034	Construção do edifício sede em Brasília	700.000		
01.03.1.0035	Construção de residências para funcionários em Brasília	500.000		
01.03.1.0036	Reequipamento da Unidade	74.680		
01.03.2.0037	Atividades Judicativas e Administrativas		2.010.970	
	TOTAL	1.274.680	2.010.970	0.285.000

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.03.02 — AUDITORIA DE CORREIÇÃO

FINALIDADE: Julgar delitos militares ocorridos em sua jurisdição, cabendo-lhe, ainda, julgar e processar as habilitações referentes ao montepio militar e acompanhar a tropa em tempo de guerra.

LEGISLAÇÃO: Decreto nº 925, de 2-12-38.

Cr\$ 1.306

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					135.360
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					135.360
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					84.700
3.1.1.0	Pessoal				79.400	
3.1.1.1	Pessoal Civil			79.400		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		79.220		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		9.180		
2.1.2.0	Material de Consumo	V		800	800	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		4.300	4.300	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		200	200	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					49.160
3.2.3.0	Inativos	F		44.520	44.520	
3.2.5.0	Salário-família				4.140	
04.00	Pessoal Civil	F		2.906		
03.00	Inativos Civis	F		272		
05.00	Pensionistas	F		362		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				500	
3.2.9.5	Pessoas			500		
	1) Auxílio-doença	V		500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					1.500
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					1.500
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		1.000	1.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		500	500	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa					118.860
	Despesa Variável					16.400
	TOTAL					135.360

3.03.02 — AUDITORIA DE CORREIÇÃO

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			135.360
01.03.2.0038	Atividades Judicativas e Administrativas		135.360	
	TOTAL		135.360	135.360

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.03.03 — 1ª AUDITORIA DA AERONÁUTICA

FINALIDADE: Julgar os delitos militares ocorridos em sua jurisdição.

LEGISLAÇÃO: Decreto-lei nº 925, de 2-12-55 (Código da Justiça Militar)

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fundo ou Variável	DESPESA		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundo	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					168.590
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					167.090
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					134.300
3.1.1.0	Pessoal				131.350	
3.1.1.1	Pessoal Civil			131.350		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		101.230		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		30.120		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		900	900	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		1.850	11.850	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		200	200	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					32.790
3.2.3.0	Inativos	F		26.230	26.230	
3.2.5.0	Salário-família				6.060	
01.00	Pessoal Civil	F		4.428		
03.00	Inativos Cíveis	F		1.056		
05.00	Pensionistas	F		576		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				500	
3.2.9.5	Pessoas			500		
	1) Auxílio-doença	V		500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					1.500
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					1.600
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		1.000	1.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		600	600	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa					133.520
	Despesa Variável					35.070
	TOTAL					168.590

3.03.03 — 1ª AUDITORIA DA AERONÁUTICA

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			168.590
01.03.2.0039	Atividades Judicativas e Administrativas		168.590	
	TOTAL		168.590	168.590

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.03.04 — 2ª AUDITORIA DA AERONÁUTICA

FINALIDADE: Julgar os delitos militares ocorridos em sua jurisdição.

LEGISLAÇÃO: Decreto-lei nº 925, de 2-12-38 (Código da Justiça Militar).

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					154.310
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					152.810
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					116.070
3.1.1.0	Pessoal				113.120	
3.1.1.1	Pessoal Civil			113.120		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		83.130		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		29.930		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		900	900	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		1.850	1.850	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		200	200	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					25.740
3.2.3.0	Inativos	F		31.440	31.440	
3.2.5.0	Salário-família				4.800	
01.00	Pessoal Civil	F		3.168		
03.00	Inativos Civis	F		1.056		
05.00	Pensionistas	F		576		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				500	
3.2.9.5	Pessoas			500		
	1) Auxílio-doença	V		500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					1.500
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					1.500
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		1.000	1.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		500	500	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa					119.370
	Despesa Variável					34.940
	TOTAL					154.310

3.03.04 — 2ª AUDITORIA DA AERONÁUTICA

Execução efetiva
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			154.310
01.03.2.0040	Atividades Judicativas e Administrativas		154.310	
	TOTAL		154.310	154.310

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.03.05 — 1ª AUDITORIA DE GUERRA DA 1ª REGIÃO MILITAR

FINALIDADE: Julgar os delitos militares ocorridos em sua jurisdição.

LEGISLAÇÃO: Decreto-lei nº 925, de 2-12-38 (Código da Justiça Militar).

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					167.470
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					165.970
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					116.810
3.1.1.0	Pessoal				116.810	
3.1.1.1	Pessoal Civil			116.810		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		86.390		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		30.120		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		600	600	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		600	500	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		200	200	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					49.160
3.2.3.0	Inativos	F		42.330	42.330	
3.2.5.0	Salário-Família				6.330	
01.00	Pessoal Civil	F		4.506		
02.00	Inativos Civis	F		1.243		
05.00	Pensionistas	F		576		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				500	
3.2.9.5	Pessoas			500		
	1) Auxílio-doença	V		500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					1.500
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					1.500
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		1.000	1.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		500	500	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa					134.050
	Despesa Variável					33.420
	TOTAL					167.470

3.03.05 — 1ª AUDITORIA DE GUERRA DA 1ª REGIÃO MILITAR

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			167.470
01.03.2.0041	Atividades Judiciais e Administrativas		167.470	
	TOTAL		167.470	167.470

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.03.06 — 2ª AUDITORIA DE GUERRA DA 1ª REGIÃO MILITAR

FINALIDADE: Julgar os delitos militares ocorridos em sua jurisdição.

LEGISLAÇÃO: Decreto-lei nº 925, de 2-12-38 (Código da Justiça Militar).

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					170.000
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					169.198
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					118.250
3.1.1.0	Pessoal				117.050	
3.1.1.1	Pessoal Civil			117.050		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		88.920		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		30.120		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		800	800	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		500	500	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		200	200	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					60.948
3.2.3.0	Inativos	F		43.980	43.980	
3.2.5.0	Salário-família				6.300	
01.00	Pessoal Civil	F		5.016		
03.00	Inativos Civis	F		768		
05.00	Pensionistas	F		576		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes	V			500	
3.2.9.5	Pessoas			500		
	1) Auxílio-doença	V		500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					1.800
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					1.800
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		1.000	1.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		800	800	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa			137.270		
	Despesa Variável			33.420		
	TOTAL			170.690		

3.03.06 — 2ª AUDITORIA DE GUERRA DA 1ª REGIÃO MILITAR

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			170.690
01.03.1.0042	Atividades Judicativas e Administrativas		170.690	
	TOTAL		170.690	170.690

8.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.03.07 — 3ª AUDITORIA DE GUERRA DA 1ª REGIÃO MILITAR

FINALIDADE: Julgar os delitos militares ocorridos em sua jurisdição.

LEGISLAÇÃO: Decreto-lei nº 925, de 2-12-38 (Código da Justiça Militar).

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					187.750
8.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					166.250
8.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					116.360
8.1.1.0	Pessoal				116.060	
8.1.1.1	Pessoal Civil			116.060		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		89.830		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil ..	V		26.230		
8.1.2.0	Material de Consumo	V		600	600	
8.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		600	600	
8.1.4.0	Encargos Diversos	V		200	200	
8.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					48.890
8.2.3.0	Inativos	F		44.590	44.590	
8.2.5.0	Salário-família				4.300	
01.00	Pessoal Civil	F		8.456		
02.00	Inativos Civis	F		768		
05.00	Pensionistas	F		576		
8.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				500	
8.2.9.6	Pessoas			500		
	1) Auxílio-doença	V		596		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					1.500
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					1.500
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		1.000	1.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		500	500	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa			139.230		
	Despesa Variável			28.530		
	TOTAL			167.750		

3.03.07 — 3ª AUDITORIA DE GUERRA DA 1ª REGIÃO MILITAR

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR Poder Judiciário			
01.05.2.0048	Atividades Judiciais e Administrativas		167.750	167.750
	TOTAL		167.750	167.750

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.03.08 — 1ª AUDITORIA DE GUERRA DA 2ª REGIÃO MILITAR

FINALIDADE: Julgar os delitos militares ocorridos em sua jurisdição.

LEGISLAÇÃO: Decreto-lei nº 925, de 2-12-38 (Código da Justiça Militar)

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					145.700
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					144.200
2.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					87.340
3.1.1.0	Pessoal				82.940	
2.1.1.1	Pessoal Civil			82.940		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		56.370		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil ..	V		26.570		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		1.400	1.400	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		1.800	2.800	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		200	200	
2.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					88.860
3.2.3.0	Inativos	F		51.380	51.380	
3.2.5.0	Salário-família				4.980	
01.00	Pessoal Civil	F		2.196		
03.00	Inativos Civis	F		2.013		
05.00	Pensionistas	F		768		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				500	
3.2.9.5	Pessoas			500		
	1) Auxílio-doença	V		500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					1.800
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					1.800
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		1.000	1.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		800	800	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa			112.730		
	Despesa Variável			32.970		
	TOTAL					145.700

3.03.08 — 1ª AUDITORIA DE GUERRA DA 2ª REGIÃO MILITAR

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			145.700
01.03.1.0044	Atividades Judicativas e Administrativas		145.700	
	TOTAL		145.700	145.700

2.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.03.09 — 2ª AUDITORIA DE GUERRA DA 2.ª REGIÃO MILITAR

FINALIDADE: Julgar os delitos militares ocorridos em sua jurisdição.

LEGISLAÇÃO: Decreto-lei nº 925, de 2-12-38. (Código da Justiça Militar).

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					141.850
2.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					140.350
2.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					85.250
2.1.1.0	Pessoal				83.650	
2.1.1.1	Pessoal Civil			83.650		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		57.080		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		26.570		
2.1.2.0	Material de Consumo	V		900	900	
2.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		500	500	
2.1.4.0	Encargos Diversos	V		200	200	
2.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					55.100
2.2.2.0	Inativos	F		49.000	49.000	
2.2.5.0	Salário-família				2.800	
01.00	Pessoal Civil	F		2.538		
02.00	Inativos Civis	F		2.112		
05.00	Pensionistas	F		960		
2.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				500	
2.2.9.5	Pessoas			500		
	1) Auxílio-doença	V		500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					1.500
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					1.500
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		1.000	1.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		500	500	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa		111.680			
	Despesa Variável		30.170			
	TOTAL		141.850			

3.03.09 — 2ª AUDITORIA DE GUERRA DA 2.ª REGIÃO MILITAR

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Foder Judiciário			141.850
01.03.1.045	Atividades Judicativas e Administrativas		141.850	
	TOTAL		141.850	141.850

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.03.10 — 1.ª AUDITORIA DE GUERRA DA 3.ª REGIÃO MILITAR

FINALIDADE: Julgar os delitos militares ocorridos em sua jurisdição.

LEGISLAÇÃO: Decreto-lei nº 925, de 2-12-38 (Código de Justiça Militar).

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					156.390
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					154.390
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					95.510
3.1.1.0	Pessoal				82.110	
3.1.1.1	Pessoal Civil			82.110		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		55.540		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		26.570		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		1.500	1.500	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		1.700	1.700	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		200	200	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					59.350
3.2.3.0	Inativos	F		51.350	51.350	
3.2.5.0	Salário-família				7.500	
01.00	Pessoal Civil	F		4.584		
03.00	Inativos Civis	F		2.016		
05.00	Pensionistas	F		500		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				500	
3.2.9.5	Pessoas			500		
	1) Auxílio-doença	V		500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					1.308
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					1.308
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		1.000	1.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		300	300	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa		124.420			
	Despesa Variável		31.970			
	TOTAL		156.390			

3.03.10 — 1.ª AUDITORIA DE GUERRA DA 3.ª REGIÃO MILITAR

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			156.390
01.03.2.0046	Atividades Judicativas e Administrativas		156.390	(1)
	TOTAL		156.390	156.390

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.03.11 — 2ª AUDITORIA DE GUERRA DA 3ª REGIÃO MILITAR

FINALIDADE: Julgar os delitos militares ocorridos em sua jurisdição.

LEGISLAÇÃO: Decreto-lei nº 925, de 2-12-33 (Código de Justiça Militar).

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					152.630
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					151.130
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					94.430
3.1.1.0	Pessoal				89.130	
3.1.1.1	Pessoal Civil			89.130		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		62.560		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		26.570		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		900	900	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		4.200	4.200	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		200	200	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					55.700
3.2.3.0	Inativos	F		49.000	49.000	
3.2.5.0	Salário-família				7.200	
01.00	Pessoal Civil	F		4.320		
03.00	Inativos Cíveis	F		2.112		
05.00	Pensionistas	F		768		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes					
3.2.9.5	Pessoas			500		
	1) Auxílio-doença	V		500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					1.500
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					1.500
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		1.000	1.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		500	500	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa		118.760			
	Despesa Variável		33.870			
	TOTAL		152.630			

3.03.11 — 2ª AUDITORIA DE GUERRA DA 3ª REGIÃO MILITAR

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			152.630
01.03.2.0047	Atividades Judiciais e Administrativas		152.630	
	TOTAL		152.630	152.630

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.03.12 — 3ª AUDITORIA DE GUERRA DA 3ª REGIÃO MILITAR

FINALIDADE: Julgar os delitos militares ocorridos em sua jurisdição.

LEGISLAÇÃO: Decreto-lei nº 925, de 2-12-38 (Código de Justiça Militar).

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					140.710
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					139.210
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					83.119
3.1.1.0	Pessoal				79.410	
3.1.1.1	Pessoal Civil			79.410		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		52.840		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil ...	V		26.570		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		1.000	1.000	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		2.500	2.500	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		200	200	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					56.100
3.2.3.0	Inativos	F		49.200	49.200	
3.2.5.0	Salário-família				6.400	
01.00	Pessoal Civil	F		3.384		
03.00	Inativos Civis	F		2.016		
05.00	Pensionistas	F		800		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				900	
3.2.9.5	Pessoas			500		
	1) Auxílio-doença	V		500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					1.500
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					1.500
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		1.000	1.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		500	500	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa					108.440
	Despesa Variável					32.270
	TOTAL					140.710

3.03.12 — 3ª AUDITORIA DE GUERRA DA 3ª REGIÃO MILITAR

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			140.710
01.03.1.0043	Atividades Judicativas e Administrativas		140.710	
	TOTAL		140.710	140.710

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3-03-13 — AUDITORIA DE GUERRA DA 4ª REGIÃO MILITAR

FINALIDADE: Julgar os delitos militares ocorridos em sua jurisdição.

LEGISLAÇÃO: Decreto-lei nº 925, de 2-12-38 (Código de Justiça Militar).

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					138.150
2.6.0.0	DESPESAS CORRENTES					136.650
2.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					79.180
2.1.1.0	Pessoal				77.880	
2.1.1.1	Pessoal Civil			77.380		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		50.810		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		26.570		
2.1.2.0	Material de Consumo	V		1.000	1.000	
2.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		600	600	
2.1.4.0	Encargos Diversos	V		200	200	
2.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					57.470
2.2.3.0	Inativos	F		51.380	51.380	
2.2.5.0	Salário-família				5.090	
01.00	Pessoal Civil	F		2.808		
02.00	Inativos Civis	F		2.010		
05.00	Pensionistas	F		762		
2.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				500	
2.2.9.5	Pessoas			500		
	1) Auxílio-doença	V		500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					1.500
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					1.500
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		1.000	1.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		500	500	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa		107.788			
	Despesa Variável		30.370			
	TOTAL		138.150			

3-03-13 — AUDITORIA DE GUERRA DA 4ª REGIÃO MILITAR

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			138.150
01.03.2.0289	Atividades Judicativas e Administrativas		138.150	
	TOTAL		138.150	138.150

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.03.14 — AUDITORIA DE GUERRA DA 5ª REGIÃO MILITAR

FINALIDADE: Julgar os delitos militares ocorridos em sua jurisdição.

LEGISLAÇÃO: Decreto-lei nº 925, de 2-12-38 (Código de Justiça Militar).

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica (Total)
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					143.860
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					142.360
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					86.680
3.1.1.0	Pessoal				81.780	
3.1.1.1	Pessoal Civil			81.780		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		85.210		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		26.570		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		900	900	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		3.800	3.800	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		200	200	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					85.680
3.2.3.0	Inativos	F		49.060	49.060	
3.2.5.0	Salário-família				6.120	
01.00	Pessoal Civil	F		3.048		
03.00	Inativos Civis	F		2.112		
05.00	Pensionistas	F		860		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				800	
3.2.9.5	Pessoas			500		
	1) Auxílio-doença	V		500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					1.500
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					1.500
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		1.000	1.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		500	500	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa		110.390			
	Despesa Variável		33.470			
	TOTAL		143.860			

3.03.14 — AUDITORIA DE GUERRA DA 5ª REGIÃO MILITAR

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			143.860
31.03.7.0050	Atividades Judiciais e Administrativas		143.860	
	TOTAL		143.860	143.860

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3-03.15 — AUDITORIA DE GUERRA DA 6.ª REGIÃO MILITAR

FINALIDADE: Julgar os delitos militares ocorridos em sua jurisdição.

LEGISLAÇÃO Decreto-lei nº 925, de 2-12-38 (Código da Justiça Militar).

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					138.020
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					138.520
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					79.760
3.1.1.0	Pessoal					
3.1.1.1	Pessoal Civil			76.310	76.310	
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		49.740		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		26.570		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		1.000	1.000	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		2.250	2.250	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		200	200	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					56.760
3.2.3.0	Inativos	F		51.380	51.380	
3.2.5.0	Salário-família				4.880	
01.00	Pessoal Civil	F		2.096		
03.00	Inativos Cíveis	F		2.016		
05.00	Pensionistas	F		768		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				500	
3.2.9.5	Pessoas			500		
	1) Auxílio doença	V		500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					1.500
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					1.500
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		1.000	1.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		500	500	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa		108.000			
	Despesa Variável		32.020			
	TOTAL		138.020			

3-03.15 — AUDITORIA DE GUERRA DA 6.ª REGIÃO MILITAR

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			138.020
01.03.2.0051	Atividades Judicativas e Administrativas		138.020	
	TOTAL		138.020	138.020

3.00 00 — PODER JUDICIÁRIO

3.03.16 — AUDITORIA DE GUERRA DA 7.ª REGIÃO MILITAR

FINALIDADE: Julgar os delitos militares ocorridos em sua jurisdição.

LEGISLAÇÃO: Decreto-lei nº 925, de 2-12-38 (Código de Justiça Militar).

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					172.280
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					142.780
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO.....					87.860
3.1.1.0	Pessoal				64.960	
3.1.1.1	Pessoal Civil			64.960		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas.....	F		58.390		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil...	V		26.570		
3.1.2.0	Material de Consumo.....	V		900	900	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros.....	V		1.800	1.800	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		200	200	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					54.920
3.2.3.0	Inativos	F		48.760	48.760	
3.2.5.0	Salário-família				6.600	
01.00	Pessoal Civil	F		2.884		
03.00	Inativos Civis	F		2.400		
05.00	Pensionistas	F		576		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes.....				600	
3.2.9.5	Pessoas			500		
	1) Auxílio doença	V		500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL.....					28.500
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					28.500
4.1.1.0	Obras Públicas	V		28.000	28.000	
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações.....	V		1.000	1.000	
6.1.4.0	Material Permanente	V		500	500	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa					112.810
	Despesa Variável					59.470
	TOTAL					172.280

3.03.16 — AUDITORIA DE GUERRA DA 7.ª REGIÃO MILITAR

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			172.280
01.03.1.0052	Execução de obras na sede da Auditoria	28.000		
01.03.2.0053	Atividades Judicativas e Administrativas		144.280	
	TOTAL	28.000	144.280	172.280

2.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.03.17 — AUDITORIA DE GUERRA DA 8.ª REGIÃO MILITAR

FINALIDADE: Julgar os delitos militares ocorridos em sua jurisdição.

LEGISLAÇÃO: Decreto-lei nº 925, de 2-12-38 (Código de Justiça Militar).

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					166.390
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					166.390
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					81.810
3.1.1.0	Pessoal				76.210	
3.1.1.1	Pessoal Civil			76.210		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		49.640		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		26.570		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		1.200	1.200	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		2.600	2.600	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		800	800	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					83.580
3.2.3.0	Inativos	F		49.060	49.060	
3.2.5.0	Salário-família				0.120	
01.00	Pessoal Civil	F		2.144		
03.00	Inativos Civis	F		2.016		
05.00	Pensionistas	F		960		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				500	
3.2.9.5	Pessoas			500		
	1) Auxílio doença	V		500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					84.580
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					84.580
4.1.1.0	Obras Públicas	V		28.000	28.000	
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		1.000	1.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		600	600	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa					164.390
	Despesa Variável					61.570
	TOTAL					166.390

3.03.17 — AUDITORIA DE GUERRA DA 8.ª REGIÃO MILITAR

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			166.390
31.03.1.0084	Execução de obras na sede da Auditoria	28.000		
31.03.2.0056	Atividades Judiciais e Administrativas		138.390	
	TOTAL	28.000	138.390	166.390

2.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.03.18 — AUDITORIA DE GUERRA DA 9.ª REGIÃO MILITAR

FINALIDADE: Julgar os delitos militares ocorridos em sua jurisdição.

LEGISLAÇÃO: Decreto-lei nº 925, de 3-12-39 (Código de Justiça Militar).

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					142.350
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					140.850
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					81.230
3.1.1.0	Pessoal				78.760	
3.1.1.1	Pessoal Civil			78.760		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		45.450		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		33.310		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		700	700	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		1.600	1.600	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		200	200	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					59.922
3.2.2.0	Inativos	F		53.490	53.490	
3.2.5.0	Salário-família				6.600	
01.00	Pessoal Civil	F		1.624		
03.00	Inativos Civis	F		2.400		
05.00	Pensionistas	F		576		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				500	
3.2.9.5	Pessoas			500		
	1) Auxílio doença	V		500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					1.500
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					1.500
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		1.000	1.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		500	500	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa					104.540
	Despesa Variável					37.810
	TOTAL					142.350

3.03.18 — AUDITORIA DE GUERRA DA 9.ª REGIÃO MILITAR

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			142.350
01.03.2.0056	Atividades Judicativas e Administrativas		142.350	
	TOTAL		142.350	142.350

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3-03-19 — AUDITORIA DE GUERRA DA 10.ª REGIÃO MILITAR

FINALIDADE: Julgar os delitos militares ocorridos em sua jurisdição.

LEGISLAÇÃO: Decreto-lei nº 925, de 2-12-58 (Código de Justiça Militar).

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					98.910
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					79.210
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					77.270
3.1.1.0	Pessoal				76.070	
3.1.1.1	Pessoal Civil			76.070		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		49.500		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		26.570		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		600	600	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		400	400	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		200	200	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					1.940
3.2.5.0	Salário-família				1.440	
01.00	Pessoal Civil	F		1.440		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				500	
3.2.9.5	Pessoas			500		
	1) Auxílio doença	V		500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					19.700
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					19.700
4.1.1.0	Obras Públicas	V		18.200	18.200	
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		1.000	1.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		500	500	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa		50.940			
	Despesa Variável		47.970			
	TOTAL		98.910			

3-03-19 — AUDITORIA DE GUERRA DA 10.ª REGIÃO MILITAR

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			98.910
01.03.1.0007	Execução de obras na sede da Auditoria	18.200		
01.03.2.0056	Atividades Judicativas e Administrativas		80.710	
	TOTAL	18.200	80.710	98.910

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.03.20 — 1ª AUDITORIA DA MARINHA

FINALIDADE: Julgar os delitos militares ocorridos em sua de Justiça Militar).

LEGISLAÇÃO: Decreto-lei nº 925, de 2-12-38 (Código de Justiça Militar).

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					164.460
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					162.960
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					98.830
3.1.1.0	Pessoal				97.130	
3.1.1.1	Pessoa Civil			97.130		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		70.560		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		26.570		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		1.000	1.000	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		500	500	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		200	200	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					64.130
3.2.3.0	Inativos	F		58.230	58.230	
3.2.5.0	Salário-família				6.400	
01.00	Pessoal Civil	F		3.876		
03.00	Inativos Civis	F		1.248		
05.00	Pensionistas	F		576		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				500	
3.2.9.5	Pessoas			500		
	1) Auxílio doença	V		500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					1.500
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					1.500
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		1.000	1.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		500	500	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa			134.190		
	Despesa Variável			30.270		
	TOTAL			164.460		

3.03.20 — 1ª AUDITORIA DA MARINHA

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			164.460
01.03.2.0059	Atividades Judicativas e Administrativas		164.460	
	TOTAL		164.460	164.460

3.00.90 — PODER JUDICIÁRIO

3-03-21 — 2.ª AUDITORIA DA MARINHA

FINALIDADE: Julgar os delitos militares ocorridos em sua jurisdição.

LEGISLAÇÃO: Decreto-lei nº 925, de 2-12-38 (Código de Justiça Militar).

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					182.030
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					180.530
3.1.0.0	DESPESAS DE GUSTEIO					103.460
3.1.1.0	Pessoal				101.760	
3.1.1.1	Pessoal Civil			101.760		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		75.190		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		26.570		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		1.000	1.000	
3.1.3.0	Serviços de Porteiros	V		500	500	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		200	200	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					77.070
3.2.3.0	Inativos	F		70.600	70.600	
3.2.5.0	Salário-família	F			5.970	
01.00	Pessoal Civil	F		4.146		
03.00	Inativos Civis	F		1.248		
05.00	Pensionistas	F		576		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				500	
3.2.9.5	Pessoas			500		
	1) Auxílio doença	V		500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					1.500
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					1.500
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		1.000	1.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		500	500	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa		151.760			
	Despesa Variável		30.270			
	TOTAL		182.030			

3-03-21 — 2.ª AUDITORIA DA MARINHA

Execução Direta.
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (I) Atividade (F) Nº de Ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			182.030
02.05.2.0000	Atividades Judiciais e Administrativas		182.030	
	TOTAL		182.030	182.030

UNIDADES	DESPESAS CORRENTES					DESPESAS DE CAPITAL				TOTAL GERAL
	CUSTEIO			Transferên- cias Correntes	TOTAL	Investimentos	Inversões Financeiras	Transferên- cias de Capital	TOTAL	
	Pessoal	Outros Custos	TOTAL							
3.04.01 — Tribunal Superior Eleitoral	1.202.690	1.612.000	2.814.690	453.220	3.267.910	1.060.000	—	—	1.060.000	4.327.910
3.04.02 — Tribunal Regional Eleitoral de Alagoas	187.550	1.200	188.750	40.060	228.810	12.500	—	—	12.500	241.310
3.04.03 — Tribunal Regional Eleitoral do Amazonas	207.360	4.700	212.060	55.750	267.810	1.000	—	—	1.000	268.810
3.04.04 — Tribunal Regional Eleitoral da Bahia	1.117.930	20.390	1.138.320	186.280	1.324.490	12.850	—	—	12.850	1.337.340
3.04.05 — Tribunal Regional Eleitoral do Ceará	688.009	14.960	702.969	151.180	854.150	3.500	350.000	—	353.500	1.207.650
3.04.06 — Tribunal Regional Eleitoral do Distrito Federal	327.110	26.090	353.200	25.720	378.920	32.700	—	—	32.700	411.620
3.04.07 — Tribunal Regional Eleitoral do Espírito Santo	262.710	7.750	270.460	39.400	309.860	5.000	—	—	5.000	314.860
3.04.08 — Tribunal Regional Eleitoral de Goiás	272.790	5.260	277.990	84.800	362.790	1.800	—	—	1.800	364.590
3.04.09 — Tribunal Regional Eleitoral da Guanabara	2.544.790	50.500	2.595.290	750.180	3.345.470	215.000	—	—	215.000	3.560.470
3.04.10 — Tribunal Regional Eleitoral do Maranhão	431.780	14.200	445.980	114.040	560.020	11.000	—	—	11.000	571.020
3.04.11 — Tribunal Regional Eleitoral de Mato Grosso	265.380	6.500	271.880	31.740	303.620	1.800	—	—	1.800	305.420
3.04.12 — Tribunal Regional Eleitoral de Minas Gerais	1.021.090	45.200	1.066.290	177.100	1.243.390	307.000	—	—	307.000	1.550.390
3.04.13 — Tribunal Regional Eleitoral do Pará	295.810	4.600	300.410	101.460	401.870	2.000	—	—	2.000	403.870
3.04.14 — Tribunal Regional Eleitoral do Paraíba	269.390	6.500	275.890	50.340	326.230	1.500	—	—	1.500	327.730
3.04.15 — Tribunal Regional Eleitoral do Paraná	627.100	9.300	636.400	98.950	735.350	4.500	—	—	4.500	739.850
3.04.16 — Tribunal Regional Eleitoral de Pernambuco	674.910	17.200	692.110	181.900	874.010	2.500	500.000	—	502.500	1.376.510
3.04.17 — Tribunal Regional Eleitoral do Piauí	262.790	5.200	267.990	145.530	413.520	2.000	—	—	2.000	415.520
3.04.18 — Tribunal Regional Eleitoral do Rio de Janeiro	647.250	21.700	668.950	106.100	775.050	3.600	—	—	3.600	778.650
3.04.19 — Tribunal Regional Eleitoral do Rio Grande do Norte	329.240	4.200	333.440	119.790	453.230	12.000	—	—	12.000	465.230
3.04.20 — Tribunal Regional Eleitoral do Rio Grande do Sul	735.760	27.850	763.610	142.250	905.860	204.000	—	—	204.000	1.109.860
3.04.21 — Tribunal Regional Eleitoral de Santa Catarina	469.630	9.300	478.930	195.280	674.210	2.500	—	—	2.500	676.710
3.04.22 — Tribunal Regional Eleitoral de São Paulo	3.004.720	92.100	3.096.820	318.280	3.415.100	57.500	1.218.000	—	1.275.500	4.690.600
3.04.23 — Tribunal Regional Eleitoral de Sergipe	282.520	7.700	290.220	41.900	332.120	6.500	250.000	—	256.500	588.620
TOTAL	16.597.450	2.023.960	18.621.410	3.511.620	22.133.030	1.862.750	2.218.000	—	4.080.750	26.213.780

3.04.00 — JUSTIÇA ELEITORAL

DEMONSTRAÇÃO DA DESPESA POR UNIDADES ORÇAMENTÁRIAS E PROGRAMA

Cr\$ 1.000

UNIDADES	Administração Superior	TOTAL
3.04.01 — Tribunal Superior Eleitoral	4.327.910	4.327.910
3.04.02 — Tribunal Regional Eleitoral de Alagoas	241.310	241.310
3.04.03 — Tribunal Regional Eleitoral do Amazonas	268.810	268.810
3.04.04 — Tribunal Regional Eleitoral da Bahia	1.337.340	1.337.340
3.04.05 — Tribunal Regional Eleitoral do Ceará	1.207.650	1.207.650
3.04.06 — Tribunal Regional Eleitoral do Distrito Federal	421.530	421.530
3.04.07 — Tribunal Regional Eleitoral do Espírito Santo	314.860	314.860
3.04.08 — Tribunal Regional Eleitoral de Goiás	364.590	364.590
3.04.09 — Tribunal Regional Eleitoral da Guanabara	3.560.470	3.560.470
3.04.10 — Tribunal Regional Eleitoral do Maranhão	571.020	571.020
3.04.11 — Tribunal Regional Eleitoral de Mato Grosso	245.420	245.420
3.04.12 — Tribunal Regional Eleitoral de Minas Gerais	2.180.390	2.180.390
3.04.13 — Tribunal Regional Eleitoral do Pará	403.870	403.870
3.04.14 — Tribunal Regional Eleitoral da Paraíba	327.730	327.730
3.04.15 — Tribunal Regional Eleitoral do Paraná	729.750	729.750
3.04.16 — Tribunal Regional Eleitoral de Pernambuco	1.375.610	1.375.610
3.04.17 — Tribunal Regional Eleitoral do Piauí	405.520	405.520
3.04.18 — Tribunal Regional Eleitoral do Rio de Janeiro	778.650	778.650
3.04.19 — Tribunal Regional Eleitoral do Rio Grande do Norte	465.230	465.230
3.04.20 — Tribunal Regional Eleitoral do Rio Grande do Sul	1.109.860	1.109.860
3.04.21 — Tribunal Regional Eleitoral de Santa Catarina	587.240	587.240
3.04.22 — Tribunal Regional Eleitoral de São Paulo	4.690.600	4.690.600
3.04.23 — Tribunal Regional Eleitoral de Sergipe	598.620	598.620
TOTAL	26.513.980	26.513.980

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.04.00 — JUSTIÇA ELEITORAL

3.04.01 — TRIBUNAL SUPERIOR ELEITORAL

FINALIDADE: Processar e julgar as causas referentes aos assuntos eleitorais sob sua jurisdição.

LEGISLAÇÃO: Lei nº 1.164, de 24-7-50; Lei nº 4.737, de 15-7-65; Lei nº 4.961, de 4-5-66.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Orçamento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					4.327.910
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					3.267.910
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					2.814.690
3.1.1.0	Pessoal				2.102.690	
3.1.1.1	Pessoal Civil			1.232.690		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		1.188.590		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil ..	V		14.100		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		50.000	50.000	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		60.900	60.000	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		1.502.000	1.632.000	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					453.220
3.2.3.0	Inativos	F		418.470	418.470	
3.2.5.0	Salário-família				34.030	
01.00	Pessoal Civil	F		30.766		
03.00	Inativos Civis	F		2.304		
05.00	Pensionistas	F		960		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				720	
3.2.9.5	Pessoas			720		
4.0.0.0	1) Auxílio Doença	V		720		1.060.000
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					1.060.000
4.1.1.0	Obras Públicas	V		1.000.000	1.000.000	
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		55.500	55.500	
4.1.4.0	Material Permanente	V		4.500	4.500	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa			1.641.090		
	Despesa Variável			2.686.820		
	TOTAL					4.327.910

3.04.01 — TRIBUNAL SUPERIOR ELEITORAL

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			4.327.910
01.03.1.0061	Construção do edifício sede em Brasília	1.000.000		
01.03.1.0062	Reequipamento da Unidade	60.000		
01.03.2.0063	Custeio de eleições		1.500.000	
01.03.2.0064	Atividades Judicativas e Administrativas		1.767.910	
	TOTAL	1.060.000	3.267.910	4.327.910

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.04.02 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DE ALAGOAS

FINALIDADE: Processar e julgar as causas referentes aos assuntos eleitorais sob sua jurisdição
 LEGISLAÇÃO: Lei nº 1.164, de 24-7-50.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					241.310
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					228.610
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					188.760
3.1.1.0	Pessoal				187.560	
3.1.1.1	Pessoal Civil			127.350		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	P		178.550		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		9.000		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		600	600	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		400	400	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		200	200	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					40.650
3.2.2.0	Inativos	V		25.180	25.180	
3.2.3.0	Saúde-família				14.380	
01.00	Pessoal Civil	P		13.420		
03.00	Inativos Civils	P		960		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				500	
3.2.9.5	Pessoas			500		
	1) Auxílio Doença			500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					12.500
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					12.500
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		12.000	12.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		500	500	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa			210.110		
	Despesa Variável			23.200		
	TOTAL			241.310		

3.04.02 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DE ALAGOAS

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			
01.03.1.0065	Reequipamento da Unidade	22.800		
01.03.2.0065	Atividades Judiciais e Administrativas		100.610	
	TOTAL	22.800	100.610	123.410

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3-04-03 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO AMAZONAS

FINALIDADE: Processar e julgar as causas referentes aos assuntos eleitorais sob sua jurisdição.

LEGISLAÇÃO: Lei nº 1.164, de 24-7-50.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					268.810
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					267.810
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					212.080
3.1.1.0	Pessoal				207.360	
3.1.1.1	Pessoal Civil			207.360		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		201.600		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil ..	V		5.760		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		2.000	2.000	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		2.500	2.500	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		200	200	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					55.750
3.2.3.0	Inativos	F		47.190	47.190	
3.2.5.0	Salário-família				8.060	
01.00	Pessoal Civil	F		7.484		
03.00	Inativos Civis	F		676		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				500	
3.2.9.5	Pessoas			500		
	1) Auxílio Doença	V		500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					1.000
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					1.000
4.1.4.0	Material Permanente	V		1.000	1.000	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa					256.830
	Despesa Variável					11.980
	TOTAL					268.810

3-04-03 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO AMAZONAS

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividades	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			268.810
01.03.2.0067	Atividades Judicativas e Administrativas		268.810	
	TOTAL		268.810	268.810

3.00.00 — FODER JUDICIÁRIO

3.04.04 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DA BAHIA

FINALIDADE: Processar e julgar as causas referentes aos assuntos eleitorais sob sua jurisdição.
 LEGISLAÇÃO: Lei nº 1.164, de 24-7-50.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					1.337.340
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					1.324.490
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					1.138.230
3.1.1.0	Pessoal				1.117.930	
3.1.1.1	Pessoal Civil			1.117.930		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		1.085.090		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil ..	V		32.840		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		10.500	10.500	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		9.600	9.600	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		200	200	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					186.260
3.2.3.0	Inativos	F		150.290	150.290	
3.2.5.0	Salário-família				35.470	
01.00	Pessoal Civil	F		32.686		
03.00	Inativos Civis	F		2.784		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				500	
3.2.9.5	Pessoas	V		500		
	1) Auxílio Doença			500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					12.850
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					12.850
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		12.000	12.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		850	850	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa		1.270.850			
	Despesa Variável		66.490			
	TOTAL		1.337.340			

3.04.04 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DA BAHIA

 Execução Direta
 Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			1.337.340
01.03.1.0068	Reequipamento da Unidade	12.850		
01.03.2.0068	Atividades judicativas e administrativas		1.324.490	
	TOTAL	12.850	1.324.490	1.337.340

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.04.05 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO CEARÁ

FINALIDADE: Processar e julgar as causas referentes aos assuntos eleitorais sob sua jurisdição.
 LEGISLAÇÃO: Lei nº 1.164, de 24-7-50.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					1.207.650
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					854.50
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					702.900
3.1.1.0	Pessoal				688.000	
3.1.1.1	Pessoal Civil			688.000		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		621.200		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil ..	V		66.800		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		4.660	4.660	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		10.100	10.100	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		200	200	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					151.190
3.2.3.0	Inativos	F		120.260	120.260	
3.2.5.0	Salário-família				30.430	
01.00	Pessoal Civil	F		28.510		
03.00	Inativos Cíveis	F		1.920		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				500	
3.2.9.5	Pessoas			500		
	1) Auxílio-doença			500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					353.500
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					3.500
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		1.500	1.500	
4.1.4.0	Material Permanente	V		2.000	2.000	
4.2.0.0	INVERSÕES FINANCEIRAS				350.000	350.000
4.2.1.0	Aquisição de Imóveis	V		350.000		
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa			771.890		
	Despesa Variável			435.760		
	TOTAL			1.207.650		

3.04.05 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO CEARÁ

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			1.207.650
01.03.1.0070	Aquisição do edifício sede	850.000		
01.03.2.0071	Atividades Judicativas e Administrativas		657.650	
	TOTAL	850.000	657.650	1.207.650

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.04.06 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO DISTRITO FEDERAL

FINALIDADE: Processar e julgar as causas referentes aos assuntos eleitorais sob sua jurisdição.

LEGISLAÇÃO: Lei nº 1.164, de 24-7-50.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					421.530
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					388.830
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					388.830
3.1.1.0	Pessoal				327.110	
3.1.1.1	Pessoal Civil			227.110		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		206.420		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil ..	V		20.690		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		20.000	20.000	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		15.000	15.000	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		1.000	1.000	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					85.720
3.2.3.0	Inativos	F		13.720	13.720	
3.2.5.0	Salário-família	F			12.000	
01.00	Pessoal Civil			12.000		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					32.700
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					32.700
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		20.000	20.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		12.700	12.700	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa			332.140		
	Despesa Variável			89.390		
	TOTAL					421.530

3.04.06 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO DISTRITO FEDERAL

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			421.530
01.03.1.0072	Reequipamento da Unidade	32.700		
01.03.2.0073	Atividades Judicativas e Administrativas		388.830	
	TOTAL	32.700	388.830	421.530

3.00-00 — PODER JUDICIÁRIO

3.04.07 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO ESPÍRITO SANTO

FINALIDADE: Processar e julgar as causas referentes aos assuntos eleitorais sob sua jurisdição.

LEGISLAÇÃO: Lei nº 1.164, de 24 de julho de 1950.

Cr\$ 1.000-

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					314.860
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					309.860
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					273.450
3.1.1.0	Pessoal				202.710	
3.1.1.1	Pessoal Civil			262.710		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		251.060		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil ..	V		11.650		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		2.750	2.750	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		4.800	4.800	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		200	200	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					80.400
3.2.3.0	Inativos	F		80.830	80.830	
3.2.5.0	Salário-família				8.070	
01.00	Pessoal Civil	F		7.590		
03.00	Inativos Civis	F		480		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				500	
3.2.9.5	Pessoas	V		500		
	1) Auxílio-doença			500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					5.000
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					5.000
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		4.500	4.500	
4.1.4.0	Material Permanente	V		500	500	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa		289.960			
	Despesa Variável		24.900			
	TOTAL		314.860			

3.04.07 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO ESPÍRITO SANTO

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			814.860
01.03.2.0074	Atividades Judicativas e Administrativas		314.860	
	TOTAL		314.860	814.860

3.00.00 - PODER JUDICIÁRIO

3.04.08 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DE GOIÁS

FINALIDADE: Processar e julgar as causas referentes aos assuntos sob sua jurisdição

LEGISLAÇÃO: Lei nº 1.164, de 24 de julho de 1950.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					364.590
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					277.990
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					277.990
3.1.1.0	Pessoal				272.790	
3.1.1.1	Pessoal Civil			272.790		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		253.370		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil ..	V		19.420		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		3.200	3.200	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		1.800	1.800	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		200	200	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					64.800
3.2.3.0	Inativos	F		75.180	75.180	
3.2.5.0	Salário-família				8.120	
01.00	Pessoal Civil	F		7.488		
03.00	Inativos Civis	F		1.632		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				500	
3.2.9.5	Pessoas			500		
	1) Auxílio-doença	V		500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					1.800
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					1.800
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		1.800	1.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		800	800	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa					337.670
	Despesa Variável					26.920
	TOTAL					364.590

3.04.08 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DE GOIÁS

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			364.590
01.03.2.0076	Atividades Judicativas e Administrativas		364.590	
	TOTAL		364.590	364.590

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.04.09 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DA GUANABARA

FINALIDADE: Processar e julgar as causas referentes aos assuntos e causas sob sua jurisdição.

LEGISLAÇÃO: Lei nº 1.164, de 24-7-50.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					3.560.470
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					3.345.470
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					2.505.290
3.1.1.0	Pessoal				2.344.790	
3.1.1.1	Pessoal Civil			2.544.790		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		2.490.790		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		54.000		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		22.000	22.000	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		28.000	28.000	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		500	500	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					750.180
3.2.3.0	Inativos	F		683.540	683.540	
3.2.5.0	Salário-família				66.140	
01.00	Pessoal Civil	F		61.244		
03.00	Inativos Cíveis	F		2.976		
05.00	Pensionistas	F		1.920		
3.2.9.0	DIVERSAS TRANSFERÊNCIAS CORRENTES				500	
3.2.9.5	Pessoas			500		
	1) Auxílio-doença	V		500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					215.000
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					215.000
4.1.1.0	Obras Públicas	V		200.000	200.000	
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		13.000	13.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		2.000	2.000	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa			3.240.470		
	Despesa Variável			320.000		
	TOTAL			3.560.470		

3.04.09 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DA GUANABARA

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			3.560.470
01.03.1.0076	Construção de prédios para cartórios eleitorais	200.000		
01.03.1.0077	Reequipamento da Unidade	15.000		
01.03.2.0078	Atividades Judicativas e Administrativas		3.345.470	
	TOTAL	215.000	3.345.470	3.560.470

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.04.10 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO MARANHÃO

FINALIDADE: Processar e julgar as causas referentes aos assuntos eleitorais sob sua jurisdição.
 LEGISLAÇÃO: Lei nº 1.164, de 24-7-50.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					871.020
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					860.020
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					445.920
3.1.1.0	Pessoal				431.780	
3.1.1.1	Pessoal Civil			431.780		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		405.670		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		26.210		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		7.000	7.000	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		7.000	7.000	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		200	200	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES	V				114.000
3.2.2.0	Inativos	F		85.200	85.200	
3.2.5.0	Salário-família				18.340	
01.00	Pessoal Civil	F		16.036		
03.00	Inativos Civis	V		2.204		
					500	
3.2.9.0	DIVERSAS TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					
3.2.9.5	Pessoas			500		
	1) Auxílio-doença	V		500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					11.000
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					11.000
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		10.000	10.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		1.000	1.000	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa			519.110		
	Despesa Variável			61.910		
	TOTAL			581.020		

3.04.10 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO MARANHÃO

 Execução Direta
 Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			871.020
01.04.1.0079	Reequipamento da Unidade	11.000		
01.03.2.0080	Atividades Judicativas e Administrativas		560.020	
	TOTAL	11.000	560.020	871.020

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.04.11 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DE MATO GROSSO

FINALIDADE: Processar e julgar as causas referentes aos assuntos eleitorais sob sua jurisdição.

LEGISLAÇÃO: Lei nº 1.164, de 24-7-59.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					245.420
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					245.620
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					211.830
3.1.1.0	Pessoal				805.380	
3.1.1.1	Pessoal Civil			205.380		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		191.090		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil ..	V		14.290		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		3.500	3.500	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		2.500	8.800	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		200	200	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					81.740
3.2.3.0	Inativos	F		23.340	23.340	
3.2.5.0	Salário-família				7.800	
01.00	Pessoal Civil	F		6.940		
03.00	Inativos Civis	F		900	500	
3.2.9.0	DIVERSAS TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					
3.2.9.6	Pessoas			500		
	1) Auxílio-doença	V		500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					1.800
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					1.800
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		1.000	1.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		800	800	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa					222.330
	Despesa Variável					23.090
	TOTAL					245.420

3.04.11 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DE MATO GROSSO

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			
01.03:3.0081	Atividades Judicativas e Administrativas		245.420	245.420
	TOTAL		245.420	245.420

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.04.12 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DE MINAS GERAIS

FINALIDADE: Processar e julgar as causas referentes aos assuntos eleitorais sob sua jurisdição.
 LEGISLAÇÃO: Lei nº 1.164, de 24-7-50.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					2.180.390
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					1.873.380
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					1.686.290
3.1.1.0	Pessoal				1.651.090	
3.1.1.1	Pessoal Civil			1.651.090		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		1.533.800		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		117.290		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		19.470	19.470	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		25.230	25.230	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		500	500	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					177.100
3.2.3.0	Inativos	F		117.180	117.180	
3.2.5.0	Salário-família				59.420	
01.00	Pessoal Civil	F		56.924		
03.00	Inativos Civis	F		2.496		
3.2.9.0	DIVERSAS TRANSFERÊNCIAS CORRENTES				500	
3.2.9.5	Pessoas			500		
	1) Auxílio-doença	V		500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					307.000
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					307.000
4.1.1.0	Obras Públicas	V		300.000	300.000	
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		5.000	5.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		2.000	2.000	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa		1.710.400			
	Despesa Variável		469.990			
	TOTAL		2.180.390			

3.04.12 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DE MINAS GERAIS

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de Ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			2.180.390
01.03.1.0082	Obras do edifício sede	300.000		
01.03.2.0089	Atividades Judicativas e Administrativas		1.880.390	
	TOTAL	300.000	1.880.390	2.180.390

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.04.13 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARÁ

FINALIDADE: Processar e julgar as causas referentes aos assuntos eleitorais sob sua jurisdição.
 LEGISLAÇÃO: Lei nº 1.164, de 24-7-60.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					403.870
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					401.870
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					300.410
3.1.1.0	Pessoal				295.810	
3.1.1.1	Pessoal Civil			295.810		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		282.690		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil ..	V		13.120		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		1.800	1.800	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		2.600	2.600	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		200	200	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					101.460
3.2.3.0	Inativos	F		88.650	88.650	
3.2.5.0	Salário-família				12.310	
01.00	Pessoal Civil	F		11.350		
03.00	Inativos Civis	F		960		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				500	
3.2.9.5	Pessoas			500		
	1) Auxílio doença	V		500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					2.000
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					2.000
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		1.000	1.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		1.000	1.000	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa		383.650			
	Despesa Variável		20.220			
	TOTAL		403.870			

3.04.13 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARÁ

 Execução Direta
 Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			403.870
61.63.2.0084	Atividades Judicativas e Administrativas		403.870	
	TOTAL		403.870	403.870

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.04.14 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DA PARAIBA

FINALIDADE: Processar e julgar as causas referentes aos assuntos eleitorais sob sua jurisdição.

LEGISLAÇÃO: Lei nº 1.164, de 24-7-50.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					327.730
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					326.230
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					275.330
3.1.1.0	Pessoal				269.390	
3.1.1.1	Pessoal Civil			269.390		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		240.550		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoa Civil	V		20.840		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		4.500	4.500	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		1.800	1.800	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		200	200	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					59.840
3.2.3.0	Inativos	F		35.840	35.840	
3.2.5.0	Salário-família				14.000	
01.00	Pessoal Civil	F		12.560		
03.00	Inativos Civis	F		1.440		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				500	
3.2.9.5	Pessoas			500		
	1) Auxílio doença	V		500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					1.500
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					1.500
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		500	500	
4.1.4.0	Material Permanente	V		1.000	1.000	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa			238.390		
	Despesa Variável			29.340		
	TOTAL			327.730		

3.04.14 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DA PARAIBA

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			327.730
01.03.2.0085	Atividades Judicativas e Administrativas		327.730	
	TOTAL		327.730	327.730

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.04.15 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

FINALIDADE: Processar e julgar as causas referentes aos assuntos eleitorais sob sua jurisdição.

LEGISLAÇÃO: Lei nº 1.164, de 24-7-50.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					729.750
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					725.250
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					636.300
3.1.1.0	Pessoal				627.100	
3.1.1.1	Pessoal Civil			627.100		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	P		586.280		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil ..	V		40.820		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		7.000	7.000	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		2.000	2.000	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		300	200	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					88.950
3.2.3.0	Inativos	F		70.590	70.590	
3.2.5.0	Salário-família				17.860	
01.00	Pessoal Civil	F		16.996		
03.00	Inativos Civis	F		664		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				500	
3.2.9.5	Pessoas			500		
	1) Auxílio doença	V		500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					4.500
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					4.500
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		2.000	2.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		2.500	2.500	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa			674.730		
	Despesa Variável			55.020		
	TOTAL					729.750

3.04.15 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			729.750
01.03.2.0086	Atividades Judicativas e Administrativas		729.750	
	TOTAL		729.750	729.750

3.00.00 - PODER JUDICIÁRIO

3.04.16 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DE PERNAMBUCO

FINALIDADE: Processar e julgar as causas referentes aos assuntos eleitorais sob sua jurisdição.

LEGISLAÇÃO: Lei nº 1.164, de 24-7-50.

Cr\$.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					1.375.610
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					873.110
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					691.210
3.1.1.0	Pessoal				674.010	
3.1.1.1	Pessoal Civil			674.010		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		645.570		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil ..	V		28.440		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		8.000	8.000	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		9.000	9.000	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		200	200	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					131.900
3.2.3.0	Inativos	F		133.310	133.310	
3.2.3.0	Salário-família				48.090	
01.00	Pessoal Civil	F		48.130		
03.00	Inativos Civis	F		960		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				500	
3.2.9.4	Pessoas			500		
	1) Auxílio doença	V		500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					602.500
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					2.500
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		1.000	1.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		1.500	1.500	
4.2.0.0	INVERSÕES FINANCEIRAS					500.000
4.2.1.0	Aquisições de Imóveis	V		500.000	500.000	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa			626.970		
	Despesa Variável			542.640		
	TOTAL					1.375.610

3.04.16 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DE PERNAMBUCO

Execução Direta
Cr\$ 1.300

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			1.375.610
01.03.1.0081	Aquisição do Edifício para sede do Tribunal	500.000		
01.03.2.0038	Atividades Judicativas e Administrativas		675.610	
	TOTAL	500.000	675.610	1.375.610

3.00.00 — FODER JUDICIÁRIO

3.04.17 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PIAUI

FINALIDADE: Processar e julgar as causas referentes aos assuntos eleitorais sob sua jurisdição.

LEGISLAÇÃO: Lei nº 1.164, de 24-7-50.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotação Ordinárias		
	TOTAL GERAL					405.520
						=====
						405.520
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					257.990
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO				252.790	
3.1.1.0	Pessoal					
3.1.1.1	Pessoal Civil			352.790		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		239.050		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil ..	V		13.740		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		2.000	2.000	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		3.130	3.000	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		200	200	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					145.530
3.2.3.0	Inativos	F		77.990	77.990	
3.2.5.0	Salário-família				67.540	
01.00	Pessoal Civil	F		65.820		
03.00	Inativos Civis	F		1.920		
						2.000
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					2.000
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		1.000	1.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		1.000	1.000	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa		384.580			
	Despesa Variável		20.940			
	TOTAL		405.520			

3.04.17 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PIAUI

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			405.520
01.03.2.0039	Atividades Judicativas e Administrativas		405.520	
	TOTAL		405.520	405.520

3.00.00 - PODER JUDICIÁRIO

3.04.18 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO RIO DE JANEIRO

FINALIDADE: Processar e julgar as causas referentes aos assuntos eleitorais sob sua jurisdição.

LEGISLAÇÃO: Lei nº 1.164, de 24-7-50.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					778.650
						775.050
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					668.950
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO				647.250	
3.1.1.0	Pessoal					
3.1.1.1	Pessoal Civil			647.250		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		625.530		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		21.720		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		7.500	7.500	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		14.000	14.000	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		200	200	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					108.100
3.2.3.0	Inativos	F		82.600	82.600	
3.2.5.0	Salário-família				23.000	
01.00	Pessoal Civil	F		22.040		
03.00	Inativos Cíveis	F		960		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				500	
3.2.9.5	Pessoas			500		
	1) Auxílio doença			500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					8.600
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					8.600
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		1.600	1.600	
4.1.4.0	Material Permanente	V		2.000	2.000	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa			731.130		
	Despesa Variável			47.520		
	TOTAL			778.650		

3.04.18 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO RIO DE JANEIRO

Execução Direta
Cr\$ 1.800

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			778.650
01.03.2.0030	Atividades Judicativas e Administrativas		778.650	
	TOTAL		778.650	778.650

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.04.19 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO RIO GRANDE DO NORTE

FINALIDADE: Processar e julgar as causas referentes aos assuntos eleitorais sob sua jurisdição
 LEGISLAÇÃO: Lei nº 1.164, de 24-7-50.

Cr\$ 1.600

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Funções	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					465.230
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					453.230
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					329.449
3.1.1.0	Pessoal				329.240	
3.1.1.1	Pessoal Civil			329.240		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		911.390		
02.00	Despesa Variáveis com Pessoal Civil	V		17.880		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		3.500	3.500	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		1.500	1.500	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		200	200	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					110.790
3.2.3.0	Inativos	F		103.070	103.070	
3.2.5.0	Salário-família				16.220	
01.00	Pessoal Civil	F		15.260		
03.00	Inativos Civis	F		960		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				500	
3.2.9.5	Pessoas			500		
	1) Auxílio doença	V		500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					12.000
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					12.000
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		11.000	11.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		1.000	1.000	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa			430.670		
	Despesa Variável			34.560		
	TOTAL					465.230

3.04.19 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO RIO GRANDE DO NORTE

 Execução Direta
 Cr\$ 1.500

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			435.230
01.93.1.0091	Reequipamento da Unidade	12.000		
01.92.2.0092	Atividades Judicativas e Administrativas		423.230	
	TOTAL	12.000	423.230	435.230

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.04.20 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO RIO GRANDE DO SUL

FINALIDADE: Processar e julgar as causas referentes aos assuntos eleitorais sob sua jurisdição.
 LEGISLAÇÃO: Lei nº 1.164, de 24-7-50.

Cr\$ 1.800

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					1.109.860
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					905.860
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					763.610
3.1.1.0	Pessoal				735.760	
3.1.1.1	Pessoal Civil			735.760		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		695.070		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil ..	V		40.690		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		14.260	14.260	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		13.390	13.390	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		200	200	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					142.260
3.2.3.0	Inativos	F		120.070	120.070	
3.2.5.0	Salário-família				21.680	
01.00	Pessoal Civil	F		20.720		
03.00	Inativos Civis	F		960		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				500	
3.2.9.5	Pessoas			500		
	1) Auxílio doença			500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					204.000
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					204.000
4.1.1.0	Obras Públicas	V		200.000	200.000	
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		2.500	2.500	
4.1.4.0	Material Permanente	V		1.500	1.500	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa					836.820
	Despesa Variável					273.040
	TOTAL					1.109.860

3.04.20 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO RIO GRANDE DO SUL

Execução Direta
 Cr\$ 1.800

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			1.109.860
01.03.1.0093	Obras do Edifício sede do Tribunal	200.000		
01.03.2.0094	Atividades Judicativas e Administrativas		909.860	
	TOTAL	200.000	909.860	1.109.860

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.04.21 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DE SANTA CATARINA

FINALIDADE: Processar e julgar as causas referentes aos assuntos eleitorais sob sua jurisdição.

LEGISLAÇÃO: Lei nº 1.164, de 24-7-60.

Cr\$ 1.000.

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					587.240
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					584.740
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					478.880
3.1.1.0	Pessoal				469.680	
3.1.1.1	Pessoal Civil			469.680		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		433.650		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		36.030		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		6.000	6.000	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		2.000	2.000	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		200	200	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					108.860
3.2.3.0	Inativos	F		63.360	63.360	
3.2.5.0	Salário-família				42.000	
01.00	Pessoal Civil	F		20.080		
03.00	Inativos Civis	F		1.920		
3.2.8.0	Diversas Transferências Correntes				500	
3.2.9.6	Pessoas			500		
	1) Auxílio doença	V		500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					2.500
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					2.500
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		1.200	1.200	
4.1.4.0	Material Permanente	V		1.300	1.300	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa		539.010			
	Despesa Variável		48.230			
	TOTAL		587.240			

3.04.21 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DE SANTA CATARINA

EXECUÇÃO ORÇ. Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			587.240
01.03.2.0095	Atividades Judicativas e Administrativas		587.240	
	TOTAL		587.240	587.240

3.09.64 — PODER JUDICIÁRIO

3 04 22 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DE SÃO PAULO

FINALIDADE: Processar e julgar as causas referentes aos assuntos eleitorais sob sua jurisdição.

LEGISLAÇÃO: Lei nº 1.164, de 24-7-50.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	Descrição	Fam ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					4.690.600
2.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					3.418.100
2.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					3.096.800
2.1.1.0	Pessoal				3.004.720	
01.1.1.1	Pessoal Civil			3.004.720		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	V		3.844.090		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		100.620		
2.1.2.0	Material de Consumo	V		24.620	24.620	
2.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		56.980	56.980	
2.1.4.0	Encargos Diversos	V		600	600	
2.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					918.100
2.2.2.0	Inativos	V		258.160	258.160	
2.2.4.0	Pensionistas	V		5.820	5.820	
2.2.5.0	Salário-família				84.100	
01.00	Pessoal Civil	V		50.848		
02.00	Inativos Civis	V		3.852		
2.2.2.0	Diversas Transferências Correntes				800	
2.2.2.5	Pessoas			800		
	1) Auxílio doença	V		800		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					1.275.800
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					57.500
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		55.000	55.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		2.500	2.500	
4.2.0.0	INVERSOES FINANCEIRAS					1.218.000
4.2.1.0	Aquisições de Imóveis	V		1.218.000	1.218.000	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa			3.161.870		
	Despesa Variável			1.528.730		
	TOTAL					4.690.600

3 04 22 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DE SÃO PAULO

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			4.690.600
01.03.1.0006	Aquisição do Prédio para Sede	1.218.000		
01.03.1.0007	Reequipamento da Unidade	57.500		
01.03.2.0008	Atividades Judicativas e Administrativas		3.415.100	
	TOTAL	1.275.500	3.415.100	4.690.600

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.04.23 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DE SERGIPE

FINALIDADE: Processar e julgar as causas referentes aos assuntos eleitorais sob sua jurisdição.

LEGISLAÇÃO: Lei nº 1.164, de 24-7-50.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					598.620
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					342.120
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					300.220
3.1.1.0	Pessoal				292.520	
3.1.1.1	Pessoal Civil			292.520		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		283.270		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		9.250		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		3.700	3.700	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		3.800	3.800	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		200	200	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					41.900
3.2.3.0	Inativos	F		27.860	27.860	
3.2.5.0	Salário-família				13.540	
01.00	Pessoal Civil	F		18.252		
03.00	Inativos Civis	F		288		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				500	
3.2.9.5	Pessoas			500		
	1) Auxílio doença	V		500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					256.500
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					6.500
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		3.200	3.200	
4.1.4.0	Material Permanente	V		4.300	4.300	
4.2.0.0	INVERSOES FINANCEIRAS					250.000
4.2.1.0	Aquisições de Imóveis	V		250.000	250.000	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa			324.670		
	Despesa Variável			273.950		
	TOTAL					598.620

3.04.23 — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DE SERGIPE

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			598.620
01.03.1.0099	Aquisição de Prédio para Sede	250.000		
01.03.2.0100	Atividades Judicativas e Administrativas		348.620	
	TOTAL	250.000	348.620	598.620

3.05.00 — JUSTIÇA DO TRABALHO
DEMONSTRAÇÃO DA DESPESA POR UNIDADES E CATEGORIAS ECONOMICAS

Cr\$ 1.000

UNIDADES	DESPESAS CORRENTES					DESPESAS DE CAPITAL				TOTAL GERAL
	CUSTEIO			Transferên- cias Correntes	TOTAL	Investimentos	Inversões Financeiras	Transferên- cias de Capital	TOTAL	
	Pessoal	Outros Custos	TOTAL							
3.05.01 — Tribunal Superior do Trabalho ..	1.610.210	154.200	1.764.410	518.710	2.283.120	423.000	—	—	423.000	2.706.120
3.05.02 — Tribunal Regional do Trabalho e Juntas de Conciliação e Julga- mento da 1ª Região	4.234.680	133.500	4.368.180	215.310	5.183.490	29.000	100.000	—	129.000	5.312.490
3.05.03 — Tribunal Regional do Trabalho e Juntas de Conciliação e Julga- mento da 2ª Região	6.780.140	293.000	7.073.140	265.890	7.339.030	43.000	—	—	43.000	7.382.030
3.05.04 — Tribunal Regional do Trabalho e Juntas de Conciliação e Julga- mento da 3ª Região	2.947.990	63.500	3.011.490	172.370	3.189.860	19.500	—	—	19.500	3.209.360
3.05.05 — Tribunal Regional do Trabalho e Juntas de Conciliação e Julga- mento da 4ª Região	3.703.830	188.500	3.892.330	143.300	4.035.630	40.000	—	—	40.000	4.075.630
3.05.06 — Tribunal Regional do Trabalho e Juntas de Conciliação e Julga- mento da 5ª Região	1.644.450	76.000	1.720.450	121.000	1.841.450	11.500	—	—	11.500	1.852.950
3.05.07 — Tribunal Regional do Trabalho e Juntas de Conciliação e Julga- mento da 6ª Região	1.343.630	54.000	1.397.630	107.240	1.504.870	13.000	—	—	13.000	1.517.870
3.05.08 — Tribunal Regional do Trabalho e Juntas de Conciliação e Julga- mento da 7ª Região	990.530	26.600	1.017.130	102.260	1.119.390	5.000	—	—	5.000	1.124.390
3.05.09 — Tribunal Regional do Trabalho e Juntas de Conciliação e Julga- mento da 8ª Região	964.090	61.300	1.025.390	114.790	1.140.180	171.000	—	—	171.000	1.311.180
TOTAL	24.819.550	1.050.600	25.870.150	1.766.870	27.637.020	755.000	100.000	—	855.000	28.492.020

3.05.00 — JUSTIÇA DO TRABALHO

DEMONSTRAÇÃO DA DESPESA POR UNIDADES ORÇAMENTÁRIAS E PROGRAMA.

Cr\$ 1.000

UNIDADES	Administração Superior	TOTAL
3.05.01 — Tribunal Superior do Trabalho	2.706.120	2.706.120
3.05.02 — Tribunal Regional do Trabalho e Juntas de Conciliação e Julgamento da 1ª Região	5.312.490	5.312.490
3.05.03 — Tribunal Regional do Trabalho e Juntas de Conciliação e Julgamento da 2ª Região	7.382.030	7.382.030
3.05.04 — Tribunal Regional do Trabalho e Juntas de Conciliação e Julgamento da 3ª Região	3.209.360	3.209.360
3.05.05 — Tribunal Regional do Trabalho e Juntas de Conciliação e Julgamento da 4ª Região	4.075.630	4.075.630
3.05.06 — Tribunal Regional do Trabalho e Juntas de Conciliação e Julgamento da 5ª Região	1.852.950	1.852.950
3.05.07 — Tribunal Regional do Trabalho e Juntas de Conciliação e Julgamento da 6ª Região	1.517.870	1.517.870
3.05.08 — Tribunal Regional do Trabalho e Juntas de Conciliação e Julgamento da 7ª Região	1.124.390	1.124.390
3.05.09 — Tribunal Regional do Trabalho e Juntas de Conciliação e Julgamento da 8ª Região	1.311.180	1.311.180
TOTAL	28.492.020	28.492.020

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.05.00 — JUSTIÇA DO TRABALHO

3.05.01 — TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO

FINALIDADE: 1) T.R.T. — Conciliar e julgar originariamente os dissídios coletivos que ocorrerem dentro da respectiva jurisdição.
2) J.C.J. — Julgar as diligências e praticar os atos processuais deferidos pelo Tribunal Regional do Trabalho ou pelo Tribunal Superior do Trabalho

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					2.706.120
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					2.283.120
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					1.764.410
3.1.1.0	Pessoal				1.610.210	
3.1.1.1	Pessoal Civil			1.610.210		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		1.583.190		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil ..	V		27.020		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		31.200	31.200	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		23.000	23.000	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		100.000	100.000	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					518.710
3.2.3.0	Inativos	F		480.000	480.000	
3.2.5.0	Salário-família				28.710	
01.00	Pessoal Civil	F		38.710		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					423.000
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					423.000
4.1.1.0	Obras Públicas	V		400.000	400.000	
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		15.000	15.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		8.000	8.000	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa		2.101.900			
	Despesa Variável		604.220			
	TOTAL		2.706.120			

3.05.01 — TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			2.706.120
01.03.1.0101	Construção do Edifício-Sede em Brasília	400.000		
01.03.1.0102	Reequipamento da Unidade	23.000		
01.03.2.0103	Atividades Judicativas e Administrativas		2.283.120	
	TOTAL	423.000	2.283.120	2.706.120

3.00.00 — FODER JUDICIÁRIO

3.05.02 — TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO E JUNTAS
DE CONCILIAÇÃO E JULGAMENTO DA 1ª REGIÃO

FINALIDADE: 1) T.R.T. — Conciliar e julgar, originária mente, os dissídios coletivos que ocorrerem dentro da respectiva jurisdição.
2) J.C.J. — Julgar as diligências e praticar os atos processuais deferidos pelo Tribunal Regional do Trabalho ou pelo Tribunal Superior do Trabalho.

LEGISLAÇÃO: Decreto-lei nº 5.452, de 1-3-45; Lei nº 2.392, de 8-1-55; Lei nº 2.694, de 24-12-55; Lei nº 3.492, de 18-12-55; Lei nº 3.500, de 21-12-55; Lei nº 3.486, de 10-12-58.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESA		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					5.312.490
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					5.183.490
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					4.968.180
3.1.1.0	Pessoal				4.834.680	
3.1.1.1	Pessoal Civil			4.834.680		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		4.790.530		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil ..	V		44.150		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		26.600	26.600	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		26.000	26.000	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		900	180	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					215.310
3.2.3.0	Inativos	F		122.050	122.050	
3.2.5.0	Salário-família				93.260	
01.00	Pessoal Civil	F		84.960		
03.00	Inativos Civils	F		9.500		
						129.003
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					29.000
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		15.000	15.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		14.000	14.000	
4.2.0.0	INVERSÕES FINANCEIRAS					100.000
4.2.1.0	Aquisições de Imóveis	V		100.000	100.000	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa			4.935.840		
	Despesa Variável			218.650		
	TOTAL					5.312.490

3.05.02 — TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO E JUNTAS DE CONCILIAÇÃO
E JULGAMENTO DA 1ª REGIÃOExecução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			5.312.490
01.03.1.0104	Aquisição de Prédio para a Junta de Conciliação e Julgamento de Petrópolis	100.000		
01.03.1.0105	Reequipamento da Unidade	20.000		
01.03.2.0100	Atividades Judicativas e Administrativas		5.183.490	
	TOTAL	120.000	5.183.490	5.312.490

§.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.05.03 — TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO E JUNTAS DE CONCILIAÇÃO E JULGAMENTO DA 2.ª REGIÃO

FINALIDADE: 1) T.R.T. — Conciliar e julgar, originariamente, os dissídios coletivos que ocorrerem dentro da respectiva jurisdição.
 2) J.C.J. — Julgar as diligências e praticar os atos processuais deferidos pelo Tribunal Regional do Trabalho ou pelo Tribunal Superior do Trabalho.

LEGISLAÇÃO: Decreto-lei nº 5.452, de 1-5-45; Lei nº 2.392, de 8-1-55; Lei nº 2.034, de 24-12-55; Lei nº 2.492, de 18-12-58; Lei nº 3.500, de 21-12-58; Lei nº 3.488, de 10-12-58.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					7.382.030
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					7.339.030
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					7.073.140
3.1.1.0	Pessoal				6.780.140	
3.1.1.1	Pessoal Civil			6.780.140		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		6.700.790		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		79.350		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		91.500	91.500	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		200.000	200.000	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		1.500	1.500	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					265.890
3.2.3.0	Inativos	F		141.550	141.550	
3.2.5.0	Salário-família				123.840	
01.00	Pessoal Civil	F		123.264		
03.00	Inativos Civis	F		576		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				500	
3.2.9.5	Pessoas			500		
	1) Auxílio-doença	V		500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					43.000
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					43.000
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		20.000	20.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		23.000	23.000	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa			6.966.180		
	Despesa Variável			415.850		
	TOTAL			7.382.030		

3.05.03 — TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO E JUNTAS DE CONCILIAÇÃO E JULGAMENTO DA 2.ª REGIÃO

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			7.382.030
01.03.1.0107	Reequipamento da Unidade	43.000		
01.03.2.0108	Atividades Judiciais e Administrativas		7.339.030	
	TOTAL	43.000	7.339.030	7.382.030

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.05.04 — TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO E JUNTAS DE CONCILIAÇÃO E JULGAMENTO DA 3.ª REGIÃO

FINALIDADES: 1) T.R.T. — Conciliar e julgar, originariamente, os dissídios coletivos que ocorrerem dentro da respectiva jurisdição.

2) J.C.J. — Julgar as diligências e praticar os atos processuais deferidos pelo Tribunal Regional do Trabalho, ou pelo Tribunal Superior do Trabalho.

LEGISLAÇÃO: Decreto-lei nº 5.452-45; Leis ns. 2.393-55, 2.763-56, 3.492-58 e 3.486-58, 3.500-58.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					3.209.360
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					3.189.860
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					3.011.490
3.1.1.0	Pessoal				2.947.990	
3.1.1.1	Pessoal Civil			2.947.990		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		2.853.150		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil ..	V		94.840		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		30.000	30.000	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		33.000	33.000	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		500	500	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					178.370
3.2.3.0	Inativos	F		86.950	86.950	
3.2.5.0	Salário-família				91.420	
01.00	Pessoal Civil	F		88.736		
03.00	Inativos Cíveis	F		2.684		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					19.500
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					19.500
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		12.000	12.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		7.500	7.500	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa			3.031.520		
	Despesa Variável			177.840		
	TOTAL			3.209.360		

3.05.04 — TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO E JUNTAS DE CONCILIAÇÃO E JULGAMENTO DA 3.ª REGIÃO

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			3.209.360
01.03.1.0109	Reequipamento da Unidade	19.500		
01.03.2.0110	Atividades Judicativas e Administrativas		3.189.860	
	TOTAL	19.500	3.189.860	3.209.360

3.00. 0 — PODER JUDICIÁRIO

3 05.05 — TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO E JUNTAS DE CONCILIAÇÃO E JULGAMENTO DA
4.ª REGIÃO

FINALIDADE: 1) T.R.T. — Conciliar e julgar, originariamente, os dissídios coletivos que ocorrerem dentro da respectiva jurisdição.

2) J.C.J. — Julgar as diligências e praticar os atos processuais deferidos pelo Tribunal Regional do Trabalho, ou pelo Tribunal Superior do Trabalho.

LEGISLAÇÃO: Decreto-lei nº 5.452, de 1-5-45; Lei nº 3.322, de 8-1-55; Lei nº 2.691, de 24-12-55; Lei nº 2.763, de 2-5-56; Lei nº 3.492, de 18-12-58; Lei nº 2.500, de 21-12-58; Lei nº 3.486, de 10-12-58.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					4.075.630
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					4.035.630
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					3.022.830
2.1.1.0	Pessoal				3.703.830	
3.1.1.1	Pessoal Civil			2.703.830		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		2.576.980		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		126.850		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		50.000	50.000	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		137.000	137.000	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		1.500	1.500	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					143.300
3.2.3.0	Inativos	P		100.800	100.800	
3.2.5.0	Salário-família				42.500	
01.00	Pessoal Civil	F		40.380		
03.00	Inativos Civis	F		1.920		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					40.000
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					40.000
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		20.000	20.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		20.000	20.000	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa		3.730.260			
	Despesa Variável		355.350			
	TOTAL					4.075.630

3 05.05 — TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO E JUNTAS DE CONCILIAÇÃO E JULGAMENTO DA
4.ª REGIÃOExecução direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) 3º de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			4.075.630
01.03.1.0111	Reequipamento da Unidade	40.000		
01.03.2.0112	Atividades Judiciais e Administrativas		4.035.630	
	TOTAL	40.000	4.035.630	4.075.630

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.05.06 — TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO E JUNTAS DE CONCILIAÇÃO E JULGAMENTO DA 5.ª REGIÃO

FINALIDADE: 1) T.R.T. — Conciliar e julgar, originariamente, os dissídios coletivos que ocorrerem dentro da respectiva jurisdição.

2) J.C.J. — Julgar as diligências e praticar os atos processuais deferidos pelo Tribunal Regional do Trabalho, ou pelo Tribunal Superior do Trabalho.

LEGISLAÇÃO: Decreto-lei nº 5.452, de 1-5-45; Lei nº 2.393 de 8-1-55; Lei nº 2.694, de 24-12-55; Lei nº 2.763, de 2-5-56; Lei nº 3.492, de 18-12-58; Lei nº 3.500, de 21-12-58; Lei nº 3.486, de 10-12-58.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					1.352.950
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					1.341.450
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					1.230.450
3.1.1.0	Pessoal				1.644.450	
3.1.1.1	Pessoal Civil			1.644.450		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		1.459.470		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		184.980		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		28.000	28.000	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		47.000	47.000	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		1.000	1.000	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					121.000
3.2.3.0	Inativos	F		60.000	60.000	
3.2.5.0	Salário-família				60.000	
01.00	Pessoal Civil	F		58.400		
03.00	Inativos Civis	F		1.600		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				1.000	
3.2.9.6	Pessoas			1.000		
	1) Auxílio-doença	V		1.000		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					11.500
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					11.500
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		5.500	5.500	
4.1.4.0	Material Permanente	V		6.000	6.000	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa			1.579.470		
	Despesa Variável			273.480		
	TOTAL					1.852.950

3.05.06 — TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO E JUNTAS DE CONCILIAÇÃO E JULGAMENTO DA 5.ª REGIÃO

Execução direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			1.852.950
01.03.1.0113	Reequipamento da Unidade	11.500		
01.03.2.0114	Atividades Judicativas e Administrativas		1.841.450	
	TOTAL	11.500	1.841.450	1.852.950

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.05.07 — TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO E JUNTAS DE CONCILIAÇÃO
E JULGAMENTO DA 6.ª REGIÃO

FINALIDADE: 3) T.R.T. — Conciliar e julgar, originariamente, os dissídios coletivos que ocorrerem dentro da respectiva jurisdição.

2) J.C.J. — Julgar as diligências e praticar os atos processuais deferidos pelo Tribunal Regional do Trabalho, ou pelo Tribunal Superior do Trabalho.

LEGISLAÇÃO: Decreto-lei nº 5.452, de 1-5-45; Lei nº 2.392, de 8-1-55; Lei nº 2.694, de 24-12-55; Lei nº 2.703, de 2-5-56; Lei nº 3.492, de 13-12-58; Lei nº 3.500, de 21-12-58; Lei nº 3.488, de 10-12-58.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					1.517.870
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					1.504.870
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					1.397.920
3.1.1.0	Pessoal				1.343.930	
3.1.1.1	Pessoal Civil			1.343.630		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		1.285.570		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		58.060		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		20.000	20.000	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		33.000	33.000	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		1.000	1.000	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					107.240
3.2.3.0	Inativos	F		73.710	73.710	
3.2.5.0	Salário-família				33.530	
01.00	Pessoal Civil	F		26.930		
03.00	Inativos Civis	F		7.500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					13.000
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					13.000
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		8.000	8.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		5.000	5.000	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa			1.392.810		
	Despesa Variável			125.060		
	TOTAL					1.517.870

3.05.07 — TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO E JUNTAS DE CONCILIAÇÃO
E JULGAMENTO DA 6.ª REGIÃOExecução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) N° de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			1.517.870
01.03.1.0115	Reequipamento da Unidade	13.000		
01.03.2.0116	Atividades Judicativas e Administrativas		1.504.870	
	TOTAL	13.000	1.504.870	1.517.870

2.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

2.05.08 — TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO E JUNTAS DE CONCILIAÇÃO E JULGAMENTO DA 7.ª REGIÃO

FINALIDADE: 1) T.R.T. — Conciliar e julgar, originariamente, os dissídios coletivos que ocorrerem dentro da respectiva jurisdição.

2) J.C.J. — Julgar as diligências e praticar os atos processuais deferidos pelo Tribunal Regional do Trabalho, ou pelo Tribunal Superior do Trabalho.

LEGISLAÇÃO: Decreto-lei nº 5.452, de 1-5-45; Lei nº 2.392, de 8-1-55; Lei nº 2.694, de 24-12-55; Lei nº 2.763, de 2-5-56; Lei nº 3.492, de 18-12-58; Lei nº 3.500, de 21-12-58; Lei nº 3.486, de 10-12-58.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					1.124.390
2.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					1.119.390
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					1.017.130
3.1.1.0	Pessoal				990.530	
3.1.1.1	Pessoal Civil			990.530		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		978.330		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		12.200		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		8.500	8.500	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		17.500	17.500	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		600	600	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					102.360
3.2.3.0	Inativos	F		93.410	93.410	
3.2.5.0	Salário-família				8.350	
01.00	Pessoal Civil	F		7.390		
03.00	Inativos Cíveis	F		960		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes	V			500	
3.2.9.5	Pessoas			500		
	1) Auxílio-doença	V		500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					5.000
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					5.000
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		2.000	2.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		3.000	3.000	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa			1.080.090		
	Despesa Variável			44.300		
	TOTAL			1.124.390		

3.05.08 — TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO E JUNTAS DE CONCILIAÇÃO E JULGAMENTO DA 7.ª REGIÃO

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			1.124.390
01.03.2.0117	Atividades Judicativas e Administrativas		1.124.390	
	TOTAL		1.124.390	1.124.390

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3-05-09 — TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO E JUNTAS DE CONCILIAÇÃO E JULGAMENTO DA 8.ª REGIÃO

FINALIDADE: 1) T.R.T. — Conciliar e julgar, originariamente, os dissídios coletivos que ocorrerem dentro da respectiva jurisdição.
2) J.C.J. — Julgar as diligências e praticar os atos processuais deferidos pelo Tribunal Regional do Trabalho, ou pelo Tribunal Superior do Trabalho.

LEGISLAÇÃO: Decreto-lei nº 5.452, de 1-5-65; Lei nº 2.392, de 8-1-65; Lei nº 2.694, de 24-12-65; Lei nº 2.768, de 2-5-66; Lei nº 3.492, de 18-12-68; Lei nº 3.500, de 21-12-68; Lei nº 3.488, de 10-12-68.

Cr\$ 1.000

CATEGORIA Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESA		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					1.311.180
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					1.140.180
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					1.025.390
3.1.1.0	Pessoal	—			964.090	
3.1.1.1	Pessoal Civil			864.090		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		863.490		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil ..	V		80.600		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		20.000	20.000	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		38.000	38.000	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		3.300	3.300	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					114.790
3.2.3.0	Inativos	F		77.230	77.230	
3.2.5.0	Salário-família				27.060	
01.00	Pessoal Civil	F		83.320		
03.00	Inativos Civis	F		3.840		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				500	
3.2.9.3	Pessoas			500		
	1) Auxílio-doença	V		500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					171.000
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					171.000
4.1.1.0	Obras Públicas	V		150.000	150.000	
4.1.2.0	Equipamentos e Instalações	V		5.000	5.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		16.000	16.000	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa					997.780
	Despesa Variável					313.400
	TOTAL					1.311.180

3-05-09 — TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO E JUNTAS DE CONCILIAÇÃO E JULGAMENTO DA 8.ª REGIÃO

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			1.311.180
01.03.1.0118	Construção do edifício sede	150.000		
01.03.1.0119	Equipamento da Unidade	21.000		
01.03.2.0120	Atividades Judicativas e Administrativas		1.140.180	
	TOTAL	171.000	1.149.180	1.311.180

3.06.00 — JUSTIÇA FEDERAL DE PRIMEIRA INSTANCIA

DEMONSTRAÇÃO DA DESPESA POR UNIDADE ORÇAMENTARIA E PROGRAMA

Cr\$ 1.000

UNIDADE	DESPESAS CORRENTES					DESPESAS DE CAPITAL				TOTAL GERAL
	CUSTEIO			Transferên- cias Correntes	TOTAL	Investimentos	Inversões Financeiras	Transferên- cias de Capital	TOTAL	
	Pessoal	Outros Custos	TOTAL							
3.06.00 — Justiça Federal de Primeira Ins- tância	4.503.000	175.840	4.675.840	224.160	4.900.000	600.000	—	—	600.000	5.500.000
TOTAL	4.500.000	175.840	4.675.840	224.160	4.900.000	600.000	—	—	600.000	5.500.000

DEMONSTRAÇÃO DA DESPESA POR UNIDADE E CATEGORIAS ECONOMICAS

Cr\$ 1.000

UNIDADE	Administração Superior	TOTAL
3.06.00 — Justiça Federal de Primeira Instância	5.500.000	5.500.000
TOTAL	5.500.000	5.500.000

3.06.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.06.00 — JUSTIÇA FEDERAL DE PRIMEIRA INSTANCIA

FINALIDADE: Administrar a Justiça Federal de primeira instância nos Estados, no Distrito Federal e nos Territórios.
 LEGISLAÇÃO: Lei nº 5.010, de 30-5-66. Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					5.500.000
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					4.900.000
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					4.675.840
3.1.1.0	Pessoal				4.500.000	
3.1.1.1	Pessoal Civil			4.500.000		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		4.500.000		
3.1.2.0	Materiais de Consumo	V		80.000	80.000	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		80.000	80.000	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		15.840	15.840	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					224.160
3.2.5.0	Salário-família				224.160	
01.00	Pessoal Civil	F		224.160		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					600.000
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					600.000
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		300.000	300.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		300.000	300.000	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa			4.724.160		
	Despesa Variável			775.840		
	TOTAL					5.500.000

3.06.00 — JUSTIÇA FEDERAL DE PRIMEIRA INSTANCIA

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			5.500.000
01.03.1.0121	Equipamento da Unidade	600.000		
01.03.2.0122	Atividades Judicativas e Administrativas		4.900.000	
	TOTAL	600.000	4.900.000	5.500.000

3.07.00 — JUSTIÇA DO DISTRITO FEDERAL E DOS TERRITÓRIOS
DEMONSTRAÇÃO DA DESPESA POR UNIDADES ORÇAMENTÁRIAS E CATEGORIAS ECONÔMICAS

Cr\$ 1.000

UNIDADES	DESPESAS CORRENTES					DESPESAS DE CAPITAL				TOTAL GERAL
	CUSTEIO			Transferên- cias Correntes	TOTAL	Investimentos	Inversões Financeiras	Transferên- cias de Capital	TOTAL	
	Pessoal	Outros Custeios	TOTAL							
3.07.01 — Tribunal de Justiça do Distrito Federal	2.578.280	128.000	2.706.280	179.100	2.885.380	1.442.000	—	—	1.442.000	4.327.380
3.07.02 — Tribunal de Justiça do Distrito Federal (Justiça dos Territórios)	—	33.500	33.500	—	33.500	46.000	—	—	46.000	79.500
TOTAL	2.578.280	161.500	2.739.780	179.100	2.918.880	1.488.000	—	—	1.488.000	4.406.880

DEMONSTRAÇÃO DA DESPESA POR UNIDADES ORÇAMENTÁRIAS E PROGRAMA

Cr\$ 1.000

UNIDADES	Administração Superior	TOTAL
3.07.01 — Tribunal de Justiça do Distrito Federal	4.327.380	4.327.380
3.07.02 — Tribunal de Justiça do Distrito Federal (Justiça dos Territórios)	79.500	79.500
TOTAL	4.406.880	4.406.880

3.00.00 — PODER JUDICIÁRIO

3.07.02 — TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO DISTRITO FEDERAL (Justiça dos Territórios)

FINALIDADE: Julgar as causas e recursos que, de acordo com os Códigos de Processo Civil e Penal, sejam da sua competência.

LEGISLAÇÃO: Decreto-lei nº 8.887, de 21-9-44; Decreto-lei nº 8.727, de 18-1-46.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					79.500
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					33.500
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					33.500
3.1.2.0	Material de Consumo	V		15.000	15.000	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		16.000	16.000	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		2.500	2.500	
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					46.000
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					46.000
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		6.000	6.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		40.000	40.000	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Variável					79.500
	TOTAL					79.500

3.07.02 — TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO DISTRITO FEDERAL (Justiça dos Territórios)

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			79.500
01.03.1.0138	Reequipamento da Unidade	46.000		
01.03.2.0127	Atividades Judicativas e Administrativas		33.500	
	TOTAL	46.000	33.500	79.500

A Comissão de Finanças

PROJETO DE LEI DA CAMARA Nº 235, DE 1966

(Nº 3.800-A, na Casa de origem)

ESTIMA A RECEITA E FIXA A DESPESA DA UNIAO PARA O EXERCÍCIO FINANCEIRO DE 1967

4.00.00 — PODER EXECUTIVO

4.11.00 — MINISTÉRIO DA MARINHA

DEMONSTRAÇÃO DA DESPESA POR UNIDADES ORÇAMENTARIAS E CATEGORIAS ECONOMICAS

Cr\$ 1.000

UNIDADES	DESPESAS CORRENTES					DESPESAS DE CAPITAL				TOTAL GERAL
	CUSTEIO			Transferên- cias Correntes	TOTAL	Investimentos	Inversões Financeiras	Transferên- cias de Capital	TOTAL	
	Pessoal	Outros Custeios	TOTAL							
4.11.01 — Secretaria Geral da Marinha ...	188.372.578	42.859.600	231.232.178	82.555.156	313.787.334	38.461.650	1.011.000	—	39.472.650	353.259.984
4.11.02 — Tribunal Marítimo	339.962	7.460	347.422	64.844	412.266	1.350	—	—	1.350	413.616
TOTAL GERAL	188.712.540	42.867.060	231.579.600	82.620.000	314.199.600	38.463.000	1.011.000	—	39.474.000	353.673.600

DEMONSTRAÇÃO DA DESPESA POR UNIDADES ORÇAMENTARIAS E PROGRAMAS

Cr\$ 1.000

UNIDADES	Administração Superior	Educação	Saúde	Transporte	Habitação e Serviços	Defesa e Segurança Nacional	Assistência Social e Previdência	TOTAL
4.11.01 — Secretaria Geral da Marinha	—	2.397.880	2.665.567	17.357.412	1.611.356	260.739.961	68.487.808	353.259.984
4.11.02 — Tribunal Marítimo	413.616	—	—	—	—	—	—	413.616
TOTAL	413.616	2.397.880	2.665.567	17.357.412	1.611.356	260.739.961	68.487.808	353.673.600

4.11.00 — MINISTÉRIO DA MARINHA

4.11.00 — MINISTÉRIO DA MARINHA

4.11.01 — SECRETARIA GERAL DA MARINHA

FINALIDADE: Dirigir e fiscalizar a logística de produção e administrar a Marinha Brasileira, estabelecendo para este fim diretivas e normas gerais de ação.

LEGISLAÇÃO: Decreto nº 32.273, de 18-2-55 — Decreto nº 53.369, de 5-1-64.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Pontos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					838.359.984
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					813.787.334
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					331.232.178
3.1.1.0	Pessoal				188.372.576	
3.1.1.1	Pessoal Civil			47.053.338		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		44.704.174		
02.00	Despesas Variáveis com o Pessoal Civil	V		2.349.164		
3.1.1.2	Pessoal Militar			141.319.240		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		101.043.140		
02.00	Despesas Variáveis com o Pessoal Militar	V		40.274.100		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		32.696.600	32.696.600	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		6.718.000	6.718.000	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		3.445.000	3.445.000	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					82.555.158
3.2.1.0	Subvenções Sociais	V		192.000	192.000	
3.2.3.0	Inativos	F		60.340.158	60.340.158	
3.2.4.0	Pensionistas	F		6.900.000	6.900.000	
3.2.5.0	Salário-família	F		15.120.000	15.120.000	
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes	V		3.000	3.000	
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					39.472.650
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					38.461.650
4.1.1.0	Obras Públicas	V		8.032.000	8.032.000	
4.1.2.0	Serviços em Regime de Programação Especial	V		8.020.071	14.943.969	
	1) Y.21 — Fundo Naval	F	6.923.898			
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		13.409.681	13.409.681	
4.1.4.0	Material Permanente	V		2.076.000	2.076.000	
4.2.0.0	INVERSÕES FINANCEIRAS					1.011.000
4.2.1.0	Aquisição de Imóveis	V		1.011.000	1.011.000	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa			235.033.368		
	Despesa Variável			118.226.616		
	TOTAL			353.259.984		

4.11.00 — MINISTÉRIO DA MARINHA

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	EDUCAÇÃO			
	Ensino Primário			860.346
04.02.1.1635	Recuperação e ampliação da rede escolar primária	380.000		
04.02.2.1636	Manutenção da rede escolar primária		480.346	
	Ensino Médio			741.643
04.03.1.1637	Recuperação da Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro	100.000		
04.03.2.1638	Ensino médio específico ao Colégio Naval e Escola de Marinha Mercante		641.643	
	Ensino Superior			794.891
04.04.1.1639	Recuperação das edificações da Escola Naval	300.000		
04.04.2.1640	Formação e especialização de Técnica militar		494.891	
04.04.2.1641	Escola Politécnica, para a Universidade de São Paulo mediante convênio		39.000	
	Divulsa Cultural			1.000
04.07.2.1642	Auxílio a União dos Escoteiros do Brasil (Divisão Nacional dos Escoteiros do Mar) Decreto-lei nº 8.828, de 24-1-1946		1.000	
	SAÚDE			
	Atividades de Assistência Hospitalar			2.665.567
05.03.1.1643	Aquisição de equipamentos hospitalares	271.703		
05.03.1.1644	Ampliação e recuperação da rede hospitalar	500.000		
05.03.2.1645	Manutenção da rede hospitalar		1.894.864	
	TRANSPORTE			
	Marítimo			17.357.412
07.04.1.1646	Recuperação de edificações da Diretoria de Hidrografia e Navegação	100.000		
07.04.1.1647	Construção da estação rádio-geômetro	497.000		
07.04.1.1648	Recuperação da rede de edificações do Serviço de Portos e Costas e Vias Navegáveis	100.000		
07.04.1.1649	Construção Naval	7.137.200		
07.04.1.1650	Embarcações Hidrográficas	242.800		
07.04.1.1651	Embarcações Patrulha	2.620.000		
07.04.1.1652	Aquisição de agências e residências da rede administrativa da Diretoria de Portos e Costas	203.114		
07.04.1.1653	Recuperação e Manutenção da rede de sinalização	888.947		
07.04.2.1654	Segurança ao tráfego marítimo, fluvial e lacustre		5.568.301	
	HABITAÇÃO			
	Planos Habitacionais Específicos			1.611.356
11.03.1.1655	Aquisição de Residências em São Paulo	680.636		
11.03.1.1656	Aquisição de Residências em Brasília	127.200		
11.03.1.1657	Residências Funcionais	800.000		
11.03.2.1658	Coordenação do Programa Habitacional		3.520	
	DEFESA E SEGURANÇA NACIONAL			
	Marinha			259.182.388
13.04.1.1659	Reequipamento das Unidades	1.745.000		
13.04.1.1660	Rede de Tráfego Marítimo	2.209.500		
13.04.1.1661	Manutenção e Reparos dos Meios Flutuantes	3.000.000		
13.04.1.1662	Segurança Interna	3.000.000		
13.04.1.1663	Fabricação de Munição	2.000.000		
13.04.1.1664	Aquisição de Equipamentos Eletrônicos	1.946.500		

4.11.00 — MINISTÉRIO DA MARINHA

Execução Indireta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
13.04.1.1665	Prosseguimento da Construção da Escola de Guerra Naval	500.000		
13.04.1.1666	Prosseguimento da Construção da Base Naval de Natal	300.000		
13.04.1.1667	Recuperação das edificações da Base Naval de Salvador	50.000		
13.04.1.1668	Prosseguimento da Construção da Base Naval de Val-de-cães	300.000		
13.04.1.1669	Prosseguimento da Construção da Base Naval de Ladário	100.000		
13.04.1.1670	Prosseguimento da Construção da Base Aero-Naval de São Pedro D'Aldéia	600.000		
13.04.1.1671	Prosseguimento da Construção da Base Naval do Rio de Janeiro	300.000		
13.04.1.1672	Prosseguimento da Construção da Base Naval de Recife	80.000		
13.04.1.1673	Prosseguimento da Construção da Base Naval de Aratu	4.500.000		
13.04.1.1674	Prosseguimento de obras para Força de Fuzileiros da Esquadra	300.000		
13.04.1.1675	Construção de edificações para as Forças Regionais de Fuzileiros Navais	100.000		
13.04.1.1676	Recuperação das edificações e instalações do Quartel de Marinheiros	200.000		
13.04.1.1677	Recuperação das instalações de Armazenamento de Munição	300.000		
13.04.1.1678	Recuperação das Edificações e Instalações do EMA e Distritos Navais	200.000		
13.04.1.1679	Recuperação e Ampliação das Edificações do Serviço de Intendência da Marinha	400.000		
13.04.1.1680	Recuperação das Edificações do Centro de Instrução "Alte. Wandenkolk"	120.000		
13.04.2.1681	Direção, coordenação e serviços administrativos		209.702.129	
13.04.2.1682	Dispositivo de Segurança Naval		26.941.259	
	Treinamento e Aperfeiçoamento de Pessoal			879.752
13.13.2.1683	Especialização e aperfeiçoamento de Oficiais e Praças		879.752	
	Estudos e Pesquisas			677.821
13.13.2.1684	Desenvolvimento de Pesquisas científicas e Tecnológicas		672.821	
13.14.2.1685	Universidade do Recife, para o Instituto de Biologia Marinha, mediante convênio		5.000	
	ASSISTÊNCIA SOCIAL E PREVIDÊNCIA			
	Pensões a Inativos e Pensionistas			67.240.156
14.02.2.1686	Pagamento a Inativos e Pensionistas		67.240.156	
	Assistência Social			1.247.652
14.04.2.1687	Auxílio a Fundação Osório (Decreto-lei n.º 2.917, de 26-1-1946)		156.000	
14.04.2.1688	Serviços Assistenciais da Armada		1.091.632	
	Total	37.396.680	315.863.334	353.259.954

4.11.00 — MINISTÉRIO DA MARINHA

4.11.02 — TRIBUNAL MARÍTIMO

FINALIDADE: Apreciação dos acidentes e fatos da navegação sobre águas, atuando como órgão autônomo auxiliar do Poder Judiciário.

LEGISLAÇÃO: Lei nº 2.180, de 5-2-54 — Lei nº 3.543, de 11-2-59.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					413.616
8.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					412.269
8.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					347.432
8.1.1.0	Pessoal				339.962	
8.1.1.1	Vessoal Civil			359.862		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		326.032		
02.00	Despesas Variáveis com o Pessoal Civil	V		13.029		
8.1.2.0	Material de Consumo	V		2.760	2.850	
8.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		4.510	4.510	
8.1.4.0	Encargos Diversos	V		100	100	
8.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					64.844
8.2.3.0	Inativos	F		50.232	50.232	
8.2.5.0	Salário-família	F		14.592	14.592	
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					1.350
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					1.350
4.1.4.0	Material Permanente	V		1.350	1.350	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa					391.777
	Despesa Variável					21.839
	TOTAL					413.616

4.11.02 — TRIBUNAL MARÍTIMO

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Judiciário			420.816
01.08.2.1089	Justiça Marítima		413.616	
	TOTAL		413.616	420.816

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 235, DE 1966

(Nº 3.800-A, na Casa de origem).

ESTIMA A RECEITA E FIXA A DESPESA DA UNIÃO PARA O EXERCÍCIO FINANCEIRO DE 1967

4.00.00 — PODER EXECUTIVO

4.02.00 — ESTADO-MAIOR DAS FORÇAS ARMADAS

DEMONSTRAÇÃO DA DESPESA POR UNIDADES ORÇAMENTÁRIAS E CATEGORIAS ECONÔMICAS

Cr\$ 1.000

UNIDADES	DESPESAS CORRENTES					DESPESAS DE CAPITAL				TOTAL GERAL
	CUSTEIO			Transferên- cias Correntes	TOTAL	Investimentos	Inversões Financeiras	Transferên- cias de Capital	TOTAL	
	Pessoal	Outros Custos	TOTAL							
4.02.00 — Estado-Maior das Forças Arma- das	107.736	218.820	516.556	11.460	528.036	12.090.180	—	—	12.090.180	12.618.216
4.02.01 — Estado Maior das Forças Arma- das (Escola Superior de Guerra)	210.008	193.000	393.008	20.776	413.784	40.000	—	—	40.000	453.784
TOTAL	407.744	501.820	909.564	32.256	941.820	12.130.180	—	—	12.130.180	13.072.000

DEMONSTRAÇÃO DA DESPESA POR UNIDADES ORÇAMENTÁRIAS E PROGRAMAS

Cr\$ 1.000

UNIDADES	DEFESA- E SEGURANÇA NACIONAL	HABITAÇÃO E SERVIÇOS URBANOS	TOTAL
4.02.00 — Estado-Maior das Forças Armadas	9.618.216	2.000.000	12.618.216
4.02.01 — Escola Superior de Guerra	453.784	—	453.784
TOTAL	10.072.000	2.000.000	12.072.000

4.02.00 — ESTADO MAIOR DAS FORÇAS ARMADAS

4.02.01 — ESTADO-MAIOR DAS FORÇAS ARMADAS

FINALIDADE: Preparar as decisões relativas à organização e emprego em conjunto das Forças Armadas e os planos correspondentes, bem como colaborar no preparo da mobilização total do País para a Guerra.

LEGISLAÇÃO: Decreto-lei nº 9.107, 1-4-46 — Decreto-lei nº 9.520, de 25-7-46 — Lei nº 600-A, de 24-12-48 — Decreto nº 49.096, de 10-10-60 — Decreto nº 53.020, de 28-11-63 — Decreto nº 1.310, de 8-8-64.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					12.618.216
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					528.036
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					516.556
3.1.1.0	Pessoal				197.736	
3.1.1.1	Pessoal Civil			84.736		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		60.016		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		24.720		
3.1.1.2	Pessoal Militar			113.000		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		100.000		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Militar	V		13.000		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		91.240	91.240	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		127.400	127.400	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		100.180	100.180	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					11.480
3.2.5.0	Salário-Família	F		2.880	2.880	
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes	V		8.600	8.600	
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					12.090.180
4.1.0.0	INVESTIMENTOS	V				12.090.180
4.1.1.0	Obras Públicas	V		7.020.000	7.020.000	
4.1.2.0	Serviços em Regime de Programação Especial 1) Y.33 — Fundo do Serviço Militar	F			750.000	
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V	750.000	2.556.000	2.556.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		1.764.180	1.764.180	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa					912.896
	Despesa Variável					11.705.320
	TOTAL					12.618.216

4.02.01 — ESTADO-MAIOR DAS FORÇAS ARMADAS

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	DEFESA E SEGURANÇA NACIONAL			
	Planejamento e Coordenação das Forças Armadas			9.618.216
13.02.1.0231	Prosseguimento da Construção do Edifício Sede do EMFA, inclusive Cr\$ 50.000.000 para prosseguimento das obras do Clube das Forças Armadas	3.320.180		
13.02.1.0232	Prosseguimento da Construção do Hospital das Forças Armadas	4.020.000		
13.02.2.0233	Atividades relacionadas com o cumprimento da Lei do Serviço Militar		750.000	
13.02.2.0234	Direção e Atividades Gerais		528.036	
	HABITAÇÃO E SERVIÇOS URBANOS			
	Planos Habitacionais Especiais			3.000.000
11.03.1.0235	Construção de residências para o pessoal do EMFA	3.000.000		
	TOTAL	11.340.180	1.278.036	12.618.216

4.02.00 — ESTADO-MAIOR DAS FORÇAS ARMADAS

4.02.02 — ESTADO-MAIOR DAS FORÇAS ARMADAS (Escola Superior de Guerra)

FINALIDADE: Desenvolver e consolidar conhecimentos relativos aos exercício das funções de direção e de planejamento da Segurança Nacional.

LEGISLAÇÃO: Lei nº 785, de 20-3-49 — Decreto nº 53.620, de 4-12-63.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					453.784
3.1.0.0	DESPESAS CORRENTES					413.784
3.0.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					393.008
3.1.1.0	Pessoal				210.008	
3.1.1.1	Pessoal Civil			210.008		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		166.618		
03.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		43.390		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		120.000	120.000	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		32.000	32.000	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		25.000	25.000	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					20.776
3.2.5.0	Salário-família	F		19.876	19.876	
3.2.8.0	Diversas Transferências Correntes	V		1.900	1.900	
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					40.000
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					40.000
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		20.000	20.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		10.000	10.000	
	RECAPITULAÇÃO					
	Despesa Fixa		185.904			
	Despesa Variável		267.796			
	TOTAL					453.784

4.02.02 — ESTADO-MAIOR DAS FORÇAS ARMADAS (Escola Superior de Guerra)

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	DEFESA E SEGURANÇA NACIONAL			
	Planejamento e Coordenação das Forças Armadas			453.784
13.02.2.0236	Direção e atividades gerais		453.784	
	TOTAL		453.784	453.784

A Comissão de Finanças

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 235, DE 1966

(Nº 3.800-A, na Casa de origem)

ESTIMA A RECEITA E FIXA A DESPESA DA UNIÃO
PARA O EXERCÍCIO FINANCEIRO DE 1967

4.00.00 — PODER EXECUTIVO

4.04.00 — MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

Cr\$ 1.000

DEMONSTRAÇÃO DA DESPESA POR UNIDADE ORÇAMENTÁRIA E CATEGORIAS ECONOMICAS

UNIDADE	DESPESAS CORRENTES					DESPESAS DE CAPITAL				TOTAL GERAL
	CUSTEIO			Transferên- cias Correntes	TOTAL	Investimentos	Inversões Financeiras	Transferên- cias de Capital	TOTAL	
	Pessoal	Outros Custeios	TOTAL							
SECRETARIA — Ministério da Aeronáutica	192.774.000	42.519.000	235.293.000	74.981.504	310.274.504	76.000.000	4.500.000	29.200.000	109.700.000	419.974.504
TOTAL GERAL	192.774.000	42.519.000	235.293.000	74.981.504	310.274.504	76.000.000	4.500.000	29.200.000	109.700.000	419.974.504

DEMONSTRAÇÃO DA DESPESA POR UNIDADE ORÇAMENTÁRIA E PROGRAMAS

Cr\$ 1.000

UNIDADE	Educação	Saúde	TRANSPORTE	COMUNICAÇÕES	INDÚSTRIA E COMÉRCIO	HABITAÇÃO E SERVIÇOS URBANOS	DEPESA E SEGURANÇA NACIONAL	ASSISTÊNCIA SOCIAL E PREVIDÊNCIA	TOTAL
4.04.00 — Ministério da Aeronáutica	1.420.430	1.883.242	37.046.429	586.000	5.250.000	12.000.000	313.228.403	48.560.000	419.974.504
TOTAL	1.420.430	1.883.242	37.046.429	586.000	5.250.000	12.000.000	313.228.403	48.560.000	419.974.504

4.04.00 — MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

4.04.00 — MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

FINALIDADE: Cooperar com os demais órgãos do governo para garantir a ordem legal e assegurar a defesa nacional; organizar, aparelhar e adestrar a Força Aérea Brasileira; orientar, desenvolver e coordenar a Aeronáutica Civil e Comercial; coordenar e incentivar as indústrias aeronáuticas do País.

LEGISLAÇÃO: Decreto nº 9.888, de 16-9-46.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					419.974.504
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					310.274.504
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					235.293.000
3.1.1.0	Pessoal				192.774.000	
3.1.1.1	Pessoal Civil			50.574.000		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		45.937.000		
02.00	Despesas Variáveis com o Pessoal Civil	V		4.637.000		
3.1.1.2	Pessoal Militar			142.200.000		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		111.140.000		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Militar	V		31.060.000		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		28.597.000	28.597.000	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		10.102.000	10.102.000	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		3.820.000	3.820.000	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					74.981.504
3.2.1.0	Subvenções Sociais	V		101.000	101.000	
3.2.2.0	Subvenções Econômicas	V		8.500.000	8.500.000	
3.2.3.0	Inativos	F		45.000.000	45.000.000	
3.2.4.0	Pensionistas	F		3.500.000	3.500.000	
3.2.5.0	Salário-família	F		16.318.000	16.318.000	
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes	V		1.562.504	1.562.504	
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					109.700.000
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					76.000.000
4.1.1.0	Obras Públicas	V		8.999.000	8.999.000	
4.1.2.0	Serviços em Regime de Programação Especial	V		2.491.000	8.952.429	
	1) Y.12 — Fundo Aeronáutico	F	6.461.429			
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		52.508.906	52.508.906	
4.1.4.0	Material Permanente	V		5.539.665	5.539.665	
4.2.0.0	INVERSÕES FINANCEIRAS					4.500.000
4.2.1.0	Aquisição de Imóveis	V		4.500.000	4.500.000	
4.3.0.0	TRANSFERÊNCIAS DE CAPITAL					29.200.000
4.3.5.0	Auxílios para equipamentos e Instalações	V		11.500.000	11.500.000	
4.3.6.0	Auxílios para Inversões Financeiras	V		7.500.000	7.500.000	
4.3.6.0	Contribuições Diversas	V		10.200.000	10.200.000	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa		228.356.429			
	Despesa Variável		191.618.075			
	TOTAL					419.974.504

4.04.00 — MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Ordem de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	EDUCAÇÃO			
	Ensino Médio			181.926
04.03.2.0568	Funcionamento da Escola Preparatória de Cadetes do Ar		181.926	
	Ensino Superior			1.160.000
04.04.1.0569	Desenvolvimento do Instituto Tecnológico da Aeronáutica	290.000		
04.04.2.0570	Funcionamento do Instituto Tecnológico da Aeronáutica		870.000	
	Assistência a Educandos			72.504
04.06.2.0571	Bolsas de Estudo para o Centro Técnico da Aeronáutica		72.504	
	Difusão Cultural			6.000
04.07.2.0572	Auxílio à União dos Escoteiros do Brasil (Divisão Nacional dos Escoteiros do Ar), Decreto número 8.828, de 24-1-1946		6.000	
	SAÚDE			
	Atividades de Assistência Hospitalar			1.883.242
05.03.1.0573	Ampliação e Reequipamento das Organizações Hospitalares	942.230		
05.03.2.0574	Funcionamento das Organizações de Saúde		941.012	
	TRANSPORTE			
	Aéreo			37.046.429
07.06.1.0575	Construção de Aeroportos, inclusive Cr\$ 50.000.000 para prosseguimento das instalações do aeroporto de Canavieiras	6.461.429		
07.06.1.0576	Construção e Instalação de novos auxílios à navegação aérea	144.000		
07.06.1.0577	Reequipamento das empresas nacionais de Transporte aéreo, concessionárias de linhas regulares	11.500.000		
07.06.2.0578	Empresas brasileiras concessionárias de transporte aéreo que exploram linhas nacionais		6.000.000	
07.06.2	Empresas brasileiras concessionárias de transporte aéreo que exploram linhas internacionais		2.500.000	
07.06.2.0580	Suprimento e manutenção da Rede de Proteção ao Voo		241.000	
07.06.2.0581	Melhoria das condições operacionais das empresas de Aviação Comercial, inclusive de Táxi-Aéreo, mediante programação do Ministério		10.200.000	
	COMUNICAÇÕES			
	Telecomunicações			588.000
08.03.1.0582	Telecomunicações Militares	222.000		
08.03.1.0583	Telecomunicações Aeronáutica e Administrativa	114.000		
08.03.2.0584	Suprimento dos Equipamentos de Telecomunicações		250.000	
	INDÚSTRIA			
	Aeronáutica			4.050.000
09.05.1.0585	Fomento da Indústria de Fabricação de Aeronaves e seus Equipamentos	2.000.000		
09.05.1.0586	Fomento da Indústria de manutenção de Aeronaves e seus equipamentos espaciais	1.700.000		
09.05.1.0587	Fomento da indústria aeronáutica e de atividades espaciais	350.000		
	Estudos e Pesquisas			1.200.000
09.14.1.0588	Desenvolvimento do Centro Técnico da Aeronáutica	1.200.000		
	HABITAÇÃO			
	Planos Habitacionais Específicos			12.000.000
11.03.1.0589	Construção de residências	12.000.000		

4.04.62 — MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DEPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	DEFESA E SEGURANÇA NACIONAL			
	Aeronáutica			812.169.404
13.05.1.0590	Renovação do material aéreo da Força Aérea Brasileira e do Correio Aéreo Nacional	83.179.189		
13.05.1.0591	Ampliação do Centro Técnico da Aeronáutica	894.260		
13.05.1.0592	Prosseguimento da construção da Escola de Aeronáutica, em Pirassununga	1.000.000		
13.05.1.0593	Prosseguimento de obras nas Bases Aéreas e Unidades da Força Aérea Brasileira	6.270.000		
13.05.2.0594	Operação, manutenção e reequipamento das Unidades e Estabelecimentos da F.A.B.		11.425.000	
13.05.2.0595	Direção, coordenação e serviços administrativos		222.544.302	
13.05.2.0596	Operação das Aeronaves da Força Aérea Brasileira		12.227.000	
13.05.2.0597	Suprimento e manutenção de aeronaves e seus equipamentos		11.311.000	
13.05.2.0598	Funcionamento do Centro Técnico da Aeronáutica		760.000	
13.05.2.0599	Funcionamento das Organizações de Ensino da Aeronáutica		244.514	
13.05.2.0600	Suprimento de Material de Intendência às Unidades da Aeronáutica		12.036.199	
13.05.2.0601	Cota do Ministério da Aeronáutica na administração e manutenção do Aeroporto de Campinas (Viracopos), mediante convênio entre o referido Ministério e o Governo do Estado de São Paulo		10.000	
13.05.2.0602	Aeroclubes e escolas de aviação (Decreto nº 11.278, de 8.1.1943)		1.460.000	
	Treinamento e Aperfeiçoamento de Pessoal			85.000
13.13.2.0603	Instituto Brasileiro de Aeronáutica mediante convênio		4.000	
13.13.2.0604	Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico, mediante convênio		4.000	
13.13.2.0605	Escola de Aperfeiçoamento e Preparação da Aeronáutica Civil		20.000	
13.13.2.0606	Fundação Santos Dumont, São Paulo		7.000	
	ASSISTÊNCIA SOCIAL E PREVIDÊNCIA			
	Pensões a Inativos e Pensionistas			48.500.000
14.02.2.0607	Pagamento a Inativos e Pensionistas		48.500.000	
	Assistência Social			60.000
14.04.2.0608	Auxílio à Fundação Osório (Decreto-lei nº 8.317, de 28.1.1946)		60.000	
	TOTAL	77.867.047	342.107.457	419.974.504

A Comissão de Finanças

PROJETO DE LEI DA CAMARA Nº 235, DE 1966

(Nº 3.800-A, na Casa de origem)

ESTIMA A RECEITA E FIXA A DESPESA DA UNIÃO
PARA O EXERCÍCIO FINANCEIRO DE 1967

4.00.00 — PODER EXECUTIVO

4.08.00 — MINISTÉRIO DA GUERRA

DEMONSTRAÇÃO DA DESPESA POR UNIDADES ORÇAMENTÁRIAS E CATEGORIAS ECONOMICAS

Cz\$ 1.000

UNIDADES	DESPESAS CORRENTES					DESPESAS DE CAPITAL				TOTAL GERAL
	CUSTEIO			Transferên- cias Correntes	TOTAL	Investimentos	Inversões Financeiras	Transferên- cias de Capital	TOTAL	
	Pessoal	Outros Custeios	TOTAL							
4.04.00 — Ministério da Guerra	271.900.000	77.562.136	448.562.136	113.352.800	561.914.936	81.223.800	240.000	—	81.473.800	643.387.936
4.08.01 — Território Federal de Fernando Noronha	—	169.500	169.500	—	169.500	127.000	—	—	127.000	296.500
TOTAL GERAL	271.900.000	77.731.636	448.731.636	113.352.800	562.084.436	81.350.800	240.000	—	81.600.800	643.684.436

DEMONSTRAÇÃO DA DESPESA POR UNIDADES ORÇAMENTÁRIAS E PROGRAMAS

Cz\$ 1.000

UNIDADES	Administração Geral	Agricultura	Educação	Saúde	Transporte	Comunicações	Habituação e Serviços Urbanos	Defesa e Segurança Nacional	Assistência Social e Providência	TOTAL
4.08.00 — Ministério da Guerra ..	270.000	132.000	63.000	3.498.900	223.000	413.000	15.109.000	534.165.236	38.342.800	643.387.936
4.08.01 — Território Federal de Fernando de Noronha ..	—	13.000	35.000	—	—	—	53.000	205.500	—	296.500
TOTAL	270.000	145.000	138.000	3.498.900	223.000	413.000	15.152.000	534.390.736	38.342.800	643.684.436

4.08.00 — MINISTÉRIO DA GUERRA

4.08.00 — MINISTÉRIO DA GUERRA

FINALIDADE: Assegurar, com as demais Forças Armadas, a defesa da Pátria, garantir o exercício dos Poderes Constituintes, e cumprimento das Leis e a manutenção da ordem.

LEGISLAÇÃO: Decreto nº 47.934, de 15-8-60 — Decreto nº 52.259, de 2-7-63 — Decreto nº 53.343, de 25-10-63 e Lei nº 2.851, de 25-8-56.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					643.387.936
5.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					561.914.936
5.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					448.562.136
5.1.1.0	Pessoal				371.000.000	
5.1.1.1	Pessoal Civil			40.000.000		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		39.367.060		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil ..	V		632.940		
5.1.1.2	Pessoal Militar			331.000.000		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas ..	F		253.324.000		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Militar	V		77.676.000		
5.1.2.0	Material de Consumo	V		59.886.000	59.886.000	
5.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		14.538.136	14.538.136	
5.1.4.0	Encargos Diversos	V		3.138.000	3.138.000	
5.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					113.352.800
5.2.1.0	Subvenções Sociais	V		242.800	242.800	
5.2.2.0	Subvenções Econômicas	V		110.000	110.000	
5.2.3.0	Inativos	F		66.400.000	66.400.000	
5.2.4.0	Pensionistas	F		21.450.000	21.450.000	
5.2.5.0	Salário-família	F		24.860.000	24.860.000	
5.2.9.0	Diversas Transferências Correntes	V		290.000	290.000	
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					81.473.000
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					81.233.000
4.1.1.0	Obras Públicas	V				
4.1.2.0	Serviços em Regime de Programação Especial	V		25.000.000	25.000.000	
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		21.958.000	21.958.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		4.275.000	4.275.000	
4.2.0.0	INVERSÕES FINANCEIRAS					240.000
4.2.1.0	Aquisição de Imóveis	V		240.000	240.000	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa			405.401.060		
	Despesa Variável			237.986.876		
	TOTAL			643.387.936		

4.00.00 — MINISTÉRIO DA GUERRA

4.08.00 — MINISTÉRIO DA GUERRA

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO GERAL			
02.04.2.1489	Geografia e Estatística Levantamento Cartográficos		559.000	559.000
	AGROPECUARIA			
03.03.1.1490	Promoção e Extensão Agropecuária			832.000
03.03.2.1491	Aquisição de Animais Manutenção da Coudelaria	140.000	192.000	
	EDUCAÇÃO			
04.02.2.1492	Ensino Primário Manutenção de Escolas Regimentais		83.000	83.000
	SAÚDE			
05.02.2.1493	Atividades Médico-Sanitárias			1.342.022
05.02.2.1494	Manutenção Geral dos Órgãos de Saúde Assistência Médico-odontológica		1.309.825 32.200	
05.03.1.1495	Atividades de Assistência Hospitalar			2.166.873
05.03.2.1496	Reequipamentos hospitalares Manutenção da Rede Hospitalar	1.045.000	1.111.873	
	TRANSPORTE			
07.05.1.1497	Portos e Vias Navegáveis Aparelhamento de Navegação Fluvial	826.000		826.000
	COMUNICAÇÕES			
08.03.1.1498	Telecomunicações Reaparelhamento da Rede Rádio Fixa (Rede Alto Comando)	402.000		402.000
	HABITAÇÃO			
11.03.1.1499	Planos Habitacionais Específicos Construção de residências para Oficiais e Sargentos inclusive as constantes do Adendo "A"	15.100.000		15.100.000
	DEFESA E SEGURANÇA NACIONAL			
13.03.1.1500	Exército Fabricação, recuperação e aquisição de munições, materiais de Engenharia e de Comunicações	5.760.600		534.785.234
13.03.1.1501	Fabricação, recuperação e aquisição de armamento	845.400		
13.03.1.1502	Construção de novos quartelamentos	4.800.000		
13.03.1.1503	Prosseguimento, melhoramento e ampliação de quartelamentos, inclusive os constantes do Adendo "B"	12.600.000		
13.03.1.1504	Reaparelhamento do Exército	40.680.000		
13.03.1.1505	Reequipamento do Exército	4.368.800		
13.03.1.1506	Reaparelhamento de Fábricas e Arsenais	641.300		
13.03.2.1507	Direção, coordenação e serviços administrativos, in- clusive o constante do Adendo "C"		406.742.836	
13.03.2.1508	Estudo e Exercício Tático no Terreno		88.600	
	ASSISTENCIA SOCIAL E PREVIDENCIA			
14.02.2.1509	Pensões e Inativos e Pensionistas Pagamento a Inativo e Pensionistas		87.850.000	87.850.000
14.04.2.1510	Assistência Social Serviços Assistenciais do Exército		260.800	402.800
14.04.2.1511	Auxílio à Fundação Osório (Decreto-lei nº 8.912 de 28-1-1946), sendo Cr\$ 5.000.000 para a Asso- ciação dos Ex-Combatentes -- Santa Maria		242.800	
	TOTAL	84.916.600	686.472.136	643.387.900

4.08.06 — MINISTÉRIO DA GUERRA

4.08.01 — TERRITÓRIO FEDERAL DE FERNANDO DE NORONHA

FINALIDADE: Defesa Nacional.

LEGISLAÇÃO: Decreto-lei nº 4.102, de 9-2-42. — Decreto-lei nº 5.718, de 3-8-43 — Decreto-lei nº 6.519, de 23-5-44.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					296.500
2.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					169.500
2.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					169.500
2.1.2.0	Material de Consumo	V		126.000	126.000	
2.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		23.500	23.500	
2.1.4.0	Encargos Diversos	V		20.000	20.000	
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					127.000
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					127.000
4.1.1.0	Obras Públicas	V		63.000	63.000	
4.1.2.0	Serviços em Regime de Programação Especial	V		5.000	5.000	
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		42.000	42.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		17.000	17.000	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Variável					296.500
	TOTAL					296.500

4.08.01 — TERRITÓRIO FEDERAL DE FERNANDO DE NORONHA

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	AGROPECUARIA			
	Promoção e Extensão Agropecuária			13.000
03.03.1.1512	Crescimento do Plantel Animal	8.000		
03.03.1.1512	Desenvolvimento do Programa de Produção de Hortaliças e Plantas Forrageiras	5.000		
	EDUCAÇÃO			
	Ensino Médio			25.000
04.03.1.1514	Construção de uma Escola Profissional	25.000		
	HABITAÇÃO			
	Planos Habitacionais Específicos			33.000
04.03.1.1515	Construção de Residências	33.000		
	DEFESA E SEGURANÇA NACIONAL			
	Administração			205.500
03.03.1.1516	Reequipamento da Unidade	36.000		
04.03.2.1517	Direção, coordenação e serviços administrativos		169.500	
	TOTAL	127.000	169.500	296.500

MINISTÉRIO DA GUERRA

ADENDO "A"

1) Construção de Residências destinadas a oficiais e sargentos da Guarnição de Pelotas — QG-ID/3 e 8º R.I. ...	100.000
2) Prosseguimento da construção de casas para oficiais e sargentos da Colônia Militar do Olapoque	50.000
3) Prosseguimento da construção de Residências para oficiais e sargentos do 28º B.O. — Teresina	50.000
4) Prosseguimento da construção de Residências para oficiais e sargentos da Guarnição de Florianópolis (Vila Militar anexa a 14º B.O.)	250.000

ADENDO "B"

1) Prosseguimento, melhoramento e ampliação dos aquartelamentos da Colônia Militar do Olapoque	50.000
2) Obras do Grupo de Obuses — Fortaleza	50.000
3) Colégio Militar de Fortaleza	50.000
4) Estádio da Vila Militar — Guanabara	50.000
5) Prosseguimento e conclusão do Grupo Escolar do Forte de Olinda	80.000

6) Obras no "Campo de Instrução Marechal Hermes" — Três Barras — Santa Catarina	50.000
7) Prosseguimento da Construção da Praça de Esportes do 28º B.O. de Aracajú — Sergipe	50.000

ADENDO "C"

1) Grêmio dos Subtenentes e Sargentos da Guarnição de Cruz Alta — Cruz Alta	5.000
2) Grêmio dos Subtenentes e Sargentos de Santa Maria — Santa Maria	8.000
3) Grêmio dos Subtenentes e Sargentos da Guarnição Federal de Santa Rosa	2.000
4) Grêmio dos Subtenentes e Sargentos da Guarnição Federal de Santo Angelo	5.000
5) Despesas de qualquer natureza com a sede desportiva do Clube Militar do Rio de Janeiro	50.000

ADENDO "D"

1) Associação dos Ex-Combatentes do Brasil — Santa Maria	5.000
--	-------

A Comissão de Finanças

PROJETO DE LEI DA CAMARA Nº 235, DE 1966

(Nº 3.800-A, na Casa de origem)

ESTIMA A RECEITA E FIXA A DESPESA DA UNIÃO
PARA O EXERCÍCIO FINANCEIRO DE 1967

4.00.00 — PODER EXECUTIVO

4.09.00 — MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E DO COMÉRCIO

DEMONSTRAÇÃO DA DESPESA POR UNIDADES ORÇAMENTÁRIAS E CATEGORIAS ECONOMICAS

Cr\$ 1.000

UNIDADES	DESPESAS CORRENTES					DESPESAS DE CAPITAL				TOTAL GERAL
	CUSTEIO			Transferên- cias Correntes	TOTAL	Investimentos	Inversões Financeiras	Transferên- cias de Capital	TOTAL	
	Pessoal	Outros Custeios	TOTAL							
4.09.01 — Gabinete do Ministro	169.524	1.562.300	1.731.824	590	1.732.414	25.000	—	—	25.000	1.757.414
4.09.02 — Gabinete do Ministro (Órgãos Regionais da Indústria e do Co- mércio)	1.113.708	170.640	1.284.348	78.660	1.363.008	122.730	—	—	122.730	1.485.738
4.09.03 — Seção de Segurança Nacional ..	25.399	3.440	28.839	1.056	29.895	1.600	—	—	1.600	31.495
4.09.04 — Secretaria Geral	54.040	39.230	93.270	1.248	94.518	4.400	—	—	4.400	98.918
4.09.05 — Consultoria Jurídica	50.608	760	51.368	1.152	52.520	1.400	—	—	1.400	53.920
4.09.06 — Centro de Estudos Econômicos ..	202.670	113.040	315.710	4.968	320.678	25.000	—	—	25.000	345.678
4.09.07 — Departamento de Administração ..	162.817	640	163.457	7.030	170.487	900	—	—	900	171.387
4.09.08 — Departamento de Administração (Órgãos Dependentes)	1.283.524	907.550	2.191.074	29.268	2.220.342	89.550	—	1.536.000	1.625.550	3.845.892
4.09.09 — Secretaria da Indústria	46.332	570	46.902	390	47.292	1.200	—	—	1.200	48.492
4.09.10 — Departamento Nacional da In- dústria	153.200	7.100	160.300	6.000	166.300	4.000	—	—	4.000	170.300
4.09.11 — Departamento Nacional da Pro- priedade Industrial	780.000	316.000	1.096.000	93.500	1.189.500	23.000	—	—	23.000	1.212.500
4.09.12 — Secretaria do Comércio	51.844	850	52.694	2.320	55.014	2.000	—	—	2.000	57.014
4.09.13 — Departamento Nacional do Co- mércio	364.722	383.700	748.422	14.160	762.582	16.700	—	29.000	45.700	808.282
4.09.14 — Departamento Nacional de Re- gistro do Comércio	595.186	16.000	611.186	26.810	638.006	23.000	—	—	23.000	661.006
4.09.15 — Departamento Nacional de Segu- ros Privados e Capitalização ..	532.435	7.000	539.435	2.352	541.787	6.000	—	—	6.000	547.787
4.09.16 — Instituto Nacional de Tecnologia ..	1.445.802	225.000	1.670.802	50.640	1.721.442	485.000	—	—	485.000	2.206.442
4.09.17 — Instituto Nacional de Pesos e Medidas	412.497	54.000	466.497	19.900	486.397	783.000	—	—	783.000	1.269.397
TOTAL	7.444.308	3.897.820	11.342.128	356.464	11.698.592	1.748.480	—	1.536.000	3.284.480	14.983.072

4.09.00 — MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E DO COMÉRCIO

DEMONSTRAÇÃO DA DESPESA POR UNIDADES ORÇAMENTÁRIAS E PROGRAMAS

Cr\$ 1.000

UNIDADES	Administração Superior	Administração Geral	Indústria e Comércio	Defesa e Segurança Nacional	Total
4.09.01 — Gabinete do Ministro	197.784	—	1.581.000	—	1.758.784
4.09.02 — Gabinete do Ministro (Órgãos Regionais da Indústria e do Comércio)	—	—	1.495.738	—	1.495.738
4.09.03 — Seção de Segurança Nacional	—	—	—	31.495	31.495
4.09.04 — Secretaria Geral	—	—	98.918	—	98.918
4.09.05 — Consultoria Jurídica	—	—	53.920	—	53.920
4.09.06 — Centro de Estudos Econômicos	—	—	346.678	—	346.678
4.09.07 — Departamento de Administração	—	171.387	—	—	171.387
4.09.08 — Departamento de Administração (Órgãos Dependentes)	—	3.869.892	—	—	3.869.892
4.09.09 — Secretaria da Indústria	—	—	48.492	—	48.492
4.09.10 — Departamento Nacional da Indústria	—	—	170.350	—	170.350
4.09.11 — Departamento Nacional da Propriedade Industrial	—	—	1.249.500	—	1.249.500
4.09.12 — Secretaria do Comércio	—	—	57.014	—	57.014
4.09.13 — Departamento Nacional do Comércio	—	—	859.282	—	859.282
4.09.14 — Departamento Nacional de Registro do Comércio	—	—	659.996	—	659.996
4.09.15 — Departamento Nacional de Seguros Privados e Capitalização	—	—	553.787	—	553.787
4.09.16 — Instituto Nacional de Tecnologia	—	—	2.206.442	—	2.206.442
4.09.17 — Instituto Nacional de Pesos e Medidas	—	—	1.269.397	—	1.269.397
TOTAL	197.784	4.041.279	10.630.514	31.495	14.901.072

4.09.00 - MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, E DO COMÉRCIO

4.09.01 - GABINETE DO MINISTRO

FINALIDADE: Prestar assistência ao Titular da Pasta no exame dos assuntos de natureza política, social e administrativa.

LEGISLAÇÃO: Lei nº 4.048, de 29-12-61 — Decreto nº 532, de 23-1-62.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					1.758.784
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					1.732.784
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					1.731.824
3.1.1.0	Pessoal				169.524	
3.1.1.1	Pessoal Civil					
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		34.524		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		135.000		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		3.300	3.300	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		23.000	23.000	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		1.536.000	1.536.000	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					960
3.2.5.0	Salário-família , , ...				960	
01.00	Pessoal Civil	F		960		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					26.000
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					26.000
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		16.000	16.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		10.000	10.000	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa			35.484		
	Despesa Variável			1.723.300		
	TOTAL					1.758.784

4.09.01 - GABINETE DO MINISTRO

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR			
	Poder Executivo			197.784
01.01.2.1518	Assessoria Ministerial		197.784	
	INDÚSTRIA E COMÉRCIO			
	Administração			561.000
09.01.1.1519	Reequipamento da Unidade	26.000		
09.01.2.1520	Promoção e orientação do desenvolvimento industrial		500.000	
09.01.2.1521	Administração da Comissão Executiva da Defesa da Borracha		35.000	
	Planos Especiais			1.000.000
09.09.2.1522	Orientação e coordenação do desenvolvimento do comércio exterior		1.000.000	
	TOTAL	26.000	1.762.784	1.758.784

4.09.00 — MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E DO COMÉRCIO

4.09.02 — GABINETE DO MINISTRO (Órgãos Regionais da Indústria e do Comércio)

FINALIDADE: Planejar, coordenar, dirigir e controlar, dentro das respectivas jurisdições, a execução das atividades específicas do MIC.

LEGISLAÇÃO: Lei nº 4.048, de 29-12-61; Decreto nº 523, de 23-1-63.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fina ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Despesas Ordinárias		
	TOTAL GERAL					1.495.733
3.9.0.0	DESPESAS CORRENTES					1.363.003
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					1.284.340
3.1.1.0	Pessoal				1.113.703	
3.1.1.1	Pessoal Civil			1.113.703		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		1.101.103		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		12.600		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		36.210	36.210	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		128.930	128.930	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		5.500	5.500	
2.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					78.660
3.2.3.0	Salário-família				78.660	
01.00	Pessoal Civil	F		78.660		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					132.730
4.1.0.0	Investimentos					132.730
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		115.600	115.600	
1.1.4.0	Material Permanente	V		17.130	17.130	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa			1.179.703		
	Despesa Variável			516.070		
	TOTAL			1.495.733		

4.09.02 — GABINETE DO MINISTRO (Órgãos Regionais da Indústria e do Comércio)

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	INDÚSTRIA E COMÉRCIO			
	Administração			1.495.733
09.01.1.1523	Reequipamento das Delegacias Regionais	132.730		
09.01.2.1524	Administração das Delegacias Regionais		1.363.003	
	TOTAL	132.730	1.363.003	1.495.733

4.09.00 — MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E DO COMÉRCIO

4.09.03 — SEÇÃO DE SEGURANÇA NACIONAL

FINALIDADE: Coordenar as atividades relativas à segurança nacional, no âmbito do MIC.

LEGISLAÇÃO: Decreto nº 47.446, de 17-12-59 — Lei nº 4.048, de 20-12-61 — Decretos-leis ns. 9.775 e 9.775-A.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					31.495
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					29.895
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					28.839
3.1.1.0	Pessoal			25.399	25.399	
3.1.1.1	Pessoal Civil			22.899		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		2.500		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V				
4.1.2.0	Material de Consumo	V		290	290	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		150	150	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		3.000	3.000	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					1.056
3.2.5.0	Salário-família				1.056	
01.00	Pessoal Civil	F		1.056		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					1.600
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					1.600
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		1.000	1.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		600	600	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa					23.955
	Despesa Variável					7.540
	TOTAL					31.495

4.09.03 — SEÇÃO DE SEGURANÇA NACIONAL

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	DEFESA E SEGURANÇA NACIONAL			
	Segurança Nacional			31.495
10.06.2.1525	Assessoramento em assuntos de segurança nacional		31.495	
	TOTAL		31.495	31.495

4.09.00 — MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E DO COMÉRCIO

4.09.04 — SECRETARIA GERAL

FINALIDADE: Assessorar o Ministro de Estado no exame e despacho dos assuntos referentes à Indústria e ao Comércio coordenando as atividades do MIC nestes dois setores, em ligação com outros órgãos, inclusive as entidades de sua jurisdição, competindo-lhe, ainda, a administração geral da Secretaria de Estado.

LEGISLAÇÃO: Lei nº 4.048, de 20-12-61; Decreto nº 538, de 23-1-62.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					98.918
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					94.518
	DESPESAS DE CUSTEIO					93.270
3.1.1.0	Pessoal				54.040	
3.1.1.1	Pessoal Civil			54.040		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		49.040		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil ..	V		5.000		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		600	600	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		38.130	38.130	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		500	500	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					1.248
3.2.5.0	Salário-família				1.248	
01.00	Pessoal Civil	F		1.248		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					4.400
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					4.400
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		4.000	4.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		400	400	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa			50.288		
	Despesa Variável			48.630		
	TOTAL			98.918		

4.09.04 — SECRETARIA GERAL

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	INDÚSTRIA E COMÉRCIO			
	Administração			98.918
09.01.2.1526	Direção e coordenação		98.918	
	TOTAL		98.918	98.918

4.09.00 — MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E DO COMÉRCIO

4.09.05 — CONSULTORIA JURÍDICA

FINALIDADE: a) emitir pareceres sobre questões jurídicas submetidas ao seu exame pelo Ministro de Estado; b) colaborar com o Ministro de Estado, quando solicitado, na elaboração de anteprojetos de leis, decretos e regulamentos; e c) assessorar o Ministro de Estado em todos os assuntos de natureza jurídica ligados às atividades do MII.

LEGISLAÇÃO: Lei nº 4.048, de 29-12-61 — Decreto nº 523, de 23-1-62.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					53.920
2.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					53.920
3.1.9.0	DESPESAS DE CUSTEIO					51.368
3.1.1.0	Pessoal				50.608	
3.1.1.1	Pessoal Civil			50.608		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	P		45.309		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil			4.800		
3.1.2.0	Material de Consumo			400	400	
4.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		360	360	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					1.152
3.2.5.0	Salário-família				1.152	
01.00	Pessoal Civil	P		1.152		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					1.400
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					1.400
4.1.4.0	Material Permanente	V		1.400	1.400	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa		45.309			
	Despesa Variável		6.809			
	TOTAL		53.920			

4.09.05 — CONSULTORIA JURÍDICA

Execução Direta
(Cr\$ 1.000)

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	INDÚSTRIA E COMÉRCIO			
	Administração			63.920
69.01.2.1527	Assistência Jurídica		63.920	
	TOTAL		63.920	63.920

4.09.00 — MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E DO COMÉRCIO

4.09.06 — CENTRO DE ESTUDOS ECONÔMICOS

FINALIDADE: Realizar estudos de natureza econômica, relacionados com o fomento da indústria e do comércio.

LEGISLAÇÃO: Lei nº 4.048, de 29-12-61 — Decreto nº 533, de 23-1-62.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					346.678
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					320.678
3.1.0.0	DESPESA DE CUSTEIO					315.710
3.1.1.0	Pessoal				202.670	
3.1.1.1	Pessoal Civil			202.670		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	P		199.670		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		9.000		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		1.040	1.040	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		72.000	72.000	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		40.000	40.000	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					4.968
3.2.5.0	Salário-família				4.968	
01.00	Pessoal Civil	P		4.968		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					26.000
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					26.000
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		8.000	8.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		18.000	18.000	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa			198.638		
	Despesa Variável			148.040		
	Total			346.678		

4.09.06 — CENTRO DE ESTUDOS ECONÔMICOS

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	INDÚSTRIA E COMÉRCIO			
09.14.1.1528	Estudos e Pesquisas			346.678
08.14.2.1529	Reequipamento da Unidade	26.000	320.678	
	Estudos da conjuntura econômica			
	TOTAL	26.000	320.678	346.678

4.09.00 — MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E DO COMÉRCIO

4.09.07 — DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO

FINALIDADE: Orientar, fiscalizar e executar as atividades relativas a: pessoal, material, orçamento, comunicações, transportes e administração de edifícios.

LEGISLAÇÃO: Lei nº 4.048, de 29-12-61 — Decreto nº 533, de 23-1-62.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					171.387
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					170.487
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					163.457
3.1.1.0	Pessoal				162.817	
3.1.1.1	Pessoal Civil			162.817		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		156.317		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil ..	V		6.500		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		500	500	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		140	140	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					7.030
3.2.5.0	Salário-família				7.030	
01.00	Pessoal Civil	F		7.030		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					900
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					900
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		800	800	
4.1.4.0	Material Permanente	V		100	100	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa		163.347			
	Despesa Variável		8.040			
	TOTAL		171.387			

4.09.07 — DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO GERAL			
	Administração			171.387
02.05.2.1530	Direção e coordenação		171.387	
	TOTAL		171.387	171.387

4.09.00 — MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E DO COMÉRCIO

4.09.08 — DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO (órgãos Dependentes)

FINALIDADE: Orientar, fiscalizar e executar as atividades relativas a: pessoal, material, orçamento, comunicações, transportes e administração de edifícios.

LEGISLAÇÃO: Lei nº 4.048, de 29-12-61 — Decreto nº 533, de 22-1-62.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					3.869.892
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					2.260.342
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					2.191.074
3.1.1.0	Pessoal				1.283.524	
3.1.1.1	Pessoal Civil			1.283.524		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		951.540		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		331.984		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		102.400	102.400	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		805.150	805.150	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					89.268
3.2.5.0	Salário-família				78.468	
01.00	Pessoal Civil	F		78.468		
3.2.9.0	DIVERSAS TRANSFERÊNCIAS CORRENTES				10.800	
3.2.9.5	Pessoas			10.800		
	1) Auxílio-doença	F		3.000		
	3) Indenizações Trabalhistas	V		7.800		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					1.589.550
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					89.550
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		62.000	62.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		27.550	27.550	
4.3.0.0	TRANSFERÊNCIAS DE CAPITAL					1.500.000
4.3.5.0	Auxílios para Inversões Financeiras				1.500.000	
4.3.5.1	Entidades Federais					
	1) Instituto de Resseguros do Brasil	F		1.500.000		
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa			2.533.008		
	Despesa Variável			1.336.884		
	TOTAL					3.869.892

4.09.08 — DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO (órgãos Dependentes)

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	ADMINISTRAÇÃO GERAL			
	Administração			3.869.892
02.05.1.1531	Recuperação e adaptação do Edifício Sede	600.000		
02.05.1.1532	Reequipamento da Unidade	69.550		
02.05.2.1533	Seguro de crédito a exportação		1.500.000	
02.05.2.1534	Direção, coordenação e serviços administrativos		1.680.342	
	TOTAL	669.550	3.180.342	3.869.892

4.00.00 — MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E DO COMÉRCIO

4.09.09 — SECRETARIA DA INDÚSTRIA

FINALIDADE: Promover, em regime de colaboração com o Centro de Estudos Econômicos, pesquisas e estudos visando à elaboração e revisão periódica do Plano Nacional do Desenvolvimento Industrial.

LEGISLAÇÃO: Lei nº 4.048, de 29-12-61 — Decreto nº 535 de 23-1-62.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					48.492
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					47.292
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					46.602
3.1.1.0	Pessoal				46.332	
3.1.1.1	Pessoal Civil			46.332		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		44.732		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil ..	V		1.600		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		400	400	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		170	170	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					590
3.2.5.0	Salário-família				590	
01.00	Pessoal Civil	F		590		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					1.200
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					1.200
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		600	600	
4.1.4.0	Material Permanente	V		600	600	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa		45.122			
	Despesa Variável		3.370			
	TOTAL		48.492			

4.09.09 — SECRETARIA DA INDÚSTRIA

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	INDÚSTRIA E COMÉRCIO			
	Administração			48.492
09.01.2.1535	Coordenação da política de desenvolvimento industrial		48.492	
	TOTAL		48.492	48.492

4.09.00 — MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E DO COMÉRCIO

4.09.10 — DEPARTAMENTO NACIONAL DA INDÚSTRIA

FUNÇÃO: Coordenar a promoção do desenvolvimento e da expansão do parque industrial brasileiro.

LEGISLAÇÃO: Lei nº 4.048, de 29-12-61; Decreto nº 555, de 23-1-62.

Cr\$ 1.000

Categorias Econômicas (Códigos)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					170.350
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					168.350
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					160.300
3.1.1.0	Pessoal				153.200	
3.1.1.1	Pessoal Civil			153.200		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		149.000		
03.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil ..	V		9.200		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		1.100	1.100	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		6.000	6.000	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					6.050
3.2.5.0	Salário-família				6.050	
01.00	Pessoal Civil	F		6.050		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					4.000
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					4.000
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		1.000	1.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		3.000	3.000	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa		150.050			
	Despesa Variável		20.300			
	TOTAL					170.350

4.09.10 — DEPARTAMENTO NACIONAL DA INDÚSTRIA

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	INDÚSTRIA E COMÉRCIO			
	Administração			165.350
09.01.2.1526	Direção e atividades gerais		205.350	
09.13.2.1537	Treinamento e Aperfeiçoamento de Pessoal		5.000	5.000
	Especialização de pessoal			
	TOTAL		170.350	170.350

4.09.00 — MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E DO COMÉRCIO

4.09.11 — DEPARTAMENTO NACIONAL DA PROPRIEDADE INDUSTRIAL

FINALIDADE: Proteger a propriedade industrial e promover o aproveitamento de invenções com o sentido de aperfeiçoar os meios de trabalho e de produção, no interesse do progresso técnico do País.

LEGISLAÇÃO: Lei nº 4.048, de 20-12-61 — Decreto nº 535, de 23-1-62 — Lei nº 4.936, de 17-3-66.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Detalhadas Ordinárias		
	TOTAL GERAL					1.249.500
8.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					1.134.500
8.1.0.0	DESPESA DE CUSTEIO					1.096.000
8.1.1.0	Pessoal				786.000	
8.1.1.1	Pessoal Civil			730.000		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		690.000		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	F		40.000		
02.10	Vencimentos e demais vantagens à conta fundos especiais:					
	Y.36 — Fundo da Propriedade Industrial	F	50.000			
8.1.2.0	Material de Consumo				9.200	
16.00	Materiais de Consumo, em geral, à conta de fundos especiais:					
	Y.36 — Fundo da Propriedade Industrial	F	9.200			
8.1.3.0	Serviços de Terceiros				261.800	
16.00	Serviços de Terceiros, em geral, à conta de fundos especiais:					
	Y.36 — Fundo da Propriedade Industrial	F	261.800			
8.1.4.0	Encargos Diversos				45.000	
12.00	Encargos Diversos, em geral, à conta de fundos especiais:					
	Y.36 — Fundo da Propriedade Industrial	F	45.000			
8.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					26.500
8.2.5.0	Salário-família				26.000	
01.00	Pessoal Civil	F		26.000		
8.2.9.0	DIVERSAS TRANSFERÊNCIAS CORRENTES				2.500	
8.2.9.5	Pessoas					
	3) Indenizações Trabalhistas:					
	Y.36 — Fundo da Propriedade Industrial	F	2.500			
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					115.000
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					115.000
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações				10.000	
	Y.36 — Fundo da Propriedade Industrial	F	10.000			
4.1.4.0	Material Permanente				105.000	
	Y.36 — Fundo da Propriedade Industrial	F	105.000			
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa					1.209.500
	Despesa Variável					40.000
	TOTAL					1.249.500

4.09.11 — DEPARTAMENTO NACIONAL DA PROPRIEDADE INDUSTRIAL

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	INDÚSTRIA E COMÉRCIO			1.249.500
09.01.1.1338	Administração	115.000		
09.01.1.1539	Resquipamento da Unidade	150.000		
09.01.2.1540	Mecanização dos serviços		984.500	
	Proteção à propriedade industrial			
	TOTAL	265.000	984.500	1.249.500

4.09.60 — MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E DO COMÉRCIO

4.09.12 — SECRETARIA DO COMÉRCIO

FINALIDADE: Estudar e planejar as medidas destinadas à organização, funcionamento, incremento e documentação das atividades comerciais em todo o País.

LEGISLAÇÃO: Lei nº 4.048, de 29-12-61 — Decreto nº 534, de 23-1-62.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Codigo)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					57.014
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					55.014
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					52.694
3.1.1.0	Pessoal				51.844	
3.1.1.1	Pessoal Civil			51.844		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		49.144		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil ..	V		2.700		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		550	550	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		300	300	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					2.320
3.2.5.0	Salário-família				2.320	
01.00	Pessoal Civil	F		2.320		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					2.000
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					2.000
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		1.000	1.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		1.000	1.000	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa			51.464		
	Despesa Variável			5.550		
	TOTAL			57.014		

4.09.12 — SECRETARIA DO COMÉRCIO

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	INDÚSTRIA E COMÉRCIO			
	Administração			57.014
09.01.2.1541	Supervisão e coordenação		57.014	
	TOTAL		57.014	57.014

4.09.00 — MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E DO COMÉRCIO

4.09.13 — DEPARTAMENTO NACIONAL DO COMÉRCIO

FINALIDADE: Estudar e planejar medidas relativas ao funcionamento e ampliação das atividades comerciais no País.

LEGISLAÇÃO: Lei nº 4.048, de 28-12-61; Decreto nº 534, de 22-1-62.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					859.232
8.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					762.862
8.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					748.422
8.1.1.0	Pessoal				804.722	
8.1.1.1	Pessoal Civil			264.722		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		245.350		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		19.372		
8.1.2.0	Material de Consumo	V		2.200	2.200	
8.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		81.500	81.500	
8.1.4.0	Encargos Diversos	V		900.000	900.000	
8.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					14.160
8.2.5.0	Salário-família				14.160	
01.00	Pessoal Civil	F		14.160		
8.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					89.700
8.1.0.0	INVESTIMENTOS					16.700
8.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		15.000	15.000	
8.1.4.0	Material Permanente	V		1.700	1.700	
8.3.0.0	TRANSFERÊNCIAS DE CAPITAL					80.000
8.3.2.0	Auxílios para Obras Públicas			80.000	80.000	
8.3.2.2	Entidades Estaduais	V		40.000		
8.3.2.8	Entidades Municipais	V		40.000		
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa		869.510			
	Despesa Variável		499.722			
	TOTAL		859.232			

4.09.13 — DEPARTAMENTO NACIONAL DO COMÉRCIO

Execução Direta.
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	INDÚSTRIA E COMÉRCIO			
	Administração			352.282
09.01.1.1542	Reequipamento da Unidade	16.700		
09.01.1.1543	Contribuição ao desenvolvimento da indústria turística	80.000		
09.01.2.1544	Assistência ao turismo		375.600	
09.01.2.1545	Direção e atividades gerais		387.562	
	TOTAL	96.700	762.562	859.262

4.09.00 — MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E DO COMÉRCIO

4.09.14 — DEPARTAMENTO NACIONAL DE REGISTRO DO COMÉRCIO

FINALIDADE: Supervisionar, assistir ou orientando, no plano técnico, a atuação dos órgãos, autoridades e serventias de justiça incumbidos do registro do comércio e atividades conexas, em todo o País.

LEGISLAÇÃO: Lei nº 4.048, de 29-12-61 — Decreto nº 534, de 23-1-62.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					659.996
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					636.996
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					611.186
3.1.1.0	Pessoal				595.186	
3.1.1.1	Pessoal Civil			595.186		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		582.186		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		13.000		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		14.000	14.000	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		2.000	2.000	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					25.810
3.2.5.0	Salário-família				25.810	
01.00	Pessoal Civil	F		25.810		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					23.000
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					23.000
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		17.000	17.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		6.000	6.000	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa			607.996		
	Despesa Variável			29.000		
	TOTAL			636.996		

4.09.14 — DEPARTAMENTO NACIONAL DE REGISTRO DO COMÉRCIO

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	INDÚSTRIA E COMÉRCIO			
09.01.1.1546	Administração			659.996
09.01.2.1547	Reequipamento da Unidade	23.000		
	Registro do Comércio		636.996	
	TOTAL	23.000	636.996	659.996

4.09.00 — MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E DO COMÉRCIO

4.09.15 — DEPARTAMENTO NACIONAL DE SEGUROS PRIVADOS E CAPITALIZAÇÃO

FINALIDADE: Orientar, fiscalizar e supervisionar as operações de seguros privados e capitalização.

LEGISLAÇÃO: Lei nº 4.048, de 29-12-61; Decreto nº 894, de 23-1-62.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					553.787
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					547.787
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					539.435
3.1.1.0	Pessoal				539.435	
3.1.1.1	Pessoal Civil			539.435		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		492.435		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		40.000		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		2.000	2.000	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		6.000	6.000	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					6.352
3.2.5.0	Salário-família				6.352	
01.00	Pessoal Civil	F		6.352		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					6.000
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					6.000
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		2.000	5.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		2.000	3.000	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa		500.787			
	Despesa Variável		53.000			
	TOTAL		553.787			

4.09.15 — DEPARTAMENTO NACIONAL DE SEGUROS PRIVADOS E CAPITALIZAÇÃO

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	INDÚSTRIA E COMÉRCIO			
	Administração			553.787
09.01.2.1543	Supervisão e fiscalização das operações de seguros privados e capitalização		553.787	
	TOTAL		553.787	553.787

4.09.00 — MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E DO COMÉRCIO

4.09.16 — INSTITUTO NACIONAL DE TECNOLOGIA

FINALIDADE: Estudar as matérias primas e produtos nacionais, visando a sua melhoria e mais ampla utilização e cooperar para o desenvolvimento da indústria nacional, efetuando ensaios, promovendo padronizações e fornecendo técnicos.

LEGISLAÇÃO: Lei nº 4.048, de 29-12-61 — Decreto-lei nº 592, de 4-8-38 — Decreto nº 533, de 23-1-62.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					2.206.442
5.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					1.721.442
						1.670.802
5.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					
5.1.1.0	Pessoal			1.445.802	1.445.802	
5.1.1.1	Pessoal Civil			1.235.802		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		210.000		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil ..	V		85.000	85.000	
5.1.2.0	Material de Consumo	V		140.000	140.000	
5.1.3.0	Serviços de Terceiros	V				60.640
5.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					
5.2.5.0	Salário-família				44.640	
01.00	Pessoal Civil	F		44.640		
5.2.9.0	Diversas Transferências Correntes				6.000	
5.2.9.5	Pessoas			6.000		
	3) Indenizações Trabalhistas	V		6.000		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					485.000
						485.000
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					
4.1.1.0	Obras Públicas			200.000	200.000	
4.1.1.5	Construção de Edifícios Públicos	V		200.000		
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		285.000	285.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		20.000	20.000	
	RECAPITULAÇÃO: ..					
	Despesa Fixa					1.280.442
	Despesa Variável					926.000
	TOTAL					2.206.442

4.09.16 — INSTITUTO NACIONAL DE TECNOLOGIA

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	INDÚSTRIA E COMÉRCIO			
	Treinamento e Aperfeiçoamento de Pessoal			20.000
09.13.2.1549	Aperfeiçoamento de técnicos		20.000	
	Estudos e Pesquisas			2.186.442
09.14.1.1550	Reequipamento da Unidade	285.000		
09.14.1.1351	Prosseguimento da construção do prédio do INT ...	200.000		
09.14.2.1553	Estudos tecnológicos de produtos		1.701.442	
	TOTAL	485.000	1.721.442	2.206.442

4.09.00 — MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E DO COMÉRCIO

4.09.17 — INSTITUTO NACIONAL DE PESOS E MEDIDAS

FINALIDADE: Promover a execução da legislação metroológica, exercendo todas as atribuições dos órgãos definidos no art. 9º do Decreto-lei nº 592, de 4 de agosto de 1938.

LEGISLAÇÃO: Lei nº 4.048, de 20-12-61; Decreto nº 533, de 23-1-62.

Cr\$ 1.000

Categoria Econômica (Código)	ESPECIFICAÇÃO	Fixa ou Variável	DESPESAS		Elemento	Categoria Econômica - Total
			Fundos	Dotações Ordinárias		
	TOTAL GERAL					1.269.397
3.0.0.0	DESPESAS CORRENTES					486.397
3.1.0.0	DESPESAS DE CUSTEIO					466.497
3.1.1.0	Pessoal				412.497	
3.1.1.1	Pessoal Civil			412.497		
01.00	Vencimentos e Vantagens Fixas	F		267.367		
02.00	Despesas Variáveis com Pessoal Civil	V		145.130		
3.1.2.0	Material de Consumo	V		25.800	25.800	
3.1.3.0	Serviços de Terceiros	V		18.200	18.200	
3.1.4.0	Encargos Diversos	V		10.000	10.000	
3.2.0.0	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES					19.900
3.2.5.0	Salário-família				14.400	
01.00	Pessoal Civil	F		14.400		
3.2.9.0	Diversas Transferências Correntes			5.500	5.500	
3.2.9.5	Pessoas					
	3) Indenizações Trabalhistas	V		5.500		
4.0.0.0	DESPESAS DE CAPITAL					783.000
4.1.0.0	INVESTIMENTOS					783.000
4.1.3.0	Equipamentos e Instalações	V		783.000	783.000	
4.1.4.0	Material Permanente	V		20.000	20.000	
	RECAPITULAÇÃO:					
	Despesa Fixa					281.767
	Despesa Variável					987.630
	TOTAL					1.269.397

4.09.17 — INSTITUTO NACIONAL DE PESOS E MEDIDAS

Execução Direta
Cr\$ 1.000

Programa Subprograma Projeto (1) Atividade (2) Nº de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DESPESA		Total
		Projeto	Atividade	
	INDÚSTRIA E COMÉRCIO			
09.01.1.1553	Administração			596.697
09.01.2.1554	Reequipamento da Unidade	120.000		
	Fiscalização do cumprimento da legislação metro- lógica		476.697	
09.09.1.1555	Planos Especiais	40.000		683.000
09.09.1.1556	Ampliação e criação de órgãos metroológicos estaduais	85.000		
	Instalação de laboratório para medidas lineares e de superfície	60.000		
09.09.1.1557	Montagem de laboratório para medição de volume	88.000		
09.09.1.1558	Montagem de laboratório de medidas elétricas			
09.09.1.1559	Instalação de laboratório de termometria e densi- metria	60.000		
09.09.1.1560	Complementação do equipamento para aferição de balanças rodoviárias	45.000		
09.09.1.1561	Instalação de postos de aferição de vagões e cami- nhões-tanques	85.000		
09.09.1.1562	Montagem de sala para aprovação de modelos	15.000		
09.09.1.1563	Montagem de laboratório de alta precisão para me- dição de massas	80.000		
09.09.1.1564	Formação de núcleos regionais para arqueação de tanques	25.000		
09.09.1.1565	Reequipamento do sistema de balanças ferroviárias	70.000		
09.13.2.1566	Treino e Aperfeiçoamento de Pessoal		9.700	9.700
	Cursos de metrologia			
	TOTAL	783.000	486.397	1.269.397

A Comissão de Finanças

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 254, de 1966

(Nº 3.940-A, DE 1966, NA ORIGEM)

Autoriza o Poder Executivo a abrir pelo Ministério da Fazenda o crédito especial de Cr\$ 13.515.963.777 (treze bilhões quinhentos e quinze milhões novecentos e sessenta e três mil setecentos e setenta e sete cruzeiros), para atender a despesas decorrentes do aumento de vencimentos de servidores do Poder Judiciário e do Tribunal de Contas da União.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O Poder Executivo autorizado a abrir, pelo Ministério da Fazenda, o crédito especial de Cr\$ 13.515.963.777 (treze bilhões quinhentos e quinze milhões novecentos e sessenta e três mil setecentos e setenta e sete cruzeiros) para atender às despesas, verificadas de março a dezembro de 1966 e decorrentes do aumento de vencimentos estabelecido pela Lei nº 4.863, de 29 de novembro de 1965, aplicada ao Congresso Nacional pelas Resoluções número 188-66 da Câmara dos Deputados e nº 20-66 do Senado Federal extensivas ao Poder Judiciário e ao Tribunal de Contas da União.

Art. 2º O crédito especial, objeto da presente Lei, terá a seguinte distribuição:

Supremo Tribunal Federal	713.407.602
Tribunal Federal de Recursos	194.765.000
Justiça Eleitoral (seção e regionais)	3.869.792.914
Justiça do Trabalho (seção e regionais)	5.332.826.261
Justiça Militar (seção e regionais)	984.912.000
Justiça do Distrito Federal e Territórios	191.200.000
Tribunal de Contas da União	2.029.000.000

Art. 3º O crédito especial, de que trata esta Lei, com vigência por dois exercícios, será registrado e distribuído, automaticamente, pelo Tribunal de Contas ao Tesouro Nacional.

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

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

A Comissão de Finanças

Projeto de Decreto Legislativo Nº 42, de 1966

(Nº 267-A, de 1966, NA CÂMARA)

Aprova o Convênio de Intercâmbio Cultural entre os Estados Unidos do Brasil e a República de El Salvador, assinado no Rio de Janeiro, em 30 de novembro de 1965.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o Convênio de Intercâmbio Cultural entre os Estados Unidos do Brasil e a República de El Salvador, assinado no Rio de Janeiro, em 30 de novembro de 1965.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

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

MENSAGEM Nº 129, DE 1966, DO PODER EXECUTIVO

Senhores Membros do Congresso Nacional:

De acordo com o artigo 66, inciso I, da Constituição Federal, tenho a honra de submeter à apreciação de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Ministro de Estado das Relações Exteriores, o texto do Acordo Cultural assinado entre o Brasil e a República de El

Salvador, no Rio de Janeiro, a 30 de novembro de 1965.

Brasília, em 5 de abril de 1966. — H. Castello Branco.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS DO MINISTRO DAS RELAÇÕES EXTERIORES

Em 28 de janeiro de 1966

A Sua Excelência o Senhor Marechal Humberto de Alencar Castello Branco, Presidente da República.

Senhor Presidente:

Como é do conhecimento de Vossa Excelência, foi assinado no dia 30 de novembro de 1965, no Rio de Janeiro, um Acordo cultural entre o Brasil e El Salvador.

2. O objetivo do Acordo é o de reforçar e estreitar as relações entre os dois países, por meio de ampla cooperação nos domínios literário, artístico, científico, técnico e universitário, e assim contribuir para a consecução do ideal pan-americano, de maior proximidade e compreensão entre os povos do Continente.

3. Com esse propósito, o Acordo lança as bases de um programa cultural, a longo prazo, que prevê, como pontos mais significativos, o intercâmbio de professores, cientistas, escritores e intelectuais em geral, por meio de visitas, seminários e conferências; a concessão a estudantes de bolsas-de-estudos de formação e pós-graduação; e a organização periódica de exposições culturais, técnicas e artísticas, de representações teatrais, concertos musicais e de festivais de cinema.

4. A uma Comissão Mista, criada pelo artigo XV e que deverá reunir-se alternadamente em Brasília e em São Salvador, caberá não somente supervisionar a aplicação do Acordo como também propor a ambos os Governos quaisquer medidas destinadas ao ulterior desenvolvimento das relações culturais entre os dois países.

5. Creio, pois, Senhor Presidente, que o Acordo cultural em apreço merece a aprovação do Poder Legislativo e, para esse fim, junto à presente sete cópias autenticadas do seu texto e um projeto de Mensagem presidencial, a fim de que Vossa Excelência, se assim houver por bem, se digne submetê-lo ao Congresso Nacional, nos termos do artigo 66, inciso I, da Constituição Federal.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência, Senhor Presidente, os protestos do meu mais profundo respeito. — Juracy Magalhães.

CONVENIO DE INTERCAMBIO CULTURAL ENTRE OS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL E A REPUBLICA DE EL SALVADOR.

Os Governos dos Estados Unidos do Brasil e da República de El Salvador;

Convencidos de que, para o mais amplo desenvolvimento da cultura americana e da política interamericana, é fundamental e necessário um conhecimento mais íntimo entre os países do Continente;

Desejosos de incrementar o intercâmbio cultural, artístico e científico, entre ambos os países, tornando cada vez mais firme a tradicional amizade que une Brasil e El Salvador;

Resolveram celebrar um Convênio de Intercâmbio Cultural, e para esse fim nomearam seus Plenipotenciários, a saber:

Sua Excelência o Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, o Sr. Embaixador Vasco Tristão Leitão da Cunha, Ministro de Estado das Relações Exteriores;

Sua Excelência o Presidente da República de El Salvador, o Sr. Dr. Roberto Eugenio Quiros, Ministro das Relações Exteriores;

Os quais, após haverem trocado os seus Plenos Podêres, achados em boa e devida forma, acordaram no seguinte:

Artigo I

Cada Parte Contratante se compromete a promover o intercâmbio cultural, no seu mais amplo sentido, entre brasileiros e salvadorenhos, apoiando a obra que, em seu território, realizem as instituições consagradas ao estudo, à pesquisa e à difusão das letras, das ciências e das artes do outro país.

Artigo II

Cada Parte Contratante se compromete a estimular as relações entre os estabelecimentos de ensino de nível superior de ambos os países e promoverá o intercâmbio de seus professores, por meio de estágios no território da outra Parte, a fim de ministrarem cursos ou realizarem pesquisas de sua especialidade.

Artigo III

1. Cada Parte Contratante considerará a possibilidade de conceder anualmente bolsas de estudo a estudantes pós-graduados, profissionais liberais, técnicos, cientistas ou artistas, enviados por um país ao outro para aperfeiçoarem seus conhecimentos.

2. Aos brasileiros e salvadorenhos, beneficiários dessas bolsas, será concedida dispensa de quaisquer taxas escolares.

Artigo IV

1. Os diplomas escolares expedidos pelos institutos de ensino médio de uma das Partes Contratantes em favor de seus nacionais, depois de devidamente autenticados pelas respectivas autoridades educacionais, serão reconhecidos pela Parte co-signatária para efeito de ingresso em estabelecimento de ensino superior; caso em que a admissão se fará sem necessidade de apresentação de teses, prestação de exames ou pagamento de taxas, estando subordinada apenas à capacidade de recebimento das instituições.

2. As autoridades educacionais das Partes Contratantes darão a conhecer, anualmente, por via diplomática, o número de estudantes da outra Parte que poderão obter matrícula em seus institutos de ensino superior em virtude do presente Acordo.

Artigo V

1. Para continuação dos estudos em curso médio ou superior serão aceitos os certificados legalizados de aprovação nas séries anteriores cursadas, desde que os programas tenham nos dois países, a mesma seriação e o mesmo desenvolvimento.

2. Na falta dessa correspondência proceder-se-á à adaptação do currículo na forma prevista na legislação do país onde os cursos tiverem prosseguimento.

3. Em qualquer caso, a transferência fica subordinada à prévia aceitação do estabelecimento para o qual o estudante deseja transferir-se.

Artigo VI

Cada Parte Contratante, quando apresentados devidamente legalizados, reconhecerá a validade, no Brasil e em El Salvador, dos diplomas científicos, profissionais, técnicos e artísticos, expedidos por seus institutos de ensino superior para fins de matrícula em cursos ou estabelecimentos de aperfeiçoamento ou de especialização.

Artigo VII

Satisfeitas as exigências legais, os diplomas e os títulos para o exercício de profissões liberais e técnicas, expedidas por institutos de ensino superior de uma das Partes Contratantes a naturais da outra, terão

plena validade no país de origem do interessado, sendo, porém, indispensável a autenticação de tais documentos.

Artigo VIII

As facilidades e vantagens do presente Convênio não concederá aos portadores de diplomas o direito de exercer a profissão no país em que o diploma for expedido.

Artigo IX

Cada Parte Contratante patrocinará a organização periódica de exposições culturais, técnicas, científicas e de caráter econômico, bem como de festivais de teatro, de música e de cinema documentário e artístico.

Artigo X

Cada Parte Contratante promoverá acordos entre suas emissoras oficiais, com o fim de organizar a transmissão periódica de programas radiofônicos de caráter cultural-informativo, preparados pela outra Parte, e de difundir, reciprocamente, seus valores culturais e suas atrações turísticas.

Artigo XI

Cada Parte Contratante favorecerá a introdução em seu território de películas documentárias, artísticas e educativas, originárias da outra Parte.

Artigo XII

Cada Parte Contratante facilitará, sob a reserva única da segurança pública, a livre circulação de jornais, revistas e publicações informativas, assim como a recepção de noticiários radiofônicos e de programas de televisão, originários da outra Parte.

Artigo XIII

1. Cada Parte Contratante protegerá em seu território os direitos da propriedade artística, intelectual e científica originária da outra Parte, de acordo com as convenções internacionais a que tenha aderido ou venha a aderir no futuro.

2. Igualmente estudará a melhor forma para conceder aos autores da outra Parte o mesmo tratamento que o outorgado aos autores nacionais para o recebimento de seus direitos.

Artigo XIV

Cada Parte Contratante facilitará a admissão em seu território, assim como a saída eventual, de instrumentos científicos e técnicos, material pedagógico, obras de arte, livros e documentos ou quaisquer objetos que, procedentes da outra Parte, contribuam para o eficaz desenvolvimento das atividades compreendidas no presente Convênio, ou que, destinando-se a exposições temporárias, devam retornar ao território de origem, respeitadas em todos os casos as disposições que regem o patrimônio nacional.

Artigo XV

1. Para velar pela aplicação do presente Convênio será constituída uma Comissão Mista Brasil-El Salvador que se reunirá, quando necessário e alternadamente, na capital dos respectivos países.

2. Na referida Comissão deverão estar representados o Ministério das Relações Exteriores e o Ministério da Educação da Parte Contratante em cujo território se realizar a reunião e a Missão Diplomática da Parte co-signatária. A Comissão será presidida por um dos representantes do país em que se reunir.

3. Caberá a referida Comissão estudar concretamente os meios mais adequados à perfeita execução do presente Convênio, para o qual deverá recorrer, sempre que necessário, à colaboração das autoridades competentes das Partes Contratantes, enviando

forças para criar condições propícias à realização plena dos altos objetivos do presente Convênio.

Artigo XVI

O presente Convênio entrará em vigor trinta dias depois da troca dos Instrumentos de Ratificação, a realizar-se na cidade de San Salvador, e a sua vigência, durará até seis meses após a data em que for denunciado por uma das Partes Contratantes.

Em Fé Do Que, os Plenipotenciários acima nomeados assinam e selam o presente Convênio em dois exemplares igualmente autênticos, nas línguas portuguesa e espanhola.

Feito no Rio de Janeiro, aos trinta dias do mês de novembro de mil novecentos e sessenta e cinco.

Pelos Estados Unidos do Brasil. — Vasco Tristão Leitão da Cunha, Ministro de Estado das Relações Exteriores.

Pela República de El Salvador. — Roberto Eugenio Quirós, Ministro das Relações Exteriores.

As Comissões de Relações Exteriores, de Educação e Cultura e de Finanças.

Projeto de Decreto Legislativo Nº 43, de 1966

(Nº 272-A, DE 1966, NA CÂMARA)

Aprova o Texto da Convenção número 122 denominada *Convenção sobre Política de Emprego — Da Organização Internacional do Trabalho, concluída em Genebra durante o 48º Período de Sessões da Conferência Geral daquela Organização Internacional*.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É aprovado o texto da Convenção nº 122 denominada *Convenção sobre Política de Emprego — Da Organização Internacional do Trabalho, concluída em Genebra durante o 48º Período de Sessões da Conferência Geral daquela Organização Internacional*.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

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

MENSAGEM Nº 128, DE 1966, DO PODER EXECUTIVO

Senhores Membros do Congresso Nacional:

De acordo com o inciso I do artigo 66 da Constituição Federal, tenho a honra de submeter à apreciação de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Ministro de Estado das Relações Exteriores o texto da Convenção número 122 sobre Política de Emprego, da Organização Interamericana do Trabalho, concluída em Genebra durante o 48º Período de Sessões da Conferência Geral daquela Organização Internacional.

Brasília, 5 de abril de 1966. — H. Castello Branco.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS DO AD-16-650.4 (04) DO MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES

Em 26 de janeiro de 1966.

A Sua Excelência o Senhor Marechal Humberto de Alencar Castello Branco, Presidente da República.

Senhor Presidente: Como é do conhecimento de Vossa Excelência, foi adotada em 17 de junho de 1944, em Genebra, por ocasião da 48ª Sessão da Conferência Internacional do Trabalho, a Convenção nº 122 sobre Política de Emprego.

2. A matéria consubstanciada na Convenção constituída objeto do oitavo ponto da ordem do dia da 48ª Conferência, sob o título "A política de emprego, considerando, particularmente, os problemas do emprego nos países em via de desenvolvimento",

assunto de grande interesse para o Brasil.

3. O texto adotado contém, apenas princípios gerais, não havendo entre o mesmo e a legislação brasileira qualquer incompatibilidade. Continua o referido texto quase idêntico ao projeto elaborado inicialmente pela R.I.T., sendo nele introduzidas apenas algumas alterações que não modificam o sentido normativo da Convenção, mas apenas lhe emprestam maior ênfase e melhor coordenação. Tendo sido objeto de uma conferência técnica preparatória, que contou com a colaboração efetiva das três representações, de Governo, dos empregadores e dos trabalhadores, além da assistência do corpo técnico da R.I.T., o projeto de instrumento, que constitui trabalho meritório, recebeu o apoio da Delegação do Brasil à 48ª Sessão de Conferência Internacional do Trabalho.

4. Visa a referida Convenção sobre Política de Emprego (nº 122) a elevar o desenvolvimento econômico e o bem estar social através da política do pleno emprego, produtivo e livremente escolhido, política essa a ser aplicada mediante métodos condizentes com as condições e os costumes nacionais. Comprometem-se os Estados-membros, a determinar e rever as medidas adotadas para a obtenção desses objetivos e formular programas para os mesmos, se necessário. Deverão ser consultados na elaboração das políticas de pleno emprego, os representantes dos meios interessados, em praticar os representantes dos empregadores e trabalhadores.

5. O nivelamento das normas jurídicas de proteção aos trabalhadores introduzido pela Convenção reveste-se para o Brasil de notável importância, não só pelo seu aspecto social, mas também, indiretamente, pelo seu aspecto econômico: de fato, evitando que países onde os trabalhadores são melhor amparados pelas leis sociais locais seja incompelidos a apresentar os seus produtos a preços de custo consequentemente mais elevados que outros cuja mão-de-obra e, menos protegida, contribuirá a Convenção sobre Política de Empresa, eficazmente, para uma concorrência mais honesta no mercado internacional.

6. Atendendo à solicitação do Ministério das Relações Exteriores, o Ministério do Trabalho e Previdência Social pronunciou-se favoravelmente à ratificação da Convenção nº 122 pelo Governo brasileiro, através da Resolução nº 20-65, de 13 de julho de 1965, da Comissão Permanente de Direito Social, que assim decidiu por unanimidade.

7. Considerando que, por força do art. 19, nº 5, da Constituição da Organização Internacional do Trabalho, se comprometem os Estados Membros a submeter as convenções aprovadas às autoridades competentes, para lavhar forma de lei, cumpre-me passar às mãos de Vossa Excelência, em sete cópias autenticadas, o texto da Convenção sobre Política de Emprego (nº 122), em tradução para o português, para encaminhamento ao Congresso Nacional, acompanhado de Mensagem que também submeto em anexo, nos termos do art. 66, inciso I da Constituição Federal, se com isso concordar Vossa Excelência.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência, Senhor Presidente, os protestos do meu mais profundo respeito. — Juracy Magalhães.

CONVENÇÃO Nº 122 CONVENÇÃO SOBRE POLÍTICA DE EMPREGO

A Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho; Convocada em Genebra pelo Conselho de Administração da Repartição Internacional do Trabalho, e ten-

do-se reunido ali a 17 de junho de 1964, em sua 48ª sessão;

Considerando que a Declaração de Filadélfia reconhece a obrigação solene da Organização Internacional do Trabalho de incentivar entre as nações o mundo programas que procurem alcançar o pleno emprego e a elevação dos níveis de vida e que o Preâmbulo da Organização prevê a luta contra o desemprego e a garantia de um salário que assegure as condições de vida adequadas;

Considerando outrossim que nos termos da Declaração de Filadélfia cabe à Organização Internacional do Trabalho examinar e considerar as repercussões das políticas econômicas e financeiras sobre política de emprego à luz do objetivo fundamental, segundo o qual "todos os seres humanos, qualquer que seja sua raça, credo ou sexo, têm o direito de assegurar o seu bem-estar material e o seu desenvolvimento espiritual dentro da liberdade e da dignidade, da tranquilidade econômica e com as mesmas possibilidades;

Considerando que a declaração universal dos direitos do homem prevê que toda pessoa tem direito a trabalhar, à livre escolha de emprego, a condições justas e favoráveis de trabalho e a produção contra o desemprego;

Tendo em vista os termos das convenções e recomendações internacionais do trabalho existentes que estão diretamente relacionadas com a política do emprego, e em particular a convenção e a recomendação sobre o serviço do emprego em 1949, a recomendação sobre a formação profissional em 1962, assim como a convenção e a recomendação concernente à discriminação (emprego e profissão), em 1958;

Considerando que estes instrumentos deveriam estar localizados dentro de um contexto mais largo de um programa internacional visando assegurar a expansão econômica fundada sobre o pleno emprego, produtivo e livremente escolhido;

Depois de haver decidido adotar as diversas proposições à política do emprego que são as compreendidas no oitavo item da agenda da sessão;

Depois de haver decidido que estas proposições tomariam a forma de uma convenção internacional, adota neste dia 9 de julho de 1964, a convenção seguinte, que será denominada Convenção sobre política do emprego, 1964:

Artigo I

1. Em vista de estimular o crescimento e desenvolvimento econômico, de elevar, os níveis de vida, de atender às necessidades de mão-de-obra, e de resolver o problema do desemprego, todo membro, formulará e aplicará, como um objetivo essencial, uma política ativa visando promover o pleno emprego, produtivo e livremente escolhido.

2. Essa política deverá procurar garantir:

- a) que haja trabalho para todas as pessoas disponíveis e em busca de trabalho;
- b) que este trabalho seja o mais produtivo possível;
- c) que haja livre escolha de emprego e que cada trabalhador tenha todas as possibilidades de adquirir as qualificações necessárias para ocupar um emprego que lhe convier e de utilizar, neste emprego, suas qualificações assim como seus dons, qualquer que seja sua raça, cor, sexo, religião, opinião política, ascendência nacional ou origem social.

3. Essa política deverá levar em conta o estado e o nível de desenvolvimento econômico assim como a relação entre os objetivos de emprego e os outros objetivos econômicos

e sociais, e será aplicada, através de métodos adaptados às condições e usos nacionais.

Artigo II

Todo Membro deverá, através de métodos adaptados às condições do país e na medida em que estas o permitirem:

a) determinar e rever regularmente, nos moldes de uma política econômica e social coordenada, as medidas a adotar com o fim de alcançar os objetivos enunciados no artigo I;

b) tomar as disposições que possam ser necessárias à aplicação destas medidas, inclusive quando for o caso, a elaboração de programas.

Artigo III

Na aplicação da presente convenção, os representantes dos centros interessados nas medidas a tomar, e em particular os representantes dos empregadores e dos trabalhadores, deverão ser consultados a respeito das políticas de emprego com o objetivo de levar em conta plenamente sua experiência e opinião, e assegurar sua total cooperação para formular e obter apoio para tal política.

Artigo IV

As ratificações formais da presente Convenção serão comunicadas ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho e por ele registradas.

Artigo V

1. A presente Convenção não obrigará senão os Membros da Organização Internacional do Trabalho cuja ratificação tenha sido registrada pelo Diretor-Geral.

2. Ela entrará em vigor doze meses depois que as ratificações, de dois Membros tiverem sido registradas pelo Diretor-Geral.

3. Depois disso, esta Convenção entrará em vigor para cada Membro doze meses depois da data em que a sua ratificação tiver sido registrada.

Artigo VI

1. Todo Membro que tiver ratificado a presente Convenção pode denunciá-la à expiração de um período de 10 anos depois da data em que entrou em vigor pela primeira vez, por ato comunicado ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho e por ele registrada.

2. Todo Membro que, tendo ratificado a presente Convenção, dentro de um prazo de um ano depois da sua expiração do período de 10 anos mencionado no parágrafo precedente, não fizer uso da faculdade de denúncia prevista no presente artigo, ficará comprometido por um novo período de 10 anos, e, depois disso, poderá denunciar a presente Convenção a expiração de cada período de 10 anos nas condições previstas no presente artigo.

Artigo VII

1. O Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho notificará a todos os Membros da Organização Internacional do Trabalho o registro de todas as ratificações, declarações e denúncias que lhe forem comunicadas pelos Membros da Organização.

2. Notificando aos Membros da Organização o registro da segunda ratificação que lhe for comunicada, o Diretor-Geral chamará a atenção dos Membros da Organização para a data em que a presente Convenção entrará em vigor.

Artigo VIII

O Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho enviará ao Secretário-Geral das Nações Unidas, para fins de registro, de conformidade com o artigo 102 da Carta das Nações

Unidas, informações completas a respeito de todas as ratificações, declarações e atos de denúncia que forem registrados de conformidade com os artigos presentes.

Artigo IX

Cada vez que julgar necessário, o Conselho de Administração da Repartição Internacional do Trabalho apresentará à Conferência-Geral um relatório sobre a aplicação da presente Convenção e examinará a oportunidade de inscrever na ordem do dia da Conferência a questão de sua revisão total ou parcial.

Artigo X

1. No caso em que a Conferência adote uma nova Convenção de revisão total ou parcial da presente Convenção, e a menos que a nova Convenção disponha de outra maneira:

a) a ratificação por um Membro da nova Convenção de revisão acarretará, de pleno direito, não obstante o artigo IX acima, denúncia imediata da presente Convenção, quando a nova Convenção de revisão tiver entrado em vigor;

b) a partir da data da entrada em vigor da nova Convenção de revisão, a presente Convenção cessará de estar aberta a ratificação dos Membros.

2. A presente Convenção ficará, em qualquer caso, em vigor, na forma e no conteúdo, para os Membros que a tiverem ratificado e não tiverem ratificado a Convenção de revisão.

Artigo XI

A versão francesa e a inglesa do texto da presente Convenção fazem igual fé.

O texto precedente é o texto autêntico da Convenção devidamente adotada pela Conferência-Geral da Organização Internacional do Trabalho na sua quadragésima oitava sessão realizada em Genebra e que foi declarada encerrada a 19 de julho de 1964.

Em fe do que apuseram suas assinaturas, neste 13º (décimo terceiro) dia de julho de 1964:

O Presidente da Conferência, *Andrés Arosemena*

O Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho, *David A. Morse*

As Comissões de Relações Exteriores e de Legislação Social.

Projeto de Decreto Legislativo Nº 44, de 1966

(Nº 271-A, DE 1966, NA CÂMARA)

Aprova o Acordo Cultural entre os Governos dos Estados Unidos do Brasil e o Governo da República da Coreia, assinado na Cidade do Rio de Janeiro, em 7 de fevereiro de 1966.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o Acordo Cultural entre o Governo dos Estados Unidos do Brasil e o Governo da República da Coreia assinado na Cidade do Rio de Janeiro, em 7 de fevereiro de 1966.

Art. 2º O presente Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

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

MENSAGEM Nº 119, DE 1966, DO PODER EXECUTIVO

Senhores Membros do Congresso Nacional:

De conformidade com o disposto no artigo 66, inciso I da Constituição Federal, tenho a honra de submeter à alta disposição de Vossas Excelências, acompanhado de exposição de motivos do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores, o texto do Acordo Cultural assinado entre o Brasil e a República da Coreia, no

Rio de Janeiro a 7 de fevereiro de 1966.

Brasília, em 30 de março de 1966. — *H. Castello Branco*.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS DO ACORDO CULTURAL ENTRE O GOVERNO DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DA COREIA

Em 2 de março de 1966. A Sua Excelência o Senhor Marechal Humberto de Alencar Castello Branco, Presidente da República. Senhor Presidente,

Como é do conhecimento de Vossa Excelência, foi assinado no dia 7 de fevereiro de 1966, no Rio de Janeiro, um Acordo Cultural entre o Brasil e a República da Coreia.

2. O objetivo do Acordo é o de reforçar e estreitar as relações entre os dois países, por meio de ampla cooperação nos domínios literário, artístico, científico, técnico e universitário, e assim contribuir para a consecução do ideal de maior proximidade e compreensão entre os povos.

3. Com esse propósito, o Acordo lança as bases de um programa cultural, a longo prazo, que prevê, como pontos mais significativos, o intercâmbio de professores, cientistas, escritores e intelectuais em geral, por meio de visitas, seminários e conferências; a concessão, a estudantes, de bolsas-de-estudo de formação e pós-graduação; e a organização periódica de exposições culturais, técnicas e artísticas; de representações teatrais, concertos musicais e de festivais de cinema.

4. A Comissão Mista, criada pelo artigo VIII, e que deverá reunir-se alternadamente em Brasília e em Seul, caberá, não somente supervisionar a aplicação do Acordo como também propor a ambos os Governos quaisquer medidas destinadas ao ulterior desenvolvimento das relações culturais entre os dois países.

5. Creio, pois, Senhor Presidente, que o Acordo Cultural em apreço merece a aprovação do Poder Legislativo e, para esse fim, junto à presente sete cópias autenticadas do seu texto e um projeto de mensagem presidencial, a fim de que Vossa Excelência, se assim houver por bem, se digne remetê-lo ao Congresso Nacional, nos termos do artigo 66, inciso I da Constituição Federal.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência, Senhor Presidente, os protestos do meu mais profundo respeito. — *Juracy Magalhães*

ACORDO CULTURAL ENTRE O GOVERNO DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DA COREIA

O Governo dos Estados Unidos do Brasil e o Governo da República da Coreia,

Inspirados nos altos ideais da Carta das Nações Unidas e nos laços de amizade que unem seus dois Povos, e desejando promover e fortalecer as relações culturais e a compreensão existentes entre seus dois Países,

Resolveram concluir um Acordo Cultural e, para esse fim, nomearam seus respectivos Plenipotenciários:

O Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, Sua Excelência o Senhor Juracy Magalhães, Ministro de Estado das Relações Exteriores,

O Governo da República da Coreia, Sua Excelência o Senhor Tony Jin Park, Embaixador Plenipotenciário e Extraordinário,

Os quais, após haverem trocado seus Plenos Poderes, achados em boa e devida forma, convieram no seguinte:

Artigo I

As Partes Contratantes concordam em promover e estimular as relações culturais, artísticas, científicas e tecnológicas, entre seus dois Países, com o fito de assegurar uma melhor compreensão e aproximação entre os dois povos.

Artigo II

As Partes Contratantes esforçar-se-ão por tornar melhor conhecidos os patrimônios culturais respectivos, por meio de livros, periódicos e outras publicações, conferências, concertos, exposições, manifestações artísticas, incrementação de turismo, competições desportivas, programas de rádio e televisão, exibições cinematográficas e demais meios apropriados.

Artigo III

As Partes Contratantes favorecerão e estimularão o envio, de um país ao outro, de professores das diversas categorias de ensino, de pesquisadores científicos, de estudantes e estagiários, de artistas e de representantes de outras profissões de caráter técnico, cultural ou liberal.

Artigo IV

1. As Partes Contratantes favorecerão e estimularão a cooperação entre as universidades, escolas e instituições superiores; estabelecimentos de ensino médio, técnicos e artísticos; laboratórios e centros de pesquisa científica; museus e bibliotecas; associações científicas e artísticas dos dois países.

2. Concederão, nos respectivos territórios, todas as facilidades possíveis aos sábios, pesquisadores e às missões científicas da outra Parte Contratante, a fim de ajudá-los a efetuar pesquisas científicas; principalmente quanto ao acesso a bibliotecas, museus e arquivos.

Artigo V

1. Cada Parte Contratante considerará a possibilidade de criar em suas Universidades e outras instituições de ensino superior, cátedras, leitores e cursos sobre aspectos da cultura da Parte co-signatária.

2. Da mesma forma, cada Parte Contratante prestigiará, respeitadas as disposições legais vigentes em seus respectivos territórios, a criação de institutos consagrados à cultura da outra Parte.

Artigo VI

1. Cada Parte Contratante considerará a possibilidade de conceder anualmente bolsas-de-estudo a estudantes pós-graduados, profissionais liberais, técnicos, cientistas ou artistas; enviados de um país ao outro para aperfeiçoarem seus conhecimentos.

2. Aos brasileiros e coreanos beneficiários dessas bolsas, será concedida dispensa de quaisquer taxas escolares.

Artigo VII

Cada Parte Contratante estudará as condições sob as quais poderá reconhecer, para fins de natureza acadêmica ou profissional, diplomas, títulos e outros certificados expedidos pela Parte co-signatária em favor do respectivo nacional.

Artigo VIII

1. Para zelar pela aplicação do presente Acordo, será oportunamente criada uma Comissão Mista, integrada por três representantes de cada Parte Contratante, a qual se reunirá, quando necessário e alternativamente, na capital dos respectivos Países.

2. Na referida Comissão deverão estar representados os Ministros interessados na implementação do Acordo da Parte Contratante em cujo território se realizar a reunião, e a Missão Diplomática da Parte co-signatária.

3. Caberá à referida Comissão estudar concretamente, os meios mais adequados a perfeita execução do presente Acordo, para o que deverá recorrer, sempre que necessário, à colaboração das autoridades competentes das Partes Contratantes, envidando esforços para criar condições propícias à realização plena dos altos objetivos do presente Acordo.

Artigo IX

O presente Acordo entrará em vigor trinta dias após a troca dos Instrumentos de Ratificação, a efetuar-se na cidade de Seul, cessando sua vigência seis meses após a data em

que for denunciado por uma das Partes Contratantes.

Em fé do que, os Plenipotenciários acima nomeados firmam o presente Acordo e nele apõem os respectivos selos.

Feito no Rio de Janeiro, aos sete dias de fevereiro de 1966, em seis exemplares originais, dois no idioma da Coreia, dois em Português e dois em Inglês, todos igualmente autênticos. Contudo, caso haja divergência entre os textos, o texto em inglês prevalecerá sobre os demais.

Pelo Governo dos Estados Unidos do Brasil. — *Juracy Magalhães*.

Pelo Governo da República da Coreia. — *Tony Jin Park*.

As Comissões de Relações Exteriores, de Educação e Cultura, e de Finanças.

Projeto de Decreto Legislativo Nº 45, de 1966

(Nº 277-A, DE 1966, NA CÂMARA)

Aprova o Acordo Básico de Cooperação Técnica entre o Governo dos Estados Unidos do Brasil e o Governo do Reino da Dinamarca, assinado na Cidade do Rio de Janeiro em 25 de fevereiro de 1966.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o Acordo Básico de Cooperação Técnica entre o Governo dos Estados Unidos do Brasil e o Governo do Reino da Dinamarca, assinado na Cidade do Rio de Janeiro em 25 de fevereiro de 1966.

Art. 2º O presente Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

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

MENSAGEM Nº 316, DE 1966, DO PODER EXECUTIVO

Senhores Membros do Congresso Nacional:

De acordo com o artigo 66, inciso I da Constituição Federal, tenho a honra de submeter à apreciação de Vossas Excelências, acompanhado de uma Exposição de Motivos do Ministro de Estado das Relações Exteriores, o texto do Acordo Básico de Cooperação Técnica, assinado entre o Brasil e a Dinamarca, no Rio de Janeiro, a 25 de fevereiro de 1966.

Brasília, em 30 de maio de 1966. — *H. Castello Branco*.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS DO ACORDO CULTURAL ENTRE O GOVERNO DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DA COREIA

Em 15 de março de 1966.

A Sua Excelência o Senhor Marechal Humberto de Alencar Castello Branco, Presidente da República. Senhor Presidente,

Tenho a honra de passar às mãos de Vossa Excelência, para submissão ao referendo do Congresso Nacional, nos termos do Artigo 66, inciso I, da Constituição Federal, o incluso texto de Acordo Básico de Cooperação Técnica entre os Estados Unidos do Brasil e o Reino da Dinamarca, firmado a 25 de fevereiro do corrente ano, no Rio de Janeiro, por mim e pelo Senhor Helmuth Möller, Embaixador da Dinamarca.

2. A assinatura desse Acordo enquadra-se na política governamental de estreitamento das relações técnico-científicas com os países amigos que, por seu alto grau de desenvolvimento, estejam capacitados a prestar ao Brasil cooperação técnica para projetos de desenvolvimento econômico.

3. No caso em apreço, permito-me ressaltar que a Dinamarca é um dos países que se encontram na vanguarda como fornecedores de recursos financeiros, pessoal técnico e equipamento especializado para os programas de assistência técnica das Nações Unidas. Além disso, o Governo dinamarquês, através da Junta Dinamarquesa de Cooperação Técnica com os Países em

Fase de Desenvolvimento, patrocina atualmente uma série de cursos técnicos que abrangem os mais variados setores da atividade econômica com ênfase na agro-pecuária e na pequena e média indústria, e dos quais, graças a bolsas de estudo fornecidas pela ONU ou pela OEA, têm participado, com ótimos resultados, alguns especialistas brasileiros.

4. O presente Acordo vem, portanto, estreitar nossas relações com um país de amplos recursos e de tradição firmada nos movimentos de cooperação técnica internacional.

5. Permito-me finalmente assinalar que o Brasil já se beneficia diretamente, em pequena escala, da assistência técnica dinamarquesa, uma vez que se encontram trabalhando em nosso país, às expensas do Governo dinamarquês, técnicos na indústria de laticínios, que lecionam no Instituto de Zootécnica e Indústrias Pecuárias de Pirassununga, São Paulo.

6. O ato ora firmado, ao prever a vinda de técnicos dinamarqueses para prestarem serviços consultivos e de assessoria, no estudo, preparação e execução de programas e projetos específicos; a organização de seminários, ciclos de conferências e programas de treinamento; e a concessão de bolsas de estudo a candidatos selecionados pelo Governo brasileiro, virá, desse modo, proporcionar ao Brasil maior participação no intercâmbio técnico patrocinado pelo Governo da Dinamarca e contribuir, de maneira efetiva, para o nosso processo de desenvolvimento econômico.

7. Nessas condições, em vista do real interesse que apresenta a entrada em vigor do Acordo Básico de Cooperação Técnica com a Dinamarca, permito-me solicitar para o mesmo a pronta aprovação do Congresso Nacional, e, para esse fim, junto à presente sete cópias autenticadas do texto em português, bem como projeto de mensagem ao Congresso Nacional.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência, Senhor Presidente, os protestos do meu mais profundo respeito. — Juracy Magalhães.

ACORDO BASICO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA ENTRE O GOVERNO DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL E O GOVERNO DO REINO DA DINAMARCA

O Governo dos Estados Unidos do Brasil e o Governo do Reino da Dinamarca,

Desejosos de fortalecer as relações amistosas entre as duas Nações,

Considerando seu interesse comum em promover e estimular o progresso tecnológico e o desenvolvimento econômico e social de seus respectivos países,

Reconhecendo as vantagens recíprocas que resultarão de uma cooperação técnica mais estreita e melhor coordenada para a consecução dos objetivos acima referidos,

Decidem concluir, com espírito de amistosa colaboração, o seguinte Acordo Básico de Cooperação Técnica:

Artigo I

1. Os dois Governos procurarão fornecer assistência e cooperação mútuas, levando em consideração as respectivas possibilidades técnicas e financeiras.

2. A cooperação e a assistência empreendidas em decorrência do presente Acordo serão baseadas na participação comum em assuntos técnicos relevantes com o propósito de acelerar e assegurar o desenvolvimento econômico e o bem-estar social das duas Nações.

3. Os programas e projetos específicos de cooperação técnica serão executados em decorrência de disposições de convênios suplementares separados e por escrito, baseados no presente Acordo.

Artigo II

Os programas e projetos de cooperação técnica executados em decorrência das disposições do presente

Acordo e das disposições dos convênios suplementares, serão objeto de financiamento por parte dos dois Governos.

Artigo III

Com o propósito de conferir um tratamento sistemático e regular às atividades de cooperação técnica empreendidas em decorrência do presente Acordo, os dois Governos se comprometem a:

a) tomar em consideração todos os elementos relevantes para que o programa e os projetos específicos se integrem em um planejamento regional ou global do Brasil;

b) estabelecer procedimento adequados para o controle, a análise periódica e, se necessário, a revisão de programas e projetos específicos;

c) fornecer, um ao outro, relatórios periódicos sobre a cooperação técnica executada em decorrência do presente Acordo e dos convênios suplementares específicos.

Artigo IV

A cooperação técnica definida no presente Acordo e especificada nos convênios suplementares poderá consistir:

a) no intercâmbio de técnicos a fim de prestarem serviços consultivos e de assessoria, no estudo, preparação e implementação de programas e projetos específicos;

b) na organização de seminários, ciclos de conferência, programas de treinamento e outras atividades semelhantes, em lugares aceitos de comum acordo;

c) na concessão de bolsas de estudo a candidatos, devidamente selecionados e nomeados, por seu respectivo Governo, para a realização de cursos ou participação em programas de treinamento no outro país;

d) no estudo, preparação e execução de projetos piloto técnicos nos lugares e sobre os assuntos aceitos de comum acordo pelos dois países;

e) em qualquer outras atividades de cooperação técnica a serem acordadas entre os dois países.

Artigo V

1. O pessoal técnico destinado a prestar serviços consultivos e de assessoria será selecionado pelo Governo que oferece tais serviços após consulta com o outro Governo.

2. Na execução de seus serviços, o pessoal técnico em íntera relação estreita com o Governo que recebe os serviços, através dos órgãos designados, e obedecerá às instruções desse Governo, previstas nos convênios suplementares.

Artigo VI

O pessoal técnico definido no presente Acordo consistirá de professores, peritos e outros técnicos de um Governo, designados para trabalhar no território do outro, de forma a preparar e implementar programas e projetos especificados pelos convênios suplementares em decorrência do presente Acordo.

Artigo VII

1. O pessoal técnico designado pelo Governo do Reino da Dinamarca para prestar serviços nos Estados Unidos do Brasil, em decorrência do presente Acordo, pode importar durante seis meses após sua chegada — independentemente da emissão de licença prévia de importação e de isentos de pagamentos de emolumentos consulares, direitos aduaneiros e do pagamento de quaisquer outras tarifas ou direitos semelhantes:

a) sua bagagem;

b) bens de uso pessoal e doméstico, assim como artigos de consumo, trazidos para o país para uso pessoal e de membros da família, de acordo com a legislação nacional sobre a matéria;

c) um automóvel para uso pessoal trazido para o país em nome próprio ou do cônjuge, desde que o prazo

previsto para a sua permanência no país seja de no mínimo, um ano.

2. Terminada a missão oficial, as mesmas facilidades serão concedidas ao pessoal técnico para a exportação dos bens acima mencionados, segundo a legislação nacional em vigor.

3. O pessoal técnico, mencionado neste artigo, e suas famílias estarão isentos de todos os impostos que incidam, nos Estados Unidos do Brasil, sobre a sua renda proveniente do exterior, inclusive taxas de previdência social.

4. Em todos os outros casos, o Governo dos Estados Unidos do Brasil aplicará ao pessoal técnico acima mencionado, e a seus bens e propriedades, as mesmas disposições de que gozam os técnicos das Nações Unidas e de suas Agências Especializadas.

5. O órgão ou entidade em que estiver servindo o pessoal técnico, se responsabilizará pelo tratamento médico-hospitalar, em caso de acidente ou de moléstia resultantes do exercício normal de suas funções ou das condições do meio ambiente.

Artigo VIII

Equipamentos e materiais eventualmente fornecidos pelo Governo do Reino da Dinamarca ao Governo dos Estados Unidos do Brasil ou a entidades e órgãos nos Estados Unidos do Brasil, expressamente indicados pelos dois Governos nos termos dos convênios suplementares, não dependerão de licença prévia de importação e de prova de cobertura cambial, e ficarão isentos do pagamento de emolumentos consulares, direitos aduaneiros, taxas de importação, impostos sobre a aquisição, consumo e venda de bens e quaisquer outras taxas e impostos semelhantes.

Artigo IX

Este acordo e quaisquer convênios suplementares podem ser modificados por acordo escrito entre os dois Governos.

Artigo X

Cada um dos dois Governos notificará o outro da conclusão das formalidades necessárias, requeridas pelas suas respectivas disposições constitucionais, para a entrada em vigor do presente Acordo. O Acordo entrará em vigor a partir da data da última dessas notificações.

Artigo XI

O presente Acordo poderá ser denunciado, por nota escrita, de um governo ao outro, e terminará seis meses após o recebimento da referida nota.

A denúncia não afetará os programas e projetos em fase de execução, salvo quando a eles expressamente se referir.

Artigo XII

O presente Acordo está redigido em dois exemplares nas línguas portuguesa e inglesa, fazendo ambos os textos igualmente fé.

Em fé do que, os Plenipotenciários abaixo assinados firmam o presente Acordo e nele apõem os respectivos selos.

Feito no Rio de Janeiro aos vinte e cinco dias do mês de fevereiro do ano de mil novecentos e sessenta e seis.

Pelo Governo dos Estados Unidos do Brasil,

Pelo Governo do Reino da Dinamarca,

As Comissões de Relações Exteriores, de Educação e Cultura e de Finanças.

Projeto de Decreto Legislativo Nº 46, de 1965

(Nº 220-B, DE 1965, NA CÂMARA)
Aprova o Protocolo para nova prorrogação do Acordo Internacional do Açúcar de 1958, adotado em Genebra, em 14 de outubro de 1965.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É aprovado o Protocolo para nova prorrogação do Acordo Internacional do Açúcar de 1958, ado-

tado em Genebra, em 14 de outubro de 1965.

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

MENSAGEM Nº 118, DE 1965

Submete à apreciação do Congresso Nacional o texto do Protocolo para nova prorrogação do Acordo Internacional do Açúcar de 1958, adotado em Genebra, a 14 de outubro de 1965.

(DO PODER EXECUTIVO)

(As Comissões de Relações Exteriores, de Constituição e Justiça, e de Agricultura e Política Rural.)

Senhores Membros do Congresso Nacional

De conformidade com o artigo 8º inciso I, da Constituição Federal, tenho a honra de submeter à alta apreciação de Vossas Excelências o texto do Protocolo para nova prorrogação do Acordo Internacional de Açúcar de 1958, adotado em Genebra, a 14 de outubro de 1965, acompanhado da Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores.

Brasília, 30 de março de 1966.

Humberto de Alencar Castello Branco

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS DO PROJETO DE LEI Nº 460-665,31 (OO) DO MINISTRO DAS RELAÇÕES EXTERIORES

Em 1º de março de 1966.

DPB-DAI-50-665.81(OO)

A Sua Excelência o Senhor Ministro Humberto de Alencar Castello Branco, Presidente da República.

Senhor Presidente,

Em 20 de dezembro de 1965, o Ministro Conselheiro da Embaixada do Brasil em Londres, por mim credenciado, assinou, *ad referendum* do Congresso Nacional, o Protocolo que prorroga o Acordo Internacional de Açúcar, de 1958, tal como prorrogado por Protocolo de 1963, além da data de sua expiração, prevista para 31 de dezembro de 1965.

2. Naquela data, foi ainda manifestado ao Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte, depositário dos Instrumentos de Ratificação, o propósito do Governo brasileiro de ratificar e referir o Protocolo o mais breve possível, caso exequível, até 1º de julho de 1966.

3. O Protocolo em apreço, adotado pela Conferência das Nações Unidas para o Açúcar, reunida em Genebra de 20 de setembro a 14 de outubro de 1965, reafirma a intenção de considerar, com urgência, as bases de um novo Acordo Internacional de Açúcar e assenta, como data máxima para a prorrogação do Acordo de 1958, o dia 31 de dezembro de 1965.

4. Parece-me, pois, aconselhável a pronta aceitação dos termos do Protocolo por parte do Brasil, bem como o início do respectivo processo de ratificação, já que o referido instrumento entrou em vigor em 1º de janeiro de 1966.

5. Em face do exposto, Senhor Presidente, creio que o Protocolo que prorroga o Acordo Internacional de Açúcar de 1958 merece a aprovação do Congresso Nacional e Vossa Excelência se dignará, se assim o houver por bem, dar-lhe o encaminhamento de praxe, em observância ao artigo 66, alínea I, da Constituição Federal.

Para esse fim, junto sete cópias autenticadas de sua tradução em português, bem como o projeto de mensagem ao Congresso Nacional.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência, Senhor Presidente, os protestos do meu mais profundo respeito. — Juracy Magalhães.

PROTÓCOLO PARA NOVA PRORROGAÇÃO DO ACORDO INTERNACIONAL DE AÇÚCAR DE 1958

Os Governos signatários deste Protocolo,

Considerando que o Acordo Internacional de Açúcar de 1958 (denominado "o Acordo"), q

foi prorrogado pelo Protocolo de 1963 para Prorrogação do Acordo Internacional do Açúcar de 1958 (doravante denominado "o Protocolo de 1963"), expirará a 31 de dezembro de 1965;

Desejando que o Acordo continue em vigor por um período suplementar até que entre em vigor um novo Acordo Internacional do Açúcar sob os auspícios das Nações Unidas;

Reafirmando sua intenção de examinar, com urgência, as possíveis bases para um novo Acordo Internacional do Açúcar para substituir o Acordo;

Concordam com o seguinte:

Artigo I

1. Sujeito às disposições do Artigo 2, o Acordo continuará em vigor entre as Partes deste Protocolo até 31 de dezembro de 1966.

Se um novo Acordo Internacional do Açúcar entrar em vigor antes daquela data, este Protocolo deixará de vigorar na data da entrada em vigor do novo Acordo Internacional de Açúcar.

2. Qualquer Governo que não tenha sido Parte do Acordo, mas que se torne Parte deste Protocolo, será considerado como Parte do Acordo com sua vigência prorrogada.

Artigo 2

Os parágrafos (2) e (3) do Artigo 3, os Artigos de números 7 a 25, inclusive, os Artigos 41 e 42 e os parágrafos 4 e 7 do Artigo 44 do Acordo ficarão sem efeito.

Artigo 3

1. Qualquer Governo pode tornar Parte deste Protocolo

a) assinando-o; ou
b) ratificando, aceitando ou aprovando o mesmo depois de o haver assinado sob reserva de ratificação, aceitação ou aprovação; ou
c) aderindo ao mesmo.

2. Ao assinar este Protocolo, cada Governo signatário deverá declarar formalmente se, de conformidade com seus processos constitucionais, sua assinatura está ou não sujeita a ratificação, aceitação ou aprovação.

Artigo 4

1. Este protocolo ficará aberto à assinatura, em Londres, de 1º de novembro a 23 de dezembro de 1965, inclusive, dos Governos Partes do Protocolo e do Governo de qualquer outro País mencionado nos Artigos 33 ou 34 do Acordo.

2. Sendo a ratificação, aprovação ou aceitação exigida, deverá o competente instrumento ser depositado junto ao Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte.

3. Após 23 de dezembro de 1965, o Protocolo só será aberto à adesão de qualquer dos Governos mencionados nos Artigos 33 e 34 do Acordo pelo depósito de um instrumento de adesão junto ao Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte.

4. Este protocolo estará também aberto à adesão do Governo de qualquer Membro das Nações Unidas ou de qualquer Governo convidado à Conferência de Açúcar das Nações Unidas de 1965, mas não mencionado nos Artigos 33 e 34 do Acordo, desde que o número de votos no Conselho a ser exercido pelo Governo que deseja aderir seja previamente estabelecido entre o Conselho e o referido Governo.

Artigo 5

1. Este protocolo entrará em vigor a 1º de janeiro de 1966 entre os governos que se houverem tornado, nessa data, partes do Protocolo, desde que esses Governos, a 31 de dezembro de 1965, detenham 60% dos votos dos países importadores e 70% os votos dos países exportadores, conforme as disposições do Acordo prorrogado pelo Protocolo de 1963. Os instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, depositados posteriormente, entrarão em vigor a data de seu depósito.

2. No cálculo relativo ao preenchimento dos requisitos de percenta-

gem mencionados no parágrafo 1 deste Artigo, será computada a notificação recebida pelo Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, antes de 1º de janeiro de 1966, e que contenha o compromisso de se procurar obter a ratificação, aceitação, aprovação ou adesão de conformidade com os processos constitucionais com a possível rapidez e, se possível, antes de 1º de julho de 1966.

3. Se, a 1º de janeiro de 1966, este Protocolo não tiver entrado em vigor, os Governos que houverem satisfeito os requisitos do Artigo 3, poderão concordar em pô-lo em vigor entre si.

Artigo 6

Quando se fizer referência no Acordo ou neste Protocolo a Governos ou países relacionados ou mencionados em artigos especiais, o Governo de qualquer país não referido nos Artigos 33 ou 34 do Acordo, e que se tenha tornado Parte do Acordo antes de 1º de janeiro de 1964 ou do Protocolo de 1963 ou deste Protocolo, será considerado como relacionado ou mencionado.

Artigo 7

Os Governos Partes deste Protocolo comprometem-se a pagar suas contribuições previstas no Artigo 38 do Acordo de conformidade com seus processos constitucionais. Na sua primeira sessão, sob a vigência deste Protocolo, o Conselho aprovará seu orçamento para o ano e estimará as contribuições a serem pagas por cada Governo Participante.

Artigo 8

1. O Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte informará prontamente a todos os Governos representados na Conferência das Nações Unidas de Açúcar de 1965 de cada assinatura, ratificação, aceitação e aprovação deste Protocolo, de cada adesão ao mesmo, de cada notificação recebida de conformidade com o parágrafo 2 do Artigo 5 e da data da entrada em vigor deste Protocolo.

2. Este Protocolo, cujos textos em língua chinesa, espanhola, francesa, inglesa e russa são igualmente autênticos, será depositado junto ao Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, o qual remeterá cópias autenticadas do Protocolo a todos os Governos signatários e aderentes.

Feito em Genebra, aos quatorze dias do mês de outubro de mil novecentos e sessenta e cinco.

As Comissões de Relações Exteriores, de Economia, de Indústria e Comércio e de Finanças.

Projeto de Decreto Legislativo Nº 47, de 1966

(Nº 281-A, DE 1966, NA CÂMARA)

Aprova a Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar e o Regulamento para evitar Abaloamento, adotados em Londres, em 17 de junho de 1960.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É aprovada a Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar e o Regulamento para evitar Abaloamento adotados em Londres, em 17 de junho de 1960.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data da sua publicação.

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

MENSAGEM Nº 122, DE 1966, DO PODER EXECUTIVO

Senhores Membros do Congresso Nacional.

De conformidade com o disposto no artigo 66, inciso I, da Constituição Federal, tenho a honra de submeter

à alta apreciação de Vossa Excelência o texto da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar e do Regulamento para Evitar Abaloamento, adotados em Londres, a 17 de junho de 1960.

Brasília, em 30 de março de 1966. — C. Branco.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS Nº DTC-DOA-DAF-70-680.4 (00) 680. (04) MINISTRO DAS RELAÇÕES

Em 25 de março de 1966.

A Sua Excelência o Senhor Marechal Humberto de Alencar Castelo Branco.

Presidente da República.

Senhor Presidente.

Tenho a honra de submeter à alta consideração de Vossa Excelência a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, bem como as Regras para Evitar Abaloamento no Mar, ambos os atos firmados em Londres, em 17 de julho de 1960, tendo entrado em vigor em 26 de maio de 1965, quando foi atingido o número de ratificações estipulado naquele tratado.

2. O Brasil tornou-se parte da Convenção e das Regras de 1960, conforme dispôs o Decreto nº 49.221, de 13 de novembro de 1958. Os rápidos avanços da tecnologia naval, no entanto, exigiram a revisão das normas relativas à segurança da navegação marítima. Os atos firmados em 1960, traduzem assim, a necessidade de se generalizar o uso de equipamentos e aparelhos mais aperfeiçoados, capazes de assegurar maior proteção à vida humana no mar.

3. Com efeito, o Capítulo V da Convenção de 1948, que trata conjuntamente dos problemas do transporte de grãos e de cargas perigosas, teve de ser desdobrado, na Convenção de 1960, em dois capítulos, que regulam aqueles dois itens com maior minúcia e precisão. De resto, foi incluído novo capítulo com regras específicas para a segurança dos navios de propulsão nuclear.

4. Tendo em vista o crescente interesse nacional na segurança da navegação marítima, cumpre-me, Senhor Presidente, assinalar a alta conveniência de o Congresso Nacional aprovar, no mais breve prazo, a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar e as Regras para Evitar Abaloamento no Mar, de 1960.

5. Nessas condições, passo às mãos de Vossa Excelência, acompanhado de exemplar dos atos internacionais em apreço, projeto de mensagem presidencial, a fim de que Vossa Excelência, se assim houver por bem, se digne submetê-la ao Congresso Nacional, nos termos do artigo 66, inc. sc. I, da Constituição Federal.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência, Senhor Presidente, os protestos do meu mais profundo respeito. — Juracy Magalhães.

ANEXO "A"

CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR — 1960

Os Governos da República Argentina, da Comunidade da Austrália, da Bélgica, dos Estados Unidos do Brasil, da Bulgária, da do Canadá, da Tchecoslováquia, da China, da Coreia, de Cuba, da Dinamarca, da República Dominicana, da Espanha, das Filipinas, da Finlândia, da França, da República Federal Alemã, da Irlanda do Norte, da Iugoslávia, da Itália, do Irã, de Israel, da Itália, do Japão, do Kuwait, da Libéria, do México, da Nova Zelândia, da Noruega, dos Países Baixos, do Paquistão, do Panamá, do Peru, da Polónia, de Portugal, da RAU (República Árabe Unida), da

Suécia, da Suíça, do Reino Unido da Grã-Bretanha, da Turquia, dos Estados Unidos da América, da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas, e da Venezuela, desejando estabelecer, de comum acordo, princípios e regras uniformes para salvaguardar a vida humana no mar:

Designaram os Plenipotenciários seguintes:

Os quais, depois de terem exibido seus plenos poderes, achados em boa e devida forma, concordaram nas disposições seguintes:

Artigo I

a) Os Governos Contratantes se comprometem a aplicar as disposições da presente Convenção e dos Regulamentos anexos, que serão considerados como parte integrante da presente Convenção. Toda referência a presente Convenção implica ao mesmo tempo em uma referência a estas Regras;

b) Os Governos Contratantes se comprometem a promulgar todas as leis, decretos, ordens e regulamentos e a tomar todas as demais medidas necessárias a fim de dar à Convenção pleno e completo efeito, no sentido de assegurar que, do ponto de vista da salvaguarda da vida humana, um navio esteja apto para o serviço a que é destinado.

Artigo II

Os navios aos quais se aplica a presente Convenção são os navios matriculados nos países cujos governos são partes contratantes e aos navios matriculados em território aos quais a presente Convenção se estende, em virtude do art. XIII.

Artigo III

Leis e Regulamentos

Os Governos Contratantes se comprometem a comunicar a Organização Marítima Consultiva Inter-governamental (doravante denominada Organização) e a ela entregar:

a) uma lista de organizações são governamentais autorizadas a agir em seu nome na promoção de medidas para salvaguarda da vida humana no mar, a fim de serem distribuídas aos Governos Contratantes, para fins de informação;

b) o texto das leis, decretos, instruções e regulamentos, que forem promulgados sobre as diferentes matérias que se enquadram na esfera da presente Convenção;

c) todos os relatórios ou resumos oficiais de relatórios disponíveis, sempre que os mesmos demonstrem os resultados das disposições da presente Convenção e isso condicionado a que tais relatórios não sejam de natureza confidencial;

d) um número suficiente de modelos dos certificados fornecidos de conformidade com as disposições da presente Convenção, a serem transmitidos aos Governos Contratantes, para conhecimento dos respectivos funcionários.

Artigo IV

Casos de força maior

a) Navio algum, que não esteja sujeito às disposições da presente Convenção por ocasião da partida para uma viagem qualquer, ficará adstrito às prescrições da presente Convenção pelo motivo de qualquer desvio de rota no curso de sua projetada viagem por causa de mau tempo ou de alguma outra razão de força maior;

b) As pessoas que se acham a bordo de um navio por motivo de força maior ou que nele se encontram em consequência de obrigação imposta ao Capitão de transportá-las — naufragos ou outras pessoas não serão levadas em conta, em se tratando de verificar a aplicação, ao navio, de qualquer prescrição da presente Convenção.

Artigo V

Transporte de pessoas em caso de emergência

a) Para assegurar a evacuação de pessoas de um território qualquer, a fim de afastá-las de uma ameaça à segurança de suas vidas, um Governo Contratante pode autorizar o transporte em seus navios de um número de pessoas superior ao primeiro, em outras circunstâncias, pela presente Convenção;

b) Uma autorização desta natureza não priva os outros Governos Contratantes do direito de fiscalização, nos termos da presente Convenção, sobre tais navios, quando os mesmos se encontrem nos portos dos referidos Governos;

c) Aviso de qualquer autorização desta natureza deverá ser enviado à Organização pelo Governo que a concede, acompanhado de um relatório sobre as circunstâncias do fato.

Artigo VI

Suspensão em caso de Guerra

a) Em caso de guerra, ou outras hostilidades, os Governos Contratantes que se considerarem afetados, quer como beligerantes, quer como neutros, podem suspender a aplicação da totalidade ou de parte dos Regulamentos anexos. O Governo que usar desta faculdade deve comunicá-la imediatamente à Organização;

b) Tal suspensão não priva os demais Governos Contratantes de qualquer direito de fiscalização, nos termos da presente Convenção, sobre os navios do Governo que usou desta faculdade quando esses navios se encontrem em seus portos;

c) O Governo que suspendeu a aplicação da totalidade ou de parte destes Regulamentos pode a qualquer momento dar por finda essa suspensão, devendo imediatamente comunicar à Organização essa decisão;

d) Organização deverá notificar a todos os Governos Contratantes qualquer suspensão ou fim de suspensão, nos termos deste artigo.

Artigo VII

Tratados e Convenções anteriores

a) A presente Convenção substitui e obriga, entre os Governos Contratantes, a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, assinada em Londres a 10 de Junho de 1948;

b) Todos os demais Tratados, Convenções ou Acórdos concernentes à Salvaguarda da Vida Humana no Mar ou às questões que lhe são relacionadas e que estão atualmente em vigor entre os Governos partes da presente Convenção, continuarão a produzir pleno e inteiro efeito nos respectivos prazos de vigência, no que diz respeito:

I) — aos navios aos quais a presente Convenção não é aplicável;

II) — aos navios aos quais a presente Convenção se aplica no tocante aos pontos que não constituem objeto das determinações expressas na presente Convenção.

c) Nos casos, entretanto, de conflito entre aqueles Tratados, Convenções ou Acórdos e as disposições da presente Convenção, devem prevalecer as disposições desta última;

d) Todos os pontos que não constituem objeto das determinações expressas na presente Convenção, ficam submetidos à legislação dos Governos Contratantes.

Artigo VIII

Regulamentos especiais resultantes de Acórdos

Quando, de conformidade com a presente Convenção, forem estabele-

cidos regulamentos especiais, por acórdo entre todos os Governos Contratantes ou somente alguns deles, esses regulamentos devem ser comunicados à Organização, a fim de serem distribuídos a todos os Governos Contratantes.

Artigo IX

Emendas

a) (I) A presente Convenção pode ser emendada por acórdo unânime entre os Governos Contratantes;

(II) A pedido de qualquer Governo Contratante, uma proposta de emenda deve ser transmitida pela Organização a todos os Governos Contratantes, para exame e aceitação, nos termos do presente parágrafo.

b) (I) Uma emenda da presente Convenção pode, a qualquer momento, ser proposta à Organização por um Governo Contratante, se essa proposta é adotada por uma maioria de dois terços da Assembleia da Organização (daqui por diante chamada a Assembleia), em virtude de uma recomendação adotada por uma maioria de dois terços da Comissão de Segurança Marítima da Organização (doravante chamada Comissão de Segurança Marítima), deve ela ser comunicada pela Organização a todos os Governos Contratantes, para que a mesma seja aceita;

(II) Toda recomendação dessa natureza, feita pela Comissão de Segurança Marítima, deve ser transmitida pela Organização a todos os Governos Contratantes, para exame, pelo menos seis meses antes de ser examinada pela Assembleia.

c) (I) Uma Conferência dos Governos, para exame de emendas à presente Convenção proposta por algum dos Governos Contratantes, será convocada pela Organização, em qualquer ocasião, a pedido de um terço dos Governos Contratantes;

(II) Toda modificação adotada por uma maioria de dois terços dos Governos Contratantes, em uma Conferência dessa natureza, deve ser comunicada pela Organização a todos os Governos Contratantes, para que seja aceita.

d) Doze meses após a data de sua aceitação por dois terços dos Governos Contratantes, inclusive os dois terços dos Governos representados no selo da Comissão de Segurança Marítima, uma emenda submetida à aceitação dos Governos Contratantes nas condições dos parágrafos "b" ou "c" do presente artigo, entrará em vigor para todos os Governos Contratantes, exceção feita daqueles que antes de sua entrada em vigor, tenham feito uma declaração de que não aceitam a emenda em apêço.

e) A Assembleia, pelo voto de uma maioria de dois terços, néles compreendidos os dois terços dos Governos representados no selo da Comissão de Segurança Marítima, havendo sido igualmente obtido o acórdo de dois terços dos Governos partes da presente Convenção, ou uma Conferência convocada, nos termos do parágrafo "c" do presente artigo, pelo visto de uma maioria de dois terços, pode especificar, no momento da adoção da emenda, que a mesma se reveste de uma importância tal que todo Governo Contratante que fizer uma declaração nos termos do parágrafo "d" do presente artigo e não aceitar a emenda no prazo de doze meses, a contar da sua entrada em vigor, deixará, ao expirar o referido prazo, de participar da presente Convenção;

f) Uma emenda da presente Convenção, feita em conformidade do presente artigo e relativo a estrutura de navios, será aplicável somente aos navios cujas quilhas forem batidas após a data da entrada em vigor da referida modificação;

g) A Organização deve informar todos os Governos Contratantes sô-

bre as emendas que entrarem em vigor em virtude do presente artigo, bem como sobre a data em que essas modificações passaram a vigorar;

h) Toda aceitação ou declaração nos termos do presente artigo deve ser notificada por escrito à Organização, a qual participará a todos os Governos o recebimento dessa aceitação ou declaração.

Artigo X

Assinatura e aceitação

a) A presente Convenção permanecerá aberta para assinatura durante um mês a partir da data de hoje e continuará em seguida aberta para aceitação. Os Governos poderão tornar-se parte delas por:

I) assinatura, sem reserva quanto à aceitação;

II) assinatura, sob reserva de aceitação, seguida de aceitação ou;

III) Aceitação.

b) A aceitação se efetua pelo depósito de um instrumento na organização, a qual deverá comunicar a todos os Governos, que já aceitaram a Convenção, o recebimento de cada nova aceitação e data desse recebimento.

Artigo XI

Entrada em vigor

a) A presente Convenção entrará em vigor doze meses após a data em que pelo menos quinze aceitações, inclusive de sete países com uma tonelagem mínima de um milhão de toneladas brutas cada um, tenham sido depositadas de conformidade com o Artigo X. A Organização informará todos os Governos que tiverem assinado ou aceitado a presente Convenção, sobre a data da sua entrada em vigor.

b) As aceitações depositadas depois da data da entrada em vigor da presente Convenção deverão vigorar três meses após a data do respectivo depósito.

Artigo XII

Denúncia

a) A presente Convenção pode ser denunciada por qualquer dos Governos Contratantes a qualquer momento após a expiração de um período de cinco anos, contados a partir da data em que a Convenção tenha entrado em vigor com relação ao mesmo Governo;

b) A denúncia se efetua por uma notificação escrita, dirigida à Organização. Esta notificará a todos os demais Governos Contratantes toda denúncia recebida e a data do respectivo recebimento;

c) A denúncia terá efeito um ano após a data do recebimento da notificação pela Organização ou da expiração de algum prazo mais longo especificado na notificação.

REGRAS

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

PARTE A

Aplicação, definições, etc.

Regra 1

Aplicação

a) As presentes Regras aplicam-se, salvo disposição expressa em contrário, só a navios que efetuem viagens internacionais.

b) Os tipos de navios a que se aplicam as disposições de cada capítulo e a extensão em que são aplicáveis, são definidas com mais precisão em cada capítulo.

Regra 2

Definições

Para os fins de aplicação das Regras presentes, salvo disposição expressa em contrário:

a) "Regras" significa as Regras a que se refere o artigo I (a) da presente Convenção.

b) "Administração" significa o Governo do País em que o navio está registrado.

c) "Aprovado" significa aprovado por uma Administração.

d) "Viagem internacional" designa uma viagem desde um país ao qual se aplica a presente Convenção até um porto, situado fora desse país, ou vice-versa; e para este fim qualquer território cujas relações internacionais estão a cargo de um dos Governos Contratantes ou que esteja sob a administração das Nações Unidas é considerado como um outro país;

e) "Um passageiro" é toda a pessoa a bordo que não seja:

(i) O capitão e os membros da tripulação ou outra pessoa empregada ou ocupada, sob qualquer forma, a bordo do navio em serviço que a este digam respeito;

(ii) Uma criança de menos de 1 ano de idade.

f) "Navio de passageiros" é todo o navio que transporte mais de doze passageiros;

g) "Navio de carga" é qualquer navio que não é navio de passageiros.

h) "Navio-tanque" é um navio de carga construído ou adaptado para o transporte a granel de cargas líquidas de natureza inflamável.

i) "Navio de pesca" é um navio usado para a captura de peixe, baleias, focas, morsas e outros recursos vivos do mar;

j) "Navio nuclear" é um navio provido duma instalação de energia nuclear;

k) "Navio novo" significa um navio cuja quilha tenha sido batida na data, ou após a data, em que entra em vigor a presente Convenção.

l) "Navio existente" significa um navio que não é um navio novo;

m) "1 milha" é equivalente a 1.852 metros ou 6.080 pés.

Regra 3

Exceções

a) As presentes Regras, salvo disposição expressa em contrário, não são aplicáveis a:

(i) Navios de Guerra ou de transporte de tropas;

(ii) Navios de carga de menos de 500 toneladas de arqueação bruta;

(iii) Navios sem propulsão mecânica;

(iv) Navios de madeira, de construção primitiva, como sejam galeotas, juncos, etc.;

(v) Iates de recreio não empenhados em tráfego comercial;

(vi) Navios de pesca.

b) Salvo as disposições expressas no capítulo V, nada do que figura na presente regra se aplica aos navios que naveguem exclusivamente nos Grandes Lagos da América do Norte e no Rio de S. Lourenço, nas águas limitadas a leste por uma linha reta que vai do Cabo des Rosiers à ponta Oeste da Ilha de Anticosti e ao Norte da Ilha de Anticosti, pelo meridiano 63.

Regra 4

Isenções

a) Pode ser isento pela Administração de algumas das prescrições das presentes regras qualquer navio que embora não seja empregado usualmente em viagens internacionais, tenha de empreender, por circunstâncias excepcionais, uma única viagem internacional, desde que satisfaça as disposições sobre segurança que, na opinião da Administração, sejam suficientes para a viagem que pretende empreender.

Regra 5

Equivalências

a) Quando as presentes regras prescrevem que sejam instalados ou existam a bordo certas instalações

b) Se se realizar uma vistoria nos dois meses que precedem a expiração

do período de validade para que tenha sido primitivamente expedido um Certificado de Segurança de Radiotelegrafia de Navio de Carga ou em Certificado de Segurança de Radiotelegrafia de Navio de Carga, referentes a navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 300 toneladas mas inferior a 500 toneladas, este certificado pode ser retirado e expedido novo certificado cuja validade terminará doze meses depois da data em que terminava o referido prazo.

c) Quando um navio não se encontra em porto do país em que está registrado ao expirar o prazo de um ano certificado, a validade deste pode ser prorrogada pela Administração, mas tal prorrogação só pode ser concedida com o fim de permitir que o navio complete a sua viagem para o país em que está registrado ou em que deve ser vistoriado e isto somente quando tal medida se afigure oportuna e razoável.

d) Nenhum certificado pode ser assim prorrogado por espaço de tempo superior a cinco meses, e um navio a quem tenha sido concedida tal prorrogação não fica por este motivo com o direito, depois de chegar ao país em que está registrado ou ao porto em que deve ser vistoriado, de empreender nova viagem sem que obtenha novo certificado.

e) Um certificado, que não tenha sido prorrogado de acordo com as disposições precedentes da presente Regra, pode ser prorrogado pela Administração por um período extra que não exceda um mês além da data de expiração de validade nele indicada.

Regra 15

Modelos dos certificados

a) Todos os certificados devem ser redigidos na língua ou línguas oficiais do país que os concede.

b) O modelo dos certificados deve ser o dos modelos dados no Apêndice às presentes Regras. A disposição da parte impressa dos modelos de certificados deve ser exatamente reproduzida nos certificados expedidos ou nas suas cópias autênticas, e as indicações inseridas nos certificados ou nas cópias autênticas devem ser em letras romanas e em algarismo arábicos.

Regra 16

Afixação de certificados

Todos os certificados ou suas cópias autênticas concedidos em obediência às presentes Regras, devem ser afixados em lugar bem visível e de fácil acesso.

Regra 17

Aceitação dos certificados

Os certificados concedidos por um Governo Contratante devem ser aceites pelos demais Governos Contratantes como tendo o mesmo valor que os certificados por eles concedidos, para todos os efeitos previstos nesta Convenção.

Regra 18

Apostilamento dos certificados

a) Se no decurso de determinada viagem um navio transporta a seu bordo um número de pessoas inferior ao número total indicado no Certificado de Segurança de Navios de Passageiros e pode, por consequência, de acordo com as prescrições das presentes Regras, ser equipado com um número de embarcações salva-vidas e outros meios de salvamento menor do que aquele mencionado no Certificado, uma apostila a tal respeito pode ser expedida pelo Governo, pessoa ou organismo referidos na Regra 12 e Regra 13.

b) Esta apostila deve especificar que nas circunstâncias em questão

não são infringidas as prescrições das presentes Regras. A apostila deve ser juntada ao certificado e substituí-lo no que se refere a meios de salvamento. A apostila é válida unicamente para aquela viagem para que foi concedida.

Regra 19

Fiscalização

Qualquer navio possuidor de um certificado concedido em virtude das disposições da Regra 12 ou da Regra 13 está sujeito, nos portos dos outros Governos Contratantes, à fiscalização por parte de funcionários para tal devidamente autorizados por esses Governos, devendo a fiscalização limitar-se a verificar a existência a bordo de certificado válido.

Este certificado deve ser aceito, a menos que não haja motivos evidentes para crer que o estado do navio ou do seu equipamento não corresponde substancialmente às indicações desse certificado. Em tal caso, o funcionário que realize a fiscalização deve tomar as medidas necessárias para impedir a partida do navio, até que ele possa fazer-se ao mar sem perigo para os passageiros e tripulação. No caso em que a fiscalização dê lugar a qualquer intervenção, o funcionário que efetua a fiscalização deve informar imediatamente e por escrito ao Cônsul do país em que o navio está registrado de todas as circunstâncias que fizeram considerar necessária esta intervenção e deve ser enviado um relatório desses fatos à Organização.

Regra 20

Privilegio da Convenção

Navio algum que não possua os certificados exigidos e válidos pode reclamar o benefício da presente Convenção.

PARTE C

Acidentes

Regra 21

Acidentes

a) Cada Administração se compromete a efetuar investigações sobre qualquer acidente ocorrido a qualquer dos seus navios sujeitos às disposições da presente Convenção, quando julgar que essas investigações podem ajudar a determinar as modificações que seria desejável introduzir nas presentes Regras.

b) Cada Governo Contratante se compromete a fornecer à Organização toda a informação pertinente relativa às conclusões de tais investigações. Nenhum relatório ou recomendação da Organização, baseado nessas informações, deve revelar a identidade ou nacionalidade dos navios a que dizem respeito, ou, de qualquer modo, imputar a responsabilidade desse acidente a um navio ou pessoas ou deixar presumir a sua responsabilidade.

CAPÍTULO II

Construção

PARTE A

Generalidades

Regra 1

Aplicação

(a) (I). O presente Capítulo aplica-se aos navios novos, exceto onde for expressamente disposto em contrário;

(II) Para os navios já existentes, de passageiros ou de carga, cujas quilhas foram batidas na data em que entrou em vigor a Convenção de 1948, ou posteriormente a essa data, a Administração deverá certificar-se de que os dispositivos que foram aplica-

dos, conforme Capítulo II daquela Convenção, aos navios novos como foram definidos naquele Capítulo, foram obedecidos. Para os navios já existentes, de passageiros ou de carga, cujas quilhas foram batidas antes da data da entrada em vigor daquela Convenção, a Administração deverá certificar-se de que os dispositivos que foram aplicados no Capítulo II daquela Convenção aos navios já existentes, conforme definidos naquele Capítulo, foram obedecidos. Com relação aos dispositivos do Capítulo II da presente Convenção, que não estão contidos no Capítulo II da Convenção de 1948, cabe à Administração decidir quais os dispositivos que serão aplicados aos navios já existentes definidos na presente Convenção.

(b) Para os fins de aplicação deste Capítulo:

(I) É um navio novo de passageiros, o navio de passageiros cuja quilha for batida na data em que a presente Convenção entrar em vigor ou posteriormente a essa data, ou o navio cargueiro que for transformado em navio de passageiros nessa data ou posteriormente. Todos os demais navios de passageiros são considerados como navios de passageiros já existentes;

(II) É um cargueiro novo, o navio cargueiro cuja quilha for batida na data em que a presente Convenção entrar em vigor ou posteriormente a essa data.

(c) A Administração, se considera que o percurso e as condições de viagem são tais que uma disposição qualquer do presente Capítulo não seja razoável nem necessária, poderá isentar dessa disposição determinado navio, ou determinada categoria de navios, pertencentes a seus países, que no curso da viagem não se afastem mais de vinte milhas da terra mais próxima;

(d) O navio de passageiros autorizado, em virtude do parágrafo (c) do Capítulo III, Regra 27, a transportar um número de pessoas superior à capacidade de suas embarcações de salvamento, deve satisfazer aos padrões de compartimentagem especial estabelecidos na Regra 5 (e), e as disposições especiais relativas à permeabilidade estabelecida na Regra 4 (d) deste Capítulo, a menos que, tendo em consideração a natureza e condições da viagem, a Administração considere como suficiente aplicar as outras disposições das Regras do presente Capítulo;

(e) No caso de navios de passageiros utilizados no transporte especial de grande número de passageiros sem leitos, como, por exemplo, no transporte de peregrinos, a Administração poderá, se julgar que é praticamente impossível aplicar as disposições do presente Capítulo, isentar tais navios, quando pertencerem ao seu país da aplicação das disposições, sob as condições seguintes:

(I) Devem ser aplicados, o mais extensamente possível, tanto quanto as circunstâncias do tráfego permitirem, as disposições relativas à construção;

(II) Devem ser formuladas disposições gerais que se apliquem ao caso particular deste tipo de tráfego. Essas disposições devem ser formuladas de acordo com os Governos Contratantes que estiverem diretamente interessados no transporte desses passageiros. Não obstante qualquer disposição da presente Convenção, o Regulamento do Simla de 1931, deverá continuar em vigor entre os países que subscreverem aquele Regulamento, até a entrada em vigor das disposições do parágrafo "e"; (II) da Regra 1.

Regra 2

Definições

Para os fins deste Capítulo, a menos que expressamente estabelecido

(a) *Linha d'água de subdivisão* é a linha de flutuação usada para subdivisão do navio;

(II) *Linha d'água carregada* subdivisão é a linha de flutuação correspondente ao maior calado permitido pelos requisitos de subdivisão que forem aplicáveis.

(b) *Comprimento do navio* é o comprimento medido entre perpendiculares nas extremidades da linha d'água carregada.

(c) *Boca do navio* é a maior largura, medida pelas faces externas das cavernas, na ou abaixo da linha d'água carregada.

(d) *Calado* é a distância vertical da linha base, moldada à meia-nau, até a linha d'água que for considerada.

(e) *Convés estrutural* é o mais elevado convés até onde vão as anteparas estruturais transversais.

(f) *Linha margem* é a linha traçada a, pelos menos, (ou 3 polegadas 76 mm) abaixo da intercessão da superfície externa do costado.

(g) *A permeabilidade de um espaço* é a percentagem daquele espaço que pode ser ocupada pela água. O volume de um espaço que se estende acima da linha margem deverá ser medido somente até a altura daquele linha.

(h) *Espaços de máquinas* são os que ficam compreendidos entre a linha base moldada e a linha margem, entre as anteparas estancas transversais principais, que limitam os espaços contendo as máquinas de propulsão principais e auxiliares, caldeiras usadas na propulsão e todas as carvoeiras permanentes.

No caso de arranjos especiais, Administração pode definir os limites dos espaços de máquinas.

(i) *Espaços de passageiros* são aqueles previstos para acomodação e uso dos passageiros, excluídos os passadizos de bagagem, de diversos, de mantimentos, e de correio.

(j) Em todos os casos volumes áreas deverão ser calculados pelas linhas moldadas.

PARTE B

Compartimentagem e Estabilidade

(Esta parte B aplica-se somente aos navios de passageiros, com exceção da Regra 19 que se aplica, também, aos navios cargueiros)

Regra 3

Comprimento alagável

(a) O comprimento alagável, num ponto qualquer, ao longo de um navio deve ser determinado por um método de cálculo que leve em consideração a forma, o calado e outras características do navio em questão.

(b) Nos navios com convés estrutural contínuo o comprimento alagável num certo ponto é a maior porção do comprimento do navio, tendo seu centro no ponto considerado, que pode ser alagado, segundo as hipóteses estabelecidas na Regra 4 deste Capítulo, sem que o navio mergulhe além da linha margem.

(c) (I) No caso dos navios que não tenham convés estrutural contínuo, o comprimento alagável em qualquer ponto pode ser determinado em relação a uma linha margem contínua imaginária que fique abaixo, pelo menos, 72 mm (ou 3") da parte superior (na borda) do convés até ao qual as anteparas e cascos são estancos.

(II) Quando uma parte de um imaginária linha margem estiver seriavelmente abaixo do convés até onde vão as anteparas, pode a Administração permitir uma limitada tolerância na estancidade daquelas partes de anteparas que estiverem acima da linha margem e imediatamente abaixo do convés mais elevado.

Regra 4

Permeabilidade

(a) As hipóteses referidas na Regra 3 são relativas às permeabilidades dos espaços limitados, na parte superior, pela linha margem. Na determinação do comprimento alagável, deve ser usada uma permeabilidade média uniforme em cada uma das seguintes partes do navio abaixo da linha margem:

(I) Espaços de máquinas, conforme definido na Regra 2 deste Capítulo;

(II) Parte diante (AV) dos espaços de máquinas;

(III) Parte de ré (AR) dos espaços de máquinas.

(b) (I) A permeabilidade média uniforme dos espaços de máquinas será calculada pela fórmula

$$85 + 10(a - c)$$

onde

a = volume dos espaços de passagens conforme definidos na Regra 2, situados abaixo da linha margem e compreendidos dentro dos limites dos espaços de máquinas;

c = volume dos espaços entre convés, abaixo da linha margem, e compreendidos dentro dos limites dos espaços da máquina, quando destinados a mercadorias, carvão e mantimentos;

v = volume total dos espaços de máquinas abaixo da linha margem.

(II) Quando for reconhecido pela Administração que a permeabilidade média uniforme, determinada por cálculo detalhado é menor do que a obtida pela fórmula, a permeabilidade calculada detalhadamente poderá ser empregada. Para o cálculo detalhado, a permeabilidade dos espaços destinados aos passageiros, como definidos na Regra 2, deve ser tomada como 95, a dos espaços de mercadorias, carvão e mantimentos como 60, a do fundo duplo, tanques de óleo combustível e de outros tanques com o valor aprovado em cada caso.

(c) Exceto nos casos previstos no § "d", abaixo, a permeabilidade média uniforme ao longo do comprimento do navio, diante (ou a ré) dos espaços de máquinas, será determinada pela fórmula:

$$63 + 35 \frac{a}{v}$$

onde:

a = volume dos espaços de passagens, conforme definidos na Regra 2 deste Capítulo, situados abaixo da linha margem AV (ou AR) dos espaços de máquinas;

v = volume total das partes do navio, abaixo da linha margem, AV (ou AR) dos espaços de máquinas.

(d) No caso de um navio autorizado a transportar um número de pessoas superior à capacidade de suas embarcações, nos termos da Regra 17, do Capítulo III, o que deve, nos termos do § "d" da Regra 1 do parágrafo "c" do presente Capítulo, satisfazer a disposições especiais, a permeabilidade média uniforme em todas as partes do navio, AV (ou AR) dos espaços de máquinas, deve ser determinada pela fórmula:

$$93 - 35 \frac{b}{v}$$

onde:

b = volume dos espaços situados AV (ou AR) dos espaços de máquinas, abaixo da linha margem e acima da parte superior das bastilhas, fundo duplo, ou dos piques tanques, conforme o caso, apropriados e empregados como espaços para mercadorias, carvão, ou tanques de combustível líquido, painéis de mantimentos, de bagagem e de malas postais, painéis de marfins, tanques de água doce AV (ou AR) dos espaços de máquinas;

v = volume total das partes do navio situadas abaixo da linha margem, AV (ou AR) dos espaços de máquinas.

No caso dos navios empregados em serviços em que os porões de mercadorias não sejam normalmente ocupados por quantidade substancial de carga, não serão levados em conta tais espaços no cálculo "b".

(e) No caso de arranjos pouco usuais a Administração poderá permitir, o uso, o cálculo detalhado de permeabilidade média uniforme para as partes AV e AR dos espaços de máquinas. A fim de permitir esse cálculo, a permeabilidade dos espaços de passageiros, tais como definidos na Regra 2, será tomada como 95, a dos espaços de máquinas como 85, a de todos os painéis de mercadorias, carvão e painéis de mantimentos como 60 e a dos fundos duplos, tanques de combustível e de outros tanques com o valor que for aprovado em cada caso.

(f) Se um compartimento entre convés, limitado por duas anteparas estancas transversais, contém um espaço destinado a passageiros ou a tripulação, o conjunto desses espaços será considerado como espaço de passageiros, deduzindo-se, entretanto, o volume dos espaços destinados a outros fins, e que sejam completamente limitados por anteparas estancas metálicas permanentes. Se, entretanto, o espaço de passageiros ou da tripulação, for completamente limitado por anteparas permanentes de aço

L em metros:

$$A = \frac{L - 60}{L - 60} + 0,18 \text{ (para } L = 131 \text{ metros ou acima)}$$

L em pés:

$$A = \frac{L - 198}{L - 198} + 0,18 \text{ (para } L = 430 \text{ pés e acima)}$$

L em metros

$$B = \frac{30,3}{L - 42} + 0,18 \text{ (para } L = 79 \text{ metros e acima)}$$

L em pés:

$$B = \frac{100}{L - 138} + 0,18 \text{ (para } L = 260 \text{ pés e acima) ... (II)}$$

(c) Critério de Serviço — para um navio de comprimento dado, o fator de subdivisão deve ser determinado pelo "Critério de Serviço", daqui em diante chamado "Critério", dado pelas fórmulas III e IV abaixo, nas quais:

C = "Critério";

L = Comprimento do navio, definido pela Regra 2 deste Capítulo;

M = Volume dos espaços de máquinas, definidos pela Regra 2, deste Capítulo, acrescido do volume de todos os tanques destinados permanentemente e combustíveis líquidos situados acima do fundo duplo, AV ou AR do espaço de máquinas;

P = Volume total dos espaços de passageiros abaixo da linha-margem, conforme definido na Regra 2 deste Capítulo;

V = Volume total do navio abaixo da linha-margem;

PI = K onde:

N = número de passageiros, para o qual o navio é destinado;

K = aos seguintes valores:

Valores de K:

0,056L se o comprimento e o volume forem medidos em metros e metros cúbicos.

0,8L se o comprimento e o volume forem medidos em pés e pés cúbicos.

Se o valor do produto KN for maior que o valor da soma de P e do volume total, acima da linha-mar-

gem, somente o espaço assim limitado deverá ser considerado como espaço de passageiros.

Regra 5

Comprimento permissível dos Compartimentos

(a) Os navios devem ser tão eficientemente subdivididos quanto possível, tendo em vista a natureza do serviço a que se se destinam.

(b) Fator de subdivisão — o maior comprimento permissível para um compartimento, que tenha o seu centro num ponto qualquer ao longo do navio, obtém-se do valor do comprimento alagável, multiplicando-se este último por um fator apropriado, denominado fator de subdivisão. O fator de subdivisão deve depender do comprimento do navio, e, para um dado comprimento, de variar de acordo com a natureza do serviço para o qual o navio é destinado. Esse fator deve decrescer de maneira regular e contínua:

(I) à medida que o comprimento do navio aumenta; e

(II) de um fator A, aplicável a navios essencialmente empregados no transporte de mercadorias, até um fator B, aplicável a navios essencialmente empregados no transporte de passageiros.

As variações dos fatores A e B são expressas pelas seguintes fórmulas I e II onde L é o comprimento do navio como definido na Regra 2 deste Capítulo:

L em metros:

gem, destinado aos passageiros, deve ser tomado para P, o valor daquela soma ou 2/3 KN, se este for maior do que aquele.

Quando P for maior do que P:

$$C = 72 \frac{M + 2P}{V + P - P} \dots (III)$$

e nos outros casos:

$$C = 72 \frac{M + 2P}{V} \dots (IV)$$

Nos navios de convés principal descontinuo, os volumes devem ser calculados até a linha-margem empregada na determinação dos comprimentos alagáveis.

(d) Regras para compartimentagem dos navios não compreendidos no parágrafo "e" da presente Regra.

(I) A compartimentagem AR da antepara de colisão dos navios de 131m (ou 430 pés) de comprimento e acima, que tenham um "Critério" igual a 23 ou menor, deverá ser determinada por um fator A, dado pela fórmula (I); dos navios que tenham um "Critério" igual a 123 ou maior por um fator B dado pela fórmula (II); e daqueles que tenham um "Critério" entre 23 e 123, por um fator F obtido por interpolação linear entre os fatores A e B, pela fórmula:

$$F = A = \frac{(A - B)(C - 23)}{100} \dots (V)$$

Contudo, quando o "Critério" é igual ou superior a 45 e, simultaneamente, o fator de subdivisão calculado pela fórmula V é igual ou inferior a 0,65 porém maior do que 0,50, a compartimentagem AR da antepara de colisão deve ser calculada pelo fator 0,50.

Quando o fator F for inferior a 0,40 e a Administração concordar ser impraticável adotar o fator F num com-

partimento dos espaços de máquinas do navio, a subdivisão de tal compartimento poderá ser calculada empregando-se um fator maior, contanto que não exceda a 0,40.

(II) A compartimentagem AR da antepara de colisão dos navios que tenham menos de 131m de comprimento (ou 430 pés), e mais de 79m (ou 260 pés), cujo "Critério" seja igual a S, onde:

$$S = \frac{3574 - 25 L}{13} \text{ (L em metros) = } \\ = \frac{9382 - 20 L}{34} \text{ (L em pés)}$$

deve ser determinada por um fator igual à unidade; os navios que tenham um "Critério" igual a 123 ou maior, pelo fator B dado pela fórmula (II); e nos que tenham um "Critério" entre S e 123, pelo fator F obtido por interpolação linear entre a unidade e o fator B, por meio da fórmula:

$$F = 1 = \frac{(1 - B)(C - S)}{123 - S} \dots (IV)$$

(III) — A compartimentagem AR da antepara de colisão dos navios de 131m (430 pés) de comprimento ou menos, e mais de 79m (ou 260 pés) e que tenham um "Critério" menor do que S, e dos navios de menos de 79m (ou 260 pés) de comprimento, será determinada por um fator igual à unidade, a menos que, em cada caso, a Administração concorde ser impraticável empregar esse fator numa parte qualquer do navio, caso em que a Administração poderá permitir o emprego do fator que lhe pareça justificável pelas circunstâncias.

(IV) — As disposições da alínea (III) deste parágrafo serão, também aplicadas aos navios de qualquer comprimento, destinados a transportar mais de 72 passageiros, desde que o número de passageiros não ultrapasse o menor dos seguintes valores:

$$\frac{L^2}{650} \text{ (L em metros) = } \\ = \frac{L^2}{7000} \text{ (L em pés ou 50)}$$

(e) Padrões especiais de compartimentagem, para navios autorizados, pelo parágrafo (c) da Regra 27 do Capítulo III, a transportar um número de pessoas em excesso à capacidade dos botes salva-vidas e sujeitos pelo parágrafo "d" da Regra 1 do presente Capítulo, a satisfazer disposições especiais.

(I) — (a) No caso dos navios essencialmente destinados ao transporte de passageiros, a compartimentagem AR da antepara de colisão deve ser determinada pelo fator 0,50 ou pelo fator determinado de acordo com as §§ "c" e "d" da presente Regra, se for menor do que 0,50.

(b) Se esses navios tiverem menos de 91,5 metros de comprimento (ou 300 pés), e a Administração concordar ser impossível aplicar tal fator a um compartimento, a Administração poderá permitir que o comprimento desse compartimento seja determinado por um fator mais elevado, contanto que o fator empregado seja o menor possível e razoável em tais circunstâncias.

(II) — Se a necessidade de transportar grandes quantidades nos navios de qualquer comprimento inferior, ou não a 91,5m (ou 300 pés), não permitir na prática ser exigido que a compartimentagem AR da antepara de colisão seja determinada por um fator que não exceda 0,50, o grau da subdivisão a ser empregado deverá ser calculado de acordo com os itens seguintes (I) a (5), sujeito à condição de que a Administração, consi-

derando pouco razoável insistir em exigências estritas, qualquer que seja o aspecto poderá autorizar outra disposição das anteparas estanques, que se justifique pelas suas qualidades e não diminua a eficiência geral da compartimentagem.

(1) As disposições do parágrafo "c" da presente Regra, relativas ao "Critério de Serviços", devem ser aplicadas; entretanto, no cálculo do valor P para o caso de passageiros com leito, K deve ter o valor definido no parágrafo "c" desta Regra ou o valor de 3,55m³ (ou 125 pés cúbicos) empregando-se o maior desses valores, e para o caso dos passageiros com leito, o valor de K será 3,55m³ (ou 125 pés cúbicos).

(2) O fator B do parágrafo "b" da presente Regra deve ser substituído pelo fator BB , determinado pela fórmula seguinte:

L em metros

$$BB = \frac{17,6}{L - 108} - 0,20$$

($L = 55m$ ou acima)

L em pés

$$BB = \frac{57,6}{L - 108} - 0,20$$

($L = 180$ pés ou acima)

(3) — A compartimentagem AR da antepara de colisão, dos navios de 131m (ou 430 pés) de comprimento, ou mais, tendo o "Critério" igual a 23 ou menor, deve ser determinado por um fator A , dado pela fórmula (I) do parágrafo "b" da presente Regra; a compartimentagem daqueles que tenham um "Critério" igual a 123 ou maior, pelo fator BB dado pela fórmula da alínea (II) (2) acima; e a daqueles que tenham um "Critério" entre 23 e 123, por um fator F calculado por interpolação linear entre os fatores A e BB , usando a fórmula seguinte:

$$F = A + \frac{(BB - A)(C - 23)}{100}$$

100

exceto que, se o fator F assim obtido for menor do que 0,50 o fator a ser empregado deve ser 0,50 ou o fator calculado de acordo com as disposições do parágrafo "d" (I) da presente Regra, tomando-se o menor desses valores.

(4) A compartimentagem AR da antepara de colisão, dos navios de menos de 131m (ou 430 pés) de comprimento e mais de 55 metros de comprimento (ou 180 pés), que tenham um "Critério" igual a S , dado pela fórmula:

$$S = \frac{3713 - 25 L}{19} \quad (L \text{ em metros})$$

$$S = \frac{1950 - 4 L}{10} \quad (L \text{ em pés})$$

deve ser determinada por um fator igual à unidade; a dos navios cujo "Critério" for igual ou superior a 123, pelo fator BB dado pela fórmula que figura na alínea (II) (2) da presente parágrafo e a daqueles cujo "Critério" estiver compreendido entre S e 123, pelo fator F obtido por interpolação linear entre a unidade e o fator BB , pela fórmula:

$$F = 1 + \frac{(BB - 1)(C - S)}{123 - S}$$

exceto que, em qualquer dos dois últimos casos, se o fator assim obtido for menor do que 0,50, a compartimentagem pode ser determinada por um fator que não exceda 0,50.

(5) A compartimentagem AR da antepara de colisão, dos navios de menos de 131m (ou 430 pés) de comprimento, porém não menos de 55m (ou 180 pés) e que tenham um "Cri-

tério" menor do que S , e a compartimentagem dos navios de menos de 55m (ou 180 pés) de comprimento, devem ser determinadas por um fator igual à unidade, a menos que a Administração concorde ser impraticável empregar esse fator em compartimentos especiais, caso em que a Administração poderá ser menos exigente com relação a esses compartimentos, tanto quanto lhe pareça justificável pelas circunstâncias, contanto que o compartimento externo AR e tantos compartimentos AV (entre antepara de colisão e o extremo AR dos espaços de máquinas) quanto possível, sejam conservados dentro do compartimento alagável.

Regra 6

Regras especiais relativas à compartimentagem

(a) Quando, numa parte ou partes de um navio, as anteparas estanques são levadas até um convés mais alto do que no restante do navio e se deseja tirar partido dessa maior elevação das anteparas no cálculo do compartimento alagável, linhas margens separadas podem ser empregadas para cada parte do navio contanto que:

(I) — o costado do navio se estenda, ao longo de todo comprimento do navio, até no convés correspondente à linha margem mais elevada e que todas as aberturas do costado, abaixo desse convés, ao longo do navio, sejam consideradas como abaixo da linha-margem, para os propósitos da Regra 14; e que:

(II) — os dois compartimentos adjacentes ao "degrau", no convés principal estejam cada um deles; dentro do compartimento permissível corresponde às respectivas linhas margens e que também, seus comprimentos somados não excedam duas vezes ao comprimento permissível baseado na linha-margem inferior.

(b) (I) — O comprimento de um compartimento pode exceder o comprimento permissível determinado pelas disposições da Regra 5, contanto que o comprimento total de cada um dos dois pares dos compartimentos adjacentes, compreendendo cada par o compartimento em questão, não ultrapasse o comprimento alagável nem o dobro do comprimento permissível.

(II) — Se um dos dois compartimentos adjacentes estiver situado no espaço de máquinas e o segundo fora desse espaço, e se a permeabilidade elétrica, ferramentas ou aparelhos semelhantes para uso em espaços, habilidade do espaço de máquinas, o comprimento total dos dois compartimentos deve ser determinado tomando-se por base a média da permeabilidade das duas partes do navio às quais pertencem os compartimentos, em questão.

(III) — Quando os dois compartimentos adjacentes têm fatores da subdivisão diferentes, o comprimento total desses dois compartimentos deve ser determinado proporcionalmente.

(c) Para os navios de 131m (ou 430 pés) de comprimento, ou mais, uma das anteparas principais transversais AR da antepara de colisão deve ser colocada a uma distância da perpendicular AV no máximo igual ao comprimento permissível.

(d) Uma antepara transversal principal poderá apresentar um recesso contanto que todas as partes do recesso fiquem na parte interna das superfícies verticais em ambos os bordos do navio, e situado a uma distância do casco igual a um quinto (1/5) da boca do navio, como definida na Regra 2, deste Capítulo e medida em ângulo reto à linha central na altura da mais profunda linha d'água carregada.

Se uma parte do recesso ultrapassar estes limites, essa parte será considerada como um degrau e lhe será

aplicada a Regra do parágrafo seguinte.

(e) Uma antepara transversal principal poderá apresentar um degrau contanto que uma das seguintes condições seja satisfeita:

(I) O comprimento total dos dois compartimentos separados pela antepara em questão não deve exceder 90% do comprimento alagável, nem duas vezes o comprimento permissível, exceto nos navios que tenham um fator de subdivisão maior do que 0,9, nos quais o comprimento total dos dois compartimentos em questão não deve exceder o comprimento permissível;

(II) Uma compartimentagem adicional seja prevista na região do degrau a fim de manter o mesmo grau de segurança que seria obtido empregando uma antepara plana;

(III) O compartimento acrescido pela degrau não exceda o comprimento permissível que correspondente à linha tomada 76 mm (ou 3 polegadas) abaixo do degrau.

(f) Quando uma antepara transversal principal tem um recesso ou degrau será empregada uma antepara equivalente ao ser determinada a compartimentagem.

(g) Se a distância entre duas anteparas transversais principais adjacentes ou entre suas anteparas planas equivalentes, ou se a distância entre os planos transversais que passam pelas partes do degrau mais próximas da antepara, quando existir um degrau, for menor do que 3,05m (ou 10 pés), mais 3% do comprimento do navio ou 10,67m (ou 35 pés) tomando-se o menor desses dois valores, somente uma dessas anteparas será considerada como fazendo parte da compartimentagem do navio, de acordo com as disposições da Regra 5, deste Capítulo.

(h) Quando um compartimento principal transversal estanque contiver subdivisões locais, e se a Administração concordar que o volume total do compartimento principal não será alagado, numa suposta avaria, de extensão longitudinal de 3,05m (ou 10 pés) mais 3% do comprimento do navio ou 10,67m (ou 35 pés), tomando-se o menor desses dois valores, poderá ser admitido um assunto proporcional ao comprimento permissível que seria adequado a esse compartimento se não existissem as subdivisões locais. Em tal caso, o volume de flutuabilidade efetiva do bordo não avariado não deve ser superior ao volume suposto intacto do bordo avariado.

(i) Quando o fator de subdivisão for 0,50 ou menor, o comprimento total de dois compartimentos adjacentes não deve exceder o comprimento alagável.

Regra 7

Estabilidade dos navios avariados

(a) Deve ser prevista, no navio intacto, em todas as condições de emprego desse navio, uma estabilidade tal que o navio possa satisfazer as exigências definidas nos parágrafos seguintes, depois de invadido qualquer compartimento principal, que fique dentro dos limites do compartimento alagável.

Quando dois compartimentos principais adjacentes forem separados por uma antepara com degrau, obedecendo as disposições do sub-parágrafo "e" (I) da Regra 6, do presente Capítulo a estabilidade do navio intacto deve ser tal que satisfaça as disposições dos referidos parágrafos, quando esses dois compartimentos adjacentes forem alagados.

Quando o fator de subdivisão for 0,50 ou menor, até 0,33, a estabilidade do navio intacto deve ser tal que as disposições dos referidos parágrafos devam ser satisfeitas quando dois quaisquer compartimentos adjacentes forem alagados.

Quando o fator de subdivisão for 0,33 ou menor, a estabilidade do navio intacto deve ser tal que as disposições dos referidos parágrafos devam ser satisfeitas quando três quaisquer compartimentos adjacentes forem alagados.

(b) (I) As exigências do parágrafo "a" da presente Regra serão determinadas de acordo com os parágrafos "c", "d" e "f" seguintes, por meio de cálculos que levem, também, em consideração as proporções e características básicas do navio, assim como a configuração e arranjo dos compartimentos avariados. Ao serem efetuados esses cálculos, deverá ser considerado o navio nas piores condições possíveis do serviço sob o ponto de vista de estabilidade.

(II) Quando for proposto, instalações convêses, casco duplo ou anteparas longitudinais, de suficiente estanqueidade para restringir o influxo d'água a Administração verificará se foram levados em conta devidamente, os efeitos dessas restrições nos cálculos.

(III) A Administração poderá exigir investigação da faixa de estabilidade em caso de avaria quando julgar que a mesma é duvidosa.

(c) Para o cálculo de estabilidade de em caso de avaria, as seguintes permeabilidades de volume e superfície serão adotadas:

Espaços — Permeabilidades
Destinados a mercadorias, carvão, paiois — 60
Ocupados por acomodações — 95
Ocupados pelas máquinas — 85
Destinados aos líquidos — 0 ou 95
escolhendo o valor que trouxer conseqüência exigências as mais severas.

Maiores valores para a permeabilidade devem ser admitidos relativamente aos espaços que na vizinhança do plano de flutuação da avaria, não contenham quantidade substancial de acomodações ou máquinas e aos espaços que não sejam geralmente ocupados por quantidade apreciável de carga ou paiois.

(d) As dimensões da suposta avaria serão as seguintes:

(I) Comprimento: o menor de dois valores, 3,05m (ou 10 pés) mais 3% do comprimento do navio ou 10,67m (ou 35 pés). Quando o fator de subdivisão calculado for 0,33 ou menor, o suposto comprimento de avaria será aumentado do que for necessário para incluir duas principais anteparas transversais estanques consecutivas.

(II) Largura (medida internamente entre os costados do navio, na normal a linha central no nível da mais profunda linha d'água carregada: uma distância de um quinto (1/5) da boca do navio, como definido na Regra 2, deste Capítulo.

(III) Altura da linha base para cima sem limites.

(IV) Se uma avaria de dimensões inferiores às indicadas nos subparágrafos precedentes I, II e III, acarretar condições mais severas quanto à banda do navio, ou quanto perda da altura metacêntrica residual, tal avaria será considerada para os cálculos.

(e) O alagamento assimétrico deve ser reduzido ao mínimo por meio de arranjos eficazes. Quando for necessário corrigir grandes ângulos de banda, os meios adotados serão, quando praticável, automáticos, mas em qualquer caso em que houver dispositivos de controle do alagamento corretivo, estes dispositivos serão mantidos de cima do convés estrutural. Estes dispositivos junto com seus controles, assim como, o maior ângulo de banda antes da correção devem conformar-se com as exigências da Administração.

Quando os dispositivos de alagamento corretivo são necessários, o tempo de correção não deve exceder 15 minutos.

Instruções convenientes quanto ao emprego desses dispositivos devem ser

fornecidos ao Comandante do navio.

(f) As condições do navio depois da avaria e no caso de alagamento assimétrico, devem satisfazer as seguintes condições, depois das providências para a correção da banda:

(I) No caso de alagamento simétrico, a altura metacêntrica restante deverá ser no mínimo de 0,05m (ou 2 polegadas), calculada pelo método do deslocamento constante.

(II) No caso de um alagamento assimétrico, a banda total não deve exceder 7 graus, executados casos especiais, em que a Administração poderá aceitar uma banda adicional, resultante do momento assimétrico, contanto que em caso algum a banda total exceda a 15 graus;

(III) Em caso algum a linha margem poderá ficar submersa na fase final do alagamento. Se, em uma posição intermediária durante o alagamento, a linha margem ficar submersa, a Administração poderá exigir que sejam feitos estudos e estabelecidos os arranjos que julgar necessários à segurança do navio;

(g) O Comandante do navio deverá receber os dados necessários para que possa manter suficiente estabilidade, com o navio intacto, nas condições de serviço do navio, de maneira que este possa resistir à avaria desfavorável. Nos navios que possuem dispositivos para alagamentos corretivos, o Comandante do navio será informado das condições de estabilidade em que foram baseados os cálculos de banda e será notificado que pode a resultar uma banda excessiva, se o navio for avariado quando em condições menos favoráveis.

(h) (I) Nenhuma tolerância poderá ser concedida pela Administração às exigências de estabilidade do navio avariado, a menos que lhe seja demonstrado que a altura metacêntrica do navio intacto, para todas as condições de emprego do navio, resultante desses requisitos é excessiva para o emprego em vista;

(II) Tolerância às exigências de estabilidade de navio avariado serão permitidas apenas em casos excepcionais, e sob condições de concordar a Administração que as proporções, arranjos e outros característicos do navio, são as mais favoráveis à estabilidade do navio avariado, e que podem, prática e razoavelmente, ser adotadas nas circunstâncias.

Regra 8

Lastreamento

Quando for necessário lastrear o navio com água, em geral não devem ser usados os tanques destinados ao óleo combustível.

Nos navios em que for praticável evitar lastrear com água os tanques de óleo, deve ser instalado o aparelho separador de óleo, a critério da Administração, ou outros meios por ela admitidos e capazes de permitir o esgotamento do lastro de água oleosa.

Regra 9

Anteparas extremas, anteparas de limite dos espaços de máquinas, tubos dos eixos etc.

(a) (I) Os navios devem possuir uma antepara de colisão AV que deve ser estancão até o convés principal. Essa antepara deve estar situada a uma distância da perpendicular AV igual, pelo menos, a 5% do comprimento do navio e, no máximo, a 3,05m (ou 10 pés) mais 5% do comprimento do navio.

(II) Se o navio tiver AV uma longa superestrutura, a antepara de colisão se estenderá estancão, até o convés logo acima do convés principal. Esta extensão não precisa ficar no mesmo plano vertical da antepara abaixo do convés, contanto que fique diante, pelo menos, da perpendicular AV 5% do comprimento do navio, e que a parte do convés principal que forma o degrau seja efetivamente estancão.

(b) A antepara do tanque de colisão AR e as anteparas que limitem os espaços de máquinas tais como definidos pela Regra 2 deste Capítulo AV e AR com espaços destinados a passageiros e mercadorias deve ser estancão até o convés principal. A antepara do tanque de colisão AR pode contudo elevar-se apenas até o convés abaixo do convés principal, contanto que o grau de segurança do navio relativamente à compartimentagem não seja diminuído por este fato.

(c) Em todos os casos os tubos telescópicos ficarão contidos em compartimentos estancões de volume moderado. A caixa de gaxetas do eixo deve ser colocada em um túnel estancão ou em outro compartimento estancão, separado do compartimento do tubo telescópico, com tal volume que, se alagado por entrada d'água pela bucha, a linha margem não seja submersa.

Regra 10

Duplos-fundos

(a) Um duplo-fundo deve ser instalado, estendendo-se da antepara de colisão AV até a de AR, tanto quanto seja praticável e compatível com o projeto e utilização normal do navio.

(I) Nos navios de 50m (ou 165 pés) no mínimo, e de menos de 61m (ou 200 pés) de comprimento deverá ser instalado um fundo duplo que se estenda, pelo menos, dos espaços de máquinas à antepara de colisão AV ou que termine tão próximo quanto possível dessa antepara.

(II) Os navios cujo comprimento seja no mínimo igual a 76m (ou 249 pés) e inferior a 61m (ou 200 pés) devem ter duplos-fundos pelo menos fora dos limites da praça de máquinas. Esses duplos-fundos devem estender-se até as anteparas de colisão AV e AR ou terminar tão próximo quanto possível dessas anteparas.

(III) Os navios cujo comprimento seja igual ou superior a 76m (ou 249 pés) devem ter na região central um duplo-fundo, que se estenda até as anteparas de colisão AV e AR ou termine tão próximo quanto possível dessas anteparas.

(b) Onde for exigida a instalação de duplo-fundo, sua altura deverá atender as exigências da Administração e a parte interna do fundo deve ser contínua até a chapa do costado, de um modo tal que proteja o fundo até o bojo.

(c) Pequenos poços construídos no fundo-duplo e em conexão com as redes de esgoto dos porões, etc., não devem ser mais profundos do que o necessário. A profundidade do poço não deverá, em caso algum, ser maior que a profundidade do fundo-duplo na linha central, menos 457 mm (18 polegadas), nem deve o poço estender-se abaixo do plano horizontal como conceituado na alínea "b" desta Regra. Um poço passando do teto do duplo-fundo é entretanto permitido por ante-a-ré do túnel do eixo de navios de hélice. Outros poços (por exemplo, para óleo lubrificante sob a máquina principal) podem ser permitidos pela Administração desde que os arranjos deem proteção equivalente àquela oferecida por um duplo-fundo que satisfizesse a esta Regra.

(d) Um duplo-fundo não é necessário em compartimentos de tamanhos moderados usado exclusivamente para levar líquidos, desde que a segurança do navio, em caso de avaria no fundo ou costado, não está ameaçada na opinião da Administração.

(e) No caso de navios aos quais são aplicadas as exigências do parágrafo "c" da Regra 1 deste Capítulo e que são empregados em serviço regular dentro dos limites de uma curta viagem internacional, como definida na Regra 2 do Capítulo III, a Administração pode dispensar a exigência de um duplo-fundo em qual-

quer parte do navio que for subdividida por um fator não excedendo cinquenta (50), se reconhecer que a instalação de um duplo-fundo naquela parte não for compatível com o projeto e próprio serviço do navio.

Regra 11

Determinação, marcação e registro das linhas d'água de subdivisão

(a) Para assegurar a manutenção do grau de subdivisão exigida, uma linha d'água, correspondente ao calado adotado para o cálculo da subdivisão aprovada deve ser determinada e gravada no costado, em ambos os lados. Um navio, que tenha locais especialmente adaptados para a acomodação de passageiros e carga, alternativamente, pode se for desejo do armador, ter uma ou mais linhas adicionais d'água, marcadas de modo a corresponder aos calados da subdivisão que a Administração possa aprovar para as condições alternadas de uso;

(b) As linhas d'água determinadas e marcadas devem constar do Certificado de Segurança de Navio de Passageiro, e devem ser assinadas pela anotação C1 para condução principal de emprego como transporte de passageiros, e C2, C3, etc., para condições outras.

(c) A borda livre corresponde a cada uma dessas linhas de carga, será medida no mesmo local e a partir da mesma linha do convés como as bordas livres determinadas segundo a Convenção Internacional sobre Limites de Linhas de Carga em vigor;

(d) A borda livre correspondente a cada linha de carga de compartimentagem aprovada e as condições de utilização aprovadas, serão claramente indicadas no Certificado de Segurança;

(e) Em caso algum, qualquer marca da linha d'água poderá ser colocada acima da linha d'água máxima em água salgada permitida quer pela resistência estrutural do navio, quer pela Convenção Internacional sobre as linhas de carga;

(f) Quaisquer que sejam as posições das marcas das linhas d'água, um navio nunca deverá ser carregado a ponto de submergir a linha d'água apropriada à estação e a p. geográfica determinada de acordo com a Convenção Internacional sobre as Linhas de Carga, em vigor;

(g) Um navio não deve, em caso algum, ser carregado a ponto de, em água salgada, ter a marca da linha d'água apropriada submersa para a viagem considerada e para as condições de serviço.

Regra 12

Construção e prova inicial de anteparas estancões, etc.

(a) Cada antepara estancão de compartimentagem, transversal ou longitudinal, deve ser construída de tal maneira que possa suportar, com margem de segurança conveniente, a pressão devida à altura máxima de uma coluna d'água que ela tenha que suportar no caso de avaria do navio, e no mínimo à pressão devida a uma coluna d'água que se eleve até a linha margem. A construção dessas anteparas deve satisfazer as exigências da Administração.

(b) (I) Os degraus e recessos das anteparas devem ser estancões e tão resistentes quanto a região da antepara em que ocorrem;

(II) Onde cavernas ou vãos atravessarem um convés, ou uma antepara estancão tal convés ou antepara deve ser tornado estancão estruturalmente sem o emprego de madeira ou cimento.

(c) A prova de compartimentos principais, enchendo-se com água não é obrigatória. Quando a prova enchendo-se com água não for realizada será obrigatória a prova usando-

se o jato de mangueira; esta prova deverá ser realizada na fase final do acabamento do navio. Em qualquer caso, deve ser passada uma inspeção completa das anteparas estancões.

(d) O compartimento de colisão AV, os duplos-fundos (incluindo quilhas tubulares) e os cascos duplos, devem ser submetidos a uma prova hidrostática cuja altura corresponde aos requisitos do parágrafo "a" desta Regra.

(e) Os tanques destinados a conter líquido, quando fazem parte da compartimentagem do navio, devem ser provados, quanto à estanqueidade com água que se eleve até a altura da linha d'água carregada ou a uma altura correspondente a 2/3 da altura que vai do topo da quilha à linha margem na região do tanque, tomando-se a maior dessas alturas; entretanto, em caso algum deve a coluna d'água ser menor do que 0,92m (ou 3 pés) acima do topo do tanque;

(f) As provas mencionadas no parágrafo "d" e "e" desta Regra têm por fim verificar se as disposições estruturais da compartimentagem são estancões à água e não devem ser consideradas como significando que estejam os compartimentos em condições de receber combustíveis líquidos ou de serem utilizados para fins especiais, para os quais uma prova mais severa poderá ser exigida, tendo em conta a altura que o líquido pode subir no tanque em questão ou nas tubulações ligadas a esses tanques.

Regra 13

Aberturas nas anteparas estancões

(a) O número de aberturas existentes nas anteparas estancões deve ser reduzido ao mínimo compatível com o projeto e a utilização normal do navio; essas aberturas devem ser munidas de dispositivos de fechamento satisfatórios.

(b) (I) Se tubulações, cabos elétricos, descargas, etc., atravessarem as anteparas estancões de compartimentagem, devem ser tomadas precauções adequadas a manter integral a estanqueidade dessas anteparas;

(II) Não poderão existir, nas anteparas estancões de compartimentagem, válvulas ou torneiras que não façam parte dum sistema de tubulações;

(III) Chumbo ou outros materiais sensíveis ao calor não deverão ser usados em sistemas que atravessem anteparas estancões de compartimentagem, onde a deterioração de tais sistemas no caso de incêndio enfraqueceria a característica de estanqueidade das anteparas.

(c) (I) Não poderão existir portas, elipses nem outras quaisquer aberturas de acesso;

(1) na antepara de colisão, abaixo da linha margem;

(2) nas anteparas estancões transversais que separam um porão de carga de outro adjacente, ou de uma carvoeira permanente ou de reserva, exceto nas condições discriminadas no parágrafo 1º da presente Regra;

(II) A não ser nos casos previstos no sub-parágrafo III deste parágrafo, a antepara de colisão não será atravessada abaixo da linha margem por um tubo, no máximo, para serviço do líquido desse compartimento, contanto que esse tubo tenha uma válvula de haste rosçada, comandada de um ponto acima do convés principal, devendo a válvula ser instalada na antepara de colisão, dentro do compartimento de colisão;

(III) Se o tanque de colisão AV for subdividido para conter dois líquidos de tipos diferentes, a Administração pode permitir que a antepara de colisão seja perfurada abaixo da linha margem por dois tubos cada um dos quais deve ser instalado como

exigido no subparágrafo deste parágrafo, contanto que a Administração concorde não haver outra solução prática para a instalação do segundo tubo e que a segurança do navio continue garantida tendo em consideração a subdivisão adicional existente no compartimento de colisão;

(d) (I) Portas estanques instaladas nas anteparas que separam uma carreira permanente da outra de reserva, devem ser sempre acessíveis, salvo contido as exceções previstas no subparágrafo II do parágrafo "k" para o caso de portas de carreira situadas entre convés;

(II) A fim de evitar que o carrão bloqueie o fechamento das portas estanques das carroceiras, devem ser previstos arranjos satisfatórios por meio de separações ou outros meios;

(e) Nos espaços contendo máquinas principais e auxiliares, inclusive caldeiras destinadas ao sistema de propulsão, e todas as carroceiras permanentes, não poderá existir sem uma porta de comunicação em cada antepara transversal estanca principal, excluídas as portas que dão acesso às carroceiras e túneis dos eixos. No caso de existirem dois ou mais eixos, os túneis possuirão passagem de intercomunicação. Só deverá haver uma única porta entre o espaço das máquinas e o espaço dos túneis, no caso de existirem dois eixos, e somente duas portas, no caso de existirem mais de dois eixos. Essas portas devem ser de corredeja e devem estar situadas de maneira que a soleira esteja tão alta quanto seja possível. O comando manual de manobra dessas portas de um ponto acima do convés principal deve ficar fora dos espaços de máquinas, se isto permitir um arranjo satisfatório do mecanismo correspondente.

(f) (I) As portas estanques devem ser de corredeja, de dobradiças ou de outros tipos equivalentes. As portas fixadas simplesmente por parafusos e as portas que fechem pela ação de gravidade ou de um peso não são permitidas.

(II) As portas de corredeja podem ser operadas manualmente, ou apenas operadas pelo emprego de uma fonte de energia como manualmente.

(III) As portas estanques aprovadas, podem, por conseguinte, ser divididas em três classes:

Classe 1 — portas de dobradiças

Classe 2 — portas de corredeja manobráveis manualmente

Classe 3 — portas de corredeja manobráveis tanto pelo emprego de uma fonte de energia como manualmente.

(IV) Os meios de manobra de qualquer porta estanca, quer pelo emprego de energia ou não, devem ser capazes de fechar a porta com o navio adernado 15 graus para qualquer bordo.

(V) Em toda as classes de portas estanques devem ser instalados indicadores que mostrem em todos os pontos de manobra das quais as portas não são visíveis, se as portas estão abertas ou fechadas. Se alguma porta estanca, de qualquer classe, não possui dispositivo que permita o seu fechamento de um posto central de controle, deverá possuir meios mecânicos, elétricos, telefônicos ou outros meios convenientes de comunicação direta, permitindo ao oficial de quarto entrar rapidamente em contato com a pessoa responsável pelo fechamento da porta em questão, de acordo com as ordens existentes.

(g) As portas de dobradiças (Classe 1) devem possuir dispositivos de fechamento rápido, tais como atradores manobráveis de cada um dos lados da antepara.

(h) As portas de corredeja do tipo manual (Classe 2) podem mover-se horizontalmente ou verticalmente. Deverá ser possível manobrar o mecanismo na própria porta, de qual-

quer, ludo, e, além disso, de um ponto acessível situado acima do convés principal, por meio de manivelas de rotação contínua ou de outro movimento oferecendo o mesmo grau de segurança e de tipo aprovado. A exigência de operação por ambos os lados pode ser suspensa se for impossível a sua obediência devida à disposição dos espaços. Quando operada manualmente, o tempo necessário para o fechamento completo da porta com o navio direito, não deve exceder 90 segundos.

(i) (I) As portas de corredeja operadas por uma fonte de energia (Classe 3) devem poder mover-se horizontal ou verticalmente. Se uma porta é destinada a ser operada pelo emprego de uma fonte de energia de um posto central de manobra, o mecanismo deve ser disposto de maneira a permitir o comando local da mesma porta, de ambos os lados pelo emprego da mesma fonte de energia. A disposição deve ser tal que a porta feche automaticamente se tiver sido aberto do comando local, após ter sido fechada pelo comando central e também de tal modo que a porta possa ser mantida fechada pelo sistema local que evita a abertura da porta pelo comando acima. Alavancas de manobra local, comunicando com o mecanismo movido pela fonte de energia, devem ser instaladas em ambos os lados da antepara e dispostas de tal maneira que uma pessoa, ao passar pela porta possa manter as duas alavancas na posição "aberta" sem o risco de por o mecanismo de fechamento em funcionamento. As portas de corredeja operadas pelo emprego de uma fonte de energia devem ser providas de mecanismo manual manobrável da própria porta, de qualquer lado, e de um ponto acessível acima do convés principal por um movimento de manivela de rotação contínua ou outro movimento que ofereça o mesmo grau de segurança de um tipo aprovado. Devem ser tomadas disposições para avisar, por um sinal sonoro, que a porta começou a fechar e continuará o movimento até o fechamento final. A porta levará tempo suficiente para fechar de modo a garantir segurança.

(II) Haverá no mínimo duas fontes de energia independentes capazes de abrir e fechar todas as portas sob seu controle, cada uma delas capaz de operar todas as portas simultaneamente. As duas (ou mais) fontes de energia serão controladas do comando central no passadizo provido de todos os indicadores necessários para verificar se cada fonte de energia está executando o serviço satisfatoriamente.

(III) No caso de operação hidráulica, cada fonte de energia deve consistir de uma bomba capaz de fechar todas as portas em tempo não superior a 60 segundos. Além disso, deverá haver para o conjunto de instalação acumuladores hidráulicos de suficiente capacidade para operar todas as portas no mínimo três vezes, isto é, fechar-abrir-fechar. O fluido usado deve ser tal que não congele na temperatura mais baixa que o navio possa encontrar durante seu serviço.

(j) (I) Portas estanques de dobradiça (Classe 1) nos espaços destinados a passageiros, tripulação e serviço, somente são permitidas acima de um convés cuja face inferior no ponto mais baixo do costado, estiver pelo menos 2,13 m (ou 7 pés) acima da linha d'água carregada.

(II) Portas estanques, cujas soleiras estão acima da linha d'água carregada e abaixo da linha especificada no parágrafo precedente devem ser de corredeja e podem ser operadas manualmente (Classe 2) exceto em navios empregados em viagens internacionais curtas e com um fator de subdivisão calculado de 0,50 ou menor, em cujo caso tais portas podem

ser operadas pelo emprego de uma fonte de energia. Quando houver corredores em conexão com câmaras frigoríficas e condutos de ventilação natural ou forçada que atravessem mais de uma antepara principal de compartimentagem estanca, as portas em tais aberturas devem ser operadas pelo emprego de uma fonte de energia.

(k) (I) Portas estanques que possam ser abertas algumas vezes durante a viagem, cujas soleiras estão abaixo da linha d'água carregada devem ser de corredeja. As seguintes regras devem ser aplicadas:

(1) Quando o número de tais portas (excluídas as portas de entrada dos túneis dos eixos) exceder cinco, todas essas portas assim como as de entrada dos túneis dos eixos, dos condutos de ventilação ou tiragem forçada, devem ser manobradas pelo emprego de uma fonte de energia e devem ser capazes de serem fechadas simultaneamente de um posto central de comando situado no passadizo.

(2) Quando o número de tais portas (excluídas as portas de entrada dos túneis dos eixos) está compreendido entre um e cinco,

(a) se o navio não possui espaços destinados a passageiros abaixo do convés de compartimentagem, todas as portas acima mencionadas podem ser manobradas manualmente (Classe 2);

(b) se o navio possui espaços destinados a passageiros abaixo do convés de compartimentagem, todas as portas acima mencionadas devem ser operadas pelo emprego de uma fonte de energia (Classe 3) e devem poder ser fechadas simultaneamente de um posto central situado no passadizo.

(3) (I) Se num navio existe somente duas dessas portas estanques situadas nos espaços de máquinas ou dentro dos limites desses espaços, a Administração pode permitir que essas duas portas sejam manobradas manualmente apenas.

(II) Se existem portas estanques de corredeja entre as carroceiras e os espaços entre convés abaixo de convés principal que tenham de ser abertas em viagem para manipulação de carrão, essas portas devem ser manobradas pelo emprego de uma fonte de energia. A abertura e o fechamento dessas portas deve ser mencionada em livro de quatro adotado pela Administração.

(l) (I) Se a Administração julgar de necessidade absoluta, portas estanques de construção satisfatória podem ser instaladas em anteparas estanques dividindo espaços de carga entre convés. Tais portas podem ser de dobradiças, rolantes ou de corredeja não sendo, porém, comandadas a distância. Elas devem ser colocadas no nível mais elevado e o mais afastado possível do costado, mas em caso algum as arestas verticais exteriores dessas portas deverão ficar situadas a uma distância do costado inferior a 1/5 da boca do navio, como definida na Regra 2 deste Capítulo, tal distância sendo medida perpendicularmente ao plano diametral do navio, ao nível da linha de compartimentagem da carga máxima.

(II) Essas portas devem ser fechadas antes da partida e mantidas fechadas durante a viagem, e as horas de sua abertura no porto e o seu fechamento antes da partida de porto devem ser registradas no livro de quarto. Se alguma dessas portas deve ser acessível durante a viagem, ela deverá possuir dispositivo que evite abertura não autorizada. Quando existirem portas desta natureza seu número e os detalhes de sua instalação serão objeto de exame especial pela Administração.

(m) O emprego de painéis de chapá desmontáveis em anteparas só será permitido nos espaços de máquinas. Esses painéis devem estar instalados antes do navio deixar o porto e

não serão removidos durante a viagem, exceto em casos de imperiosa necessidade. Devem ser tomadas as necessárias precauções ao recolocá-los de modo a assegurar sua estanqueidade.

(n) Todas as portas estanques devem ser mantidas fechadas durante a viagem, exceto quando os serviços do navio exigirem que sejam abertas. Em tais casos, devem ficar em condições de serem fechadas rapidamente;

(o) (I) Quando houver corredores ou túneis de acesso entre os alojamentos da tripulação e as praças de caldeiras, ou destinados à passagem de tubos ou por qualquer outro motivo, que atravessem anteparas estanques transversais principais, devem os mesmos ser estanques e atenderem às exigências da Regra 16 deste Capítulo. O acesso, pelo menos a um dos extremos de tais corredores ou túneis, se utilizado em alto mar como passagem, deve-se fazer através de um conduto que se eleve, estanca, a uma altura suficiente que permita o acesso acima da linha margem. O acesso ao outro extremo do corredor ou túnel, será feito através de uma porta estanca do tipo exigida em conformidade com sua localização no navio. Tais corredores ou túneis não devem estender-se através da antepara de compartimentagem imediatamente AR da antepara de colisão;

(II) Quando for proposta a instalação de túneis ou corredores para tiragem forçada, que atravessem anteparas transversais estanques principais, a Administração examinará o caso com atenção especial.

Regra 14

Abertura no caso abito da linha margem

a) O número de aberturas no caso deve ser reduzido ao mínimo compatível com as características básicas e utilização normal do navio;

b) A disposição e a eficácia dos meios de fechamento de qualquer abertura no caso devem corresponder à sua finalidade e ao local em que se achem instalados e, em geral, sujeitas à aprovação da Administração;

c) (I) Se a parte inferior da abertura de uma vigia qualquer, situada entre convéses ficar abaixo de uma linha paralela ao trincaniz do convés principal, distando o seu ponto mais baixo, de 2,5% da boca do navio acima da linha d'água carregada, todas as vigias desses espaços entre convéses serão do tipo permanentemente fechado.

(II) Todas as vigias, cuja parte inferior estiver abaixo da linha margem, além daquelas que devem ser do tipo permanentemente fechada referidas no subparágrafo "c" I, devem ter uma demonstração tal que impeça uma pessoa de abri-las sem o consentimento do Comandante do navio;

(III) (I) Se entre convéses, e parte inferior de uma qualquer das vigias referidas no subparágrafo II, ficar abaixo de uma linha paralela ao trincaniz do convés principal, a qual tenha seu ponto mais baixo, 1,37m (ou 4 1/2 pés) + 2,5% da boca do navio, acima da linha d'água no momento em que o navio sair do porto, todas as vigias da mesma espaço entre convéses devem ser fechadas de maneira estanca e trancadas a chave antes de o navio deixar o porto, e não devem ser abertas antes de o navio chegar ao porto seguinte. Na aplicação do presente subparágrafo, adequada tolerância poderá ser levada em conta quando o navio estiver fluindo em água doce, quando aplicável.

(2) A hora de abertura dessas vigias, quando o navio estiver no porto, e a hora de seu fechamento a chave, antes da partida do navio, serão registradas no livro de quarto prescrito pela Administração;

(3) Se uma ou várias vigias estiverem situadas de tal modo que as disposições da cláusula 1) deste subparágrafo lhes sejam aplicáveis, quando o navio estiver na sua linha d'água mais profunda, a Administração poderá indicar qual o maior calado médio em que as vigias em questão ficarão com a sua parte inferior acima da linha traçada paralelamente ao rincanço do convés principal a qual tenha seu ponto mais baixo 1,37m ou 4 1/2 pés) + 2,5% da boca do navio, acima da linha d'água que corresponde a esse calado médio, e com o qual por consequência, será permitido ao navio fazer-se ao mar sem fechar com antecedência as vigias, e de abri-las no mar sob a responsabilidade do Comandante, no curso da viagem para o porto seguinte. Nas zonas tropicais, tais como definidas pela Convenção Internacional em vigor, relativa às Linhas de Carga, esse calado poderá ser acrescido 305mm (ou 1 pé).

(d) Devem ser instaladas em todas as vigias tampas internas de dobradiça de um modelo eficaz, e dispostas de maneira a poderem ser fácil e efetivamente fechadas e mantidas estanques, excetuadas que, a uma distância igual 1/8 do comprimento do navio AR da perpendicular AV, e acima de uma linha paralela ao trincaço do convés principal, a qual tenha seu ponto mais baixo 3,66m (ou 12 pés) + 5% da boca do navio acima da linha d'água mais profunda, as tampas poderão ser removíveis nos locais reservados aos passageiros, que não sejam os de 3ª classe a menos que, em virtude da Convenção Internacional em vigor, relativa às Linhas de Carga, elas devam ser inamovíveis. Essas tampas removíveis devem permanecer nas proximidades das vigias às quais são destinadas;

(e) As vigias e suas tampas, que não sejam acessíveis depois da partida do navio, devem ser fechadas com segurança, antes de o navio deixar o porto;

(f) (I) Nenhuma vigia será instalada nos locais destinados exclusivamente ao transporte de mercadorias ou de carvão.

(II) Poderão ser instaladas vigias nos espaços destinados excepcionalmente ao transporte de mercadorias ou de passageiros, porém elas serão constituídas de tal maneira que ninguém possa abri-las, mesmo suas tampas, sem autorização do Comandante;

(III) Quando forem transportadas mercadorias nesses espaços, as vigias e suas tampas serão trancadas a chave, de maneira estanque, antes do embarque das mercadorias, e o fechamento e o aperto das vigias e das tampas será objeto de referência no livro de quarto prescrito pela Administração.

(g) Nenhuma vigia para ventilação automática poderá ser instalada no costado do navio abaixo da linha mar em sem especial autorização da Administração;

(h) O número de embornais, de descarga da rede sanitária e de outras aberturas similares, feitas no casco, deve ser reduzido ao mínimo, quer pela utilização de cada abertura de descarga pelo maior número possível de tubos da rede sanitária ou de redes, quer por outro processo satisfatório;

(i) (I) Todas as aspirações e descargas através do casco devem ser instaladas de maneira a impedir qualquer entrada accidental de água no navio. Chumbo ou outros materiais sensíveis ao calor não devem ser usados em tubos de tomada de água ou de descarga para o mar ou em qualquer outra aplicação na qual a deterioração de tais tubos em caso de incêndio provoque o risco de alagamento;

(II) (I) excetuadas as exigências do subparágrafo III deste parágrafo, cada descarga isolada que partindo de

locais abaixo da linha margem, atravessasse o casco, deve ser provida de uma válvula de retenção automática, que disponha de um meio direto de fechamento de um ponto acima do convés principal, ou como alternativa, de duas válvulas de retenção automática sem tais meios diretos, das quais a superior fique situada acima da linha d'água carregada, de maneira que seja sempre acessível à inspeção em condições de serviço e que seja do tipo normalmente fechado;

(2) Quando forem instaladas válvulas de comando direto, e posto de manobra acima do convés principal, deverá ser sempre acessível e deverão existir indicadores do fechamento e de abertura das válvulas;

(III) As aspirações e descargas principais, relativas às máquinas devem ser instaladas com válvulas entre o casco e a tubulação, ou entre a tubulação e caixas fixadas no casco.

(j) (I) Aberturas de portaló para passagem de mercadorias e de carvão-gem, instaladas abaixo da linha margem, devem ter adequada resistência estrutural. Elas devem ser fechadas e trancadas eficazmente antes de o navio deixar o porto e assim serem mantidas durante a viagem;

(II) Tais aberturas não serão instaladas, em caso algum de maneira a ficarem com seu ponto inferior abaixo da linha d'água carregada.

(k) (I) A abertura que ficar dentro do navio, de cada dala de cinza, de lixo, etc., deverá ser provida de uma tampa de fechamento eficaz;

(II) Se essa abertura ficar situada abaixo da linha margem, sua tampa deverá ser estanque, e uma válvula adicional de retenção automática deverá ser instalada na dala em uma posição acessível situada acima da linha d'água carregada. Quando a dala não estiver em uso, devem ser mantidas fechadas e apertadas tanto a tampa como a válvula.

Regra 15

Construção e provas iniciais de portas estanques, vigias, etc.

(a) (I) O desenho, os materiais e a construção de todas as portas estanques, vigias, portas de portaló, de carga e de carvão-gem, válvulas, tubos, dals de cinza e de lixo referidas no presente Regulamento deverão satisfazer as exigências da Administração;

(II) Os batentes das portas estanques na parte inferior, nas quais possam se alojar detritos que impeçam a porta de fechar adequadamente;

(III) Todas as torneiras e válvulas de tomadas d'água ou descarga para o mar situadas abaixo do convés principal, assim como suas ligações com o costado, devem ser de aço, bronze ou outro material dúctil aprovado. Ferro fundido comum ou material similar não deve ser usado.

(b) Todas as portas estanques deverão ser providas a uma pressão hidrostática cuja coluna d'água se eleve até o convés estrutural do navio. As provas deverão ser feitas antes de o navio entrar em serviço, antes de sua instalação a bordo.

Regra 16

Construção e provas iniciais de convésses estanques paióis etc.

(a) Convésses estanques, paióis, túneis, quilhas tubulares e condutos de ventilação deverão ter a mesma resistência que as anteparas estanques situadas no mesmo nível. Os meios utilizados para torná-los estanques e os dispositivos adotados para fechamento das aberturas neles existentes, deverão ser aprovados pela Administração. Condutos de ventilação estanques e paióis deverão ser elevados pelo menos até o nível do convés principal.

(b) Após sua construção os convésses estanques serão submetidos à prova

de pressão hidráulica ou de mangueira d'água e os paióis, túneis e condutos de ventilação à prova de mangueira d'água.

Regra 17

Estanqueidade acima da linha margem

(a) A Administração pode exigir que sejam tomadas todas as medidas práticas e razoáveis para limitar a entrada e escoamento de água acima do convés principal. Tais medidas podem incluir anteparas estanques parcial ou chapa reforço. Quando anteparas estanques parciais e chapas reforço são fixadas no convés principal, acima ou imediatamente nas vizinhanças de anteparas estanques principais, elas devem ter ligações estanques com o costado e com o convés principal de modo a impedir o escoamento da água ao longo do convés quando o navio se encontra no prolongamento da anteparas estanque situada na cobertura abaixo, a parte da cobertura situada entre as duas deve ser tornada estanque.

(b) O convés principal ou o convés acima dele, deverá ser suficientemente estanque a fim de que, nas condições normais, a água do mar não o atravesse de cima para baixo. Todas as aberturas, no convés exposto ao mar, devem ter bráçolas de altura e resistência amplas, e devem ser providas de meios eficazes para serem fechadas rapidamente, para torná-las estanques; embornais ou aberturas na borda devem ser instalados para descarregar rapidamente a água dos convésses expostos ao tempo, em qualquer condição do mar;

(c) As vigias, as portas de portaló, as aberturas para carga de carvão e outro meio de fechamento de aberturas no costado acima da linha margem, deverão ser projetados de maneira satisfatória e serem de resistência estrutural adequada à dos espaços em que estão instalados e às posições relativas à linha d'água carregada.

(d) Devem ser fornecidas para todas as vigias em espaços abaixo do convés imediatamente acima do convés principal, vigias de combates eficientes, dispostas de maneira a poderem ser facilmente e eficazmente fechadas e mantidas estanques.

Regra 18

Meios de esgoto de porão em navios de passageiros

(a) Os navios devem ser providos de uma instalação de esgoto de porão capaz de esgotar quaisquer compartimentos estanques que não sejam destinados a armazenar, permanentemente, óleo ou água, sob quaisquer condições, depois de uma avaria, quer o navio esteja a prumo ou adernado. Para esse fim, são em geral necessárias aspirações laterais, salvo nas partes estreitas das extremidades do navio onde uma só aspiração poderá ser eficiente. Os compartimentos de forma pouco usual, poderão exigir aspirações adicionais. Deverão ser tomadas providências adequadas para garantir o escoamento das águas, em direção as aspirações do compartimento. Se a Administração admitir que, para certos compartimentos, os dispositivos de esgotamento são inoportunos, poderá ser dispensada a aplicação destas disposições se os cálculos feitos de acordo com os termos do parágrafo "b" da Regra 7 do presente Capítulo demonstrarem que a segurança do navio não será prejudicada.

(b) (I) Os navios devem possuir no mínimo três bombas movidas a motor ou a vapor e ligadas ao coletor principal de esgoto, uma das quais pode ser dependente da máquina de propulsão. Quando o "Critério" for 30 ou maior, deve ser instalada uma bomba independente, adicional movida a motor ou a vapor.

(II) O Quadro abaixo mostra o número de bombas indispensáveis.

Critério de serviço — Bomba dependente da motora (pode ser substituída por uma bomba independente) — Menos de 30: 1; 30 e acima: 1.

Critério de serviço — Bombas independentes — Menos de 30: 2; 30 e acima: 3.

(III) As bombas sanitárias e as bombas de lastro ou de serviços gerais podem ser consideradas como bombas de esgoto independentes se forem providas dos necessários ramais de ligação com a rede de esgoto.

(c) Onde for possível, as bombas de esgoto que funcionam movidas a motor ou a vapor deverão ser instaladas em compartimentos estanques separados, situados ou dispostos de tal maneira que uma única avaria não possa alagar rápida e simultaneamente tais compartimentos. Se as máquinas de propulsão e as caldeiras estiverem em dois ou mais compartimentos, as bombas disponíveis, para o serviço de esgoto deverão ser repartidas, tanto quanto possível, por esses compartimentos;

(d) Nos navios de 91,5mm (ou 300 pés) de comprimento, ou que tenham um critério igual a 30 ou maior, as instalações serão tais que, pelo menos uma bomba, movida a motor ou a vapor esteja disponível para ser usada normalmente, caso o navio seja alagado no mar. Essa condição será satisfeita se:

(I) Uma das bombas exigidas for uma bomba de emergência de um tipo submersível bastante experimentado, que tenha sua fonte de energia situada acima do convés principal.

(II) As bombas e suas fontes de energia forem de tal maneira dispostas ao longo do comprimento do navio, que para qualquer condição de alagamento que o navio deva resistir, seja disponível pelo menos uma bomba situada em um dos compartimentos não avariados.

(e) Com exceção das bombas adicionais que podem ser destinadas exclusivamente ao compartimento de compasso cada bomba de esgoto deve ser instalada para aspirar água de qualquer compartimento cujo esgotamento é exigido nos termos do parágrafo "a" da presente Regra.

(f) (I) Cada bomba de esgoto independente, movida por um motor ou a vapor, deve ser capaz de imprimir à água uma velocidade de 122 metros (ou 400 pés) por minuto, ou mais, nas redes principais de esgoto. Bombas independentes movidas por motor ou a vapor, e instaladas em espaços de máquinas, devem possuir aspirações independentes nesses espaços não devendo ser exigido mais do que duas aspirações em qualquer desses compartimentos. Quando houver duas ou mais aspirações, deve ser instalada, no mínimo, uma a boreste e outra a bombordo. A Administração poderá exigir a instalação de aspirações diretas separadas para as bombas independentes movidas a motor ou a vapor, quando instaladas em outros espaços. As aspirações diretas devem ser dispostas adequadamente e, as que forem nos espaços de máquinas devem ter um diâmetro pelo menos igual ao do coletor principal do esgoto.

(II) Nos navios que queimam carvão, deve ser instalado na praça de caldeiras, além das outras aspirações exigidas pela presente Regra, um mangote flexível de aspirações, de diâmetro adequado e de suficiente comprimento, capaz de ser ligado à aspiração de uma bomba independente movida a motor ou a vapor.

(g) (I) Além da aspiração direta do coletor principal as aspirações exigidas pelo parágrafo "f" da presente Regra, deverá haver no espaço de máquinas uma aspiração direta da bomba principal de circulação a partir de um nível conveniente para o esgotamento e dispondo de uma válvula de retenção. O diâmetro dessa rede de aspiração direta deve ser no

mínimo igual a dois terços de diâmetro do orifício de aspiração da bomba no caso de navios a vapor e igual ao do orifício de aspiração da bomba no caso de navios a motor.

(II) Quando a Administração julgar que a bomba de circulação principal não convém a este fim poderá ser instalada uma aspiração direta de emergência, no nível do esgotamento dos espaços de máquinas. A aspiração será do mesmo diâmetro da aspiração da bomba empregada. A capacidade da bomba assim utilizada deve exceder de uma quantidade julgada satisfatória pela Administração a que for exigida por uma bomba de esgoto da instalação.

(III) As hastes de comando das válvulas de admissão no costado das válvulas de aspiração devem se estender razoavelmente acima do estrado da praça de máquinas.

(IV) Quando o combustível for ou puder ser carvão, e não houver anteparo estanco entre a praça de máquinas e as caldeiras, deve ser instalada para cada bomba de circulação principal munida dos dispositivos previstos no sub-parágrafo II do presente parágrafo uma descarga direta da descarga da bomba à saída de circulação correspondente.

(h) (I) A tubulação das bombas exigidas para o esgoto dos espaços de máquinas, ou dos porões de carga, deve ser inteiramente separada da tubulação empregada para o enchimento ou esgoto dos espaços destinados a água ou combustível líquido;

(II) As tubulações de esgoto usadas dentro ou por baixo de carroceiras ou tanques de combustíveis líquidos, nos espaços de máquinas ou caldeiras inclusive espaços onde estejam instalados tanques de decantação ou bombas de combustíveis líquidos devem ser de aço ou outro material aprovado.

(i) O diâmetro do coletor principal deve ser calculado de acordo com as seguintes fórmulas desde que o diâmetro interno real do coletor principal possa ser do diâmetro padrão mais próximo aceitável pela Administração:

$$d = 1,68 L (B + D) + 25$$

onde:

d = diâmetro interno do coletor principal, em milímetros.

L = comprimento do navio, em metros.

B = boca do navio, em metros.

D = pontal moldado do navio, até o convés principal; ou

$$L (B + D) + 1$$

onde:

d = diâmetro interno do coletor, em polegadas.

L = comprimento do navio, em pés.

B = boca do navio, em pés.

D = pontal moldado do navio, até o convés de compartimentagem em pés.

O diâmetro dos ramais deve ser determinado pelas regras a serem feitas pela Administração.

(j) O arranjo das tubulações das redes de esgoto e de lastro deve ser tal que a água não possa passar do mar ou dos lastros líquidos, para os espaços de máquinas ou de carga, nem de um compartimento qualquer para outro. Deverão ser tomadas medidas especiais a fim de evitar que um tanque de lastro, que tenha ligações com as redes de esgoto ou de lastro seja inadvertidamente cheio d'água do mar quando contiver uma carga ou seja drenado pela rede de esgoto, quando tiver lastro líquido;

(k) Medidas especiais deverão ser tomadas para evitar o alagamento de um compartimento servido pela rede de esgoto, no caso da rutura ou de outro dano em um ramal, situado noutro compartimento avariado em consequência de colisão ou encalhe. Por esse motivo, quando o tubo apro-

ximar-se do costado do navio a uma distância igual ou menor do que 1/5 da boca do navio (medida em direção ao plano diametral e normalmente a esse plano no nível da linha d'água carregada, ou quando estiver situado dentro da quilha tubular, deverá ser instalada no tubo dentro do compartimento que contém a extremidade de aspiração uma válvula de retenção.

(l) Todas as caixas de distribuição, torneiras e válvulas que fazem parte da rede de esgoto, deverão ser colocadas em locais onde sejam sempre acessíveis em circunstâncias normais. Elas deverão ser dispostas de tal maneira que, no caso de alagamento do compartimento, uma das bombas de esgoto possa aspirar de qualquer compartimento; além disso, que a avaria em uma bomba ou em sua ligação ao coletor principal, quando situada a uma distância do costado igual a 1/5 da boca do navio, não ponha a instalação de esgoto fora de arão. Se existir somente um sistema de redes comuns a todas as bombas, as torneiras ou válvulas necessárias ao controle das aspirações do coletor devem ser capazes de serem manobradas de uma posição acima do convés principal. Quanto, além do sistema de esgoto principal, existir um sistema de esgoto de emergência, este deve ser independente do sistema principal e disposto de tal maneira que uma bomba seja capaz de trabalhar em um compartimento qualquer em caso de alagamento; nesse caso, somente as torneiras e válvulas necessárias à operação do sistema de emergência devem ser capazes de serem manobradas de um ponto acima do convés estrutural.

(m) Todas as torneiras e válvulas mencionadas no parágrafo 1) desta Regra que podem ser manobradas de uma posição acima do convés principal devem ter seus comandos e seus locais de manobra claramente marcados e providos de meios para indicar se estão abertas ou fechadas.

Regra 19

Dados sobre a estabilidade dos navios de passageiros e de carga

(a) Todo navio, quer de passageiros ou de carga, deverá ser submetido a prova de inclinação ao ser terminado, a fim de que seja determinada a sua estabilidade. O Comandante do navio receberá todas as informações seguras que forem necessárias para habilitá-lo, por processos rápidos e simples, a obter orientação precisa quanto à estabilidade do navio sob várias condições de serviço. Cópias dessas informações serão fornecidas à Administração.

(b) Quando forem feitas alterações em um navio, que venham materialmente a afetar as informações sobre estabilidade já formadas, deverão ser fornecidas as competentes informações corretivas de estabilidade.

(c) A Administração poderá dispensar as provas de inclinação de um navio, quando possuir dados de estabilidade de outro navio idêntico, fornecidos pela prova de inclinação deste e considerar que informações precisas sobre a sua estabilidade podem ser obtidas pelos elementos que já possui.

(d) A Administração poderá também dispensar a prova de inclinação de um navio ou classe de navios, especialmente projetado para o transporte de líquidos ou minério a granel, quando a referência a dados existentes para navios semelhantes mostrar claramente que, devida às proporções e arranjos do navio, a altura metacêntrica será mais do que suficiente em todas as condições prováveis de carregamento.

Regra 20

Planos de controle de avarias

Deverá haver permanentemente à vista, para uso do oficial encarregado, planos mostrando claramente, para cada convés e porão, os limites dos

compartimentos estanques, as aberturas neles existentes com seus meios de fechamento e posição dos comandos, assim como as disposições para corrigir qualquer bande devida ao alagamento. Além disso, livretos contendo as informações acima mencionadas devem ser postos à disposição dos oficiais do navio.

Regra 21

Marcação, funcionamento e inspeção periódicas das portas estanques, etc.

(a) A presente Regra aplica-se tanto aos navios novos como aos já existentes.

(b) Deverão ser realizados semanalmente exercícios de manobra de portas estanques vigias, válvulas e dispositivos de fechamento de embarques, dadas de zinco e de lixo. Em navios cujas viagens excedem a duração de uma semana, um exercício completo deverá realizar-se antes de deixar o porto e outros exercícios daí em diante, durante a viagem, pelo menos uma vez por semana. Em todos os navios, todas as portas estanques movidas por fonte de energia assim como as portas de dobradiças situadas em anteparas estanques transversais principais, deverão ser manobradas diariamente, quando em viagem.

(c) (I) — Deverão ser periodicamente inspecionadas no mar, pelo menos uma vez por semana, todas as portas estanques e todos os mecanismos e indicadores relativos a essas portas, todas as válvulas cujo fechamento necessário para manter o compartimento estanco e todas as válvulas que forem necessárias ao controle de avarias.

(II) — Tais válvulas, portas e mecanismos devem ser convenientemente marcados para assegurar que eles possam ser usados de maneira apropriada a fim de oferecer a máxima segurança.

Regra 22

Registro no livro de quarto

(a) A presente Regra aplica-se tanto aos navios novos como aos já existentes.

(1) Devem ser fechadas antes do navio deixar o porto, as portas de dobradiça, painéis removíveis, vigias, portais, portas de embarque de carga e de carvão ou quaisquer outras aberturas que, pelas presentes Regras, devem ser mantidas fechadas quando o navio navegar. A hora do fechamento e a hora de abertura (se permitida pelas presentes Regras) devem ser registradas no livro de quarto prescrito pela Administração.

(c) Devem ser registrados os exercícios e as instalações exigidas pela Regra 21 no livro de quarto, com menção específica dos defeitos que tenham sido encontrados.

PARTE C

INSTALAÇÕES DE MÁQUINAS E ELÉTRICAS

(Esta parte "C" aplica-se a navios de passageiros e de carga)

Regra 23

Generalidades

(a) As instalações elétricas dos navios de passageiros deverão ser tais que:

(I) Os serviços essenciais à segurança sejam mantidos nas várias situações de emergência;

(II) A segurança dos passageiros, da tripulação e do navio contra acidentes de electricidade, seja permanentemente mantida.

(b) Os navios de carga devem obedecer às Regras 26, 27, 28, 29, 30 e 33 do presente Capítulo.

Regra 24

Fontes de energia elétrica principal em navios de passageiros

(a) Nos navios em que a energia elétrica constitua o único meio de manutenção dos serviços auxiliares,

indispensáveis à propulsão e à segurança do navio, deverão existir pelo menos dois grupos geradores principais. A potência desses grupos deve ser tal que seja possível manter em funcionamento os serviços mencionados no sub-parágrafo "a" I da Regra 23 do presente Capítulo.

(b) Em um navio de passageiros onde só existir uma estação geradora principal, o quadro principal de distribuição será localizado na mesma zona do posto de incêndio. Quando houver mais de uma estação geradora principal, é permitido ter somente um quadro de distribuição principal.

Regra 25

Fonte de energia elétrica de emergência em navios de passageiros

(a) Um grupo autônomo de energia elétrica deverá existir acima do convés estrutural e fora da gaita da máquina. Sua localização em relação à fonte principal ou fontes de energia elétrica deve ser tal que a Administração possa considerar que um incêndio ou outro acidente no espaço de máquinas definido no parágrafo "h" da Regra 2 do presente Capítulo não interferirá com o suprimento ou distribuição da energia de emergência. Não deverá ser colocado avançada ante-para de colisão.

(b) A energia disponível deverá ser suficiente para suprir todos os serviços que na opinião da Administração forem necessários para a segurança dos passageiros e da tripulação em uma emergência, não se esquecendo de considerar aqueles serviços que podem vir a funcionar simultaneamente. Cuidados especiais devem ser tomados em relação à iluminação de emergência em todos os postos de embarques no convés e externamente ao longo do costado, em todos os corredores, escadas, saídas, nos espaços de máquinas e nos postos de comando, como definidos no parágrafo (f) da Regra 35 deste Capítulo, as bombas do sistema de borrifio, as luzes de navegação, a lâmpada de sinal diurno, se utilizando a fonte principal de força. A potência deverá ser suficiente para um período de 36 horas, exceto quando, nos casos de navios empregados regularmente em viagens de curta duração, a Administração possa aceitar um maior suprimento, se convencer de que os mesmos padrões de segurança seriam satisfeitos.

(c) A fonte de energia de emergência poderá ser:

(I) Um gerador movido por um motor com suprimento de combustível independente e um sistema de partida aprovado pela Administração; o combustível usado não deverá ter o ponto de fulgor inferior a 43°C (110°F); ou

(II) Uma bateria de acumuladores capaz de suportar a carga de emergência sem ser recarregada ou sem ter uma queda de voltagem excessiva.

(d) (I) Quando a fonte de energia de emergência for um gerador deverá haver uma fonte temporária de energia de emergência, proveniente de uma bateria de acumuladores de capacidade suficiente;

(1) para fornecer iluminação de emergência continuamente por meia hora;

(2) para permitir a manobra das portas estanques (se operadas eletricamente) sem que seja entretanto necessário fechá-las simultaneamente;

(3) para funcionar os indicadores (se operados eletricamente) que mostram se as portas estanques movidas por fonte de energia estão abertas ou fechadas; e

(4) para funcionar os sinais sonoros (se operados eletricamente) que avisam que as portas movidas por fonte de energia vão ser fechadas.

(II) Quando a fonte de energia de emergência provier de uma bateria de acumuladores, a iluminação de emergência deverá entrar automati-

camente, em ação, em caso de falha do sistema de iluminação principal; (e) Deve ser instalado um indicador no espaço de máquinas, preferivelmente no quadro principal de distribuição, para indicar quando qualquer bateria, instalada de acordo com a presente Regra está sendo descarregada.

(f) O quadro de distribuição de emergência deve ser instalado o mais próximo possível da fonte de energia de emergência.

(g) Quando a fonte de energia de emergência é um gerador, o quadro de distribuição de emergência deve ser localizado no mesmo compartimento da fonte de energia de emergência, a menos que isso venha prejudicar a manobra no quadro de distribuição.

(h) Nenhuma bateria montada de acordo com esta Regra deve ser instalada no mesmo local de distribuição de emergência.

(i) A Administração pode permitir que o quadro de distribuição de emergência seja suprido do quadro principal de distribuição, em operação normal.

A instalação de emergência deve ser tal que possa funcionar eficazmente mesmo que o navio tenha uma bandeja de 22,5 com, simultaneamente o não, um compasso até 10°.

Devem ser tomadas medidas para que sejam periodicamente providas as fontes de energia de emergência e as fontes temporárias de energia se existirem, incluindo-se as provas dos dispositivos automáticos.

Regra 26

Fonte de energia elétrica de emergência em navios de carga

(a) Navios de carga de tonelagem bruta igual ou superior a 5.000 toneladas.

Em navios de carga de tonelagem bruta igual ou superior a 5.000 toneladas, deverá haver uma fonte de energia automática de emergência (e acordo com a Administração, acima do convés contínuo mais elevado e acima da gaiola da máquina a fim de assegurar o seu funcionamento no caso de incêndio ou outro acidente ocorrido fora de serviço a instalação elétrica principal.

A energia disponível deve ser suficiente para suprir todos os serviços que na opinião da Administração, são necessários a todos a bordo, em uma emergência, tendo-se em vista que tais serviços poderão ter de operar simultaneamente.

Uma descrição especial deve ser dada o seguinte:

(1) Iluminação de emergência em todos os postos de embarcações no convés e externamente ao longo do comprimento em todos os corredores, escadas e saídas, no compartimento principal de máquinas e compartimento de gerador principal, no passadizo e camarim de cartas;

(2) O alarme geral; e

(3) as luzes de navegação, se forem lâmpadas elétricas e os holofotes de sinais de urnos, se operados pela fonte de energia principal.

A energia deve ser suficiente para um período de 8 horas.

(b) A fonte de energia de emergência deve ser:

(1) uma bateria de acumuladores capaz de suportar a carga de emergência sem recarregamento ou queda excessiva de voltagem, ou;

(2) um gerador movido por um motor adequado com suprimento de combustível independente e dispositivos de partida aprovados pela Administração. O combustível usado deve ser de fulgor não inferior a 30°C (86°F).

(c) A instalação de emergência deve ser tal que possa funcionar eficazmente mesmo que o navio tenha uma bandeja de 22,5 com simultaneamente o não, um compasso de 10°.

(V) Devem ser tomadas providências para que seja periodicamente provada toda a instalação de emergência.

(b) Navios de carga de tonelagem bruta inferior a 5.000 toneladas.

(I) Em navios de carga de tonelagem bruta inferior a 5.000 toneladas deve haver um grupo gerador autônomo localizado de acordo com a Administração, capaz de suprir a iluminação nos postos de arrear embarcações e de guardar balsas de salvamento conforme prescrito nos subparágrafos (a) II, (b) II e (b) III da Regra 1ª do Capítulo III e, além disso, outros serviços que a Administração pode exigir, tendo-se em vista a Regra 38 do Capítulo III.

(II) A energia disponível deve ser suficiente para um período mínimo de três horas.

(III) Estes navios devem também ficar sujeitos às determinações dos subparágrafos II, IV e V do parágrafo (a) da presente Regra.

Regra 27

Precauções contra choques, incêndio e outros riscos de origem elétrica

(a) Navios de passageiros e de carga.

(I) Todas as partes metálicas expostas, das máquinas e de equipamento elétrico, que não sejam destinadas a ficar sob tensão elétrica, mas que sejam suscetíveis, em consequência da parte do navio em que o segundo está situado sofrer da permeabilidade de um defeito, de ficar sob tensão elétrica, devem ser ligadas ao casco (massa). Todos os aparelhos deverão ser construídos e montados de maneira a evitar qualquer acidente em condições normais de utilização;

(2) As armazéns metálicos de todas as lâmpadas portáteis, ferramentas e acessórios similares, que fazem parte do equipamento do navio e que funcionam sob tensão de segurança a ser fixada pela Administração devem ser ligados à massa por meio de um condutor adequado a menos que tenham sido tomadas medidas equivalentes, tais como isolamento duplo ou um transformador de isolamento. A Administração pode exigir outras precauções especiais para lâmpadas elétricas, ferramentas ou aparelhos semelhantes para uso em espaços unidos.

(II) Os quadros de distribuição principal e de emergência devem ser instalados de maneira a permitir fácil acesso, pela frente e por trás, sem perigo para o pessoal. As partes laterais traseiras e quando necessário, as partes dianteiras, devem ser convenientemente protegidas. Deve haver tapetes não condutores ou estrados na frente e atrás quando necessário. Partes descobertas cuja tensão em relação à massa excede a tensão especificada pela Administração não devem ser instaladas na parte dianteira de tais quadros ou painéis de controle.

(III) (1) Quando for utilizado o sistema de distribuição com retorno pelo casco, devem ser tomadas precauções de conformidade com a Administração.

(2) O retorno pelo casco não deve ser usado em navios tanques.

(IV) (1) Todas as capas metálicas ou armadura de cabos devem ser eletricamente contínuas e devem ser ligadas à massa.

(2) Quando os cabos não são nem encapados nem armados e houver risco de incêndio no caso de defeito elétrico, devem ser exigidas precauções pela Administração.

(V) Os aparelhos de iluminação devem ser dispostos de maneira a evitar uma elevação de temperatura que poderia facilitar as fiação e impedir que o material nas proximidades se aqueça excessivamente.

(VI) A fiação deve ser fixada de modo a evitar a usura pelo atrito ou outros danos.

(VII) Cada circuito deve ser protegido separadamente contra curto-circuitos. Cada circuito separado deve ser também protegido contra sobrecarga, exceto de acordo com a Regra 30 do presente Capítulo ou quando a Administração conceder uma isenção. A intensidade de corrente em cada circuito deve ser indicada de maneira permanente, assim como a capacidade de ou a justagem dos dispositivos apropriados contra sobrecarga.

(VIII) As baterias de acumuladores devem ser convenientemente abrigadas e os compartimentos destinados principalmente a contê-las devem ser construídos corretamente e eficientemente ventilados.

(b) Para navios de passageiros somente.

(I) A instalação de emergência deve ser tal que possa funcionar eficazmente mesmo que o navio tenha uma bandeja de 22,5 com, simultaneamente ou não, um compasso de 10°.

(II) Os cabos elétricos devem ser do tipo não propagador de chama aprovado pela Administração. A Administração pode exigir uma grau de proteção maior para os cabos elétricos em determinados compartimentos do navio tendo em vista a prevenção de incêndio ou explosão.

(III) Em espaços onde haja possibilidade de acumularem-se misturas inflamáveis, não devem ser instalados equipamentos elétricos, salvo os do tipo que não inflama as misturas referidas, tais como os equipamentos a prova (de explosão) de centelha elétrica.

(IV) O circuito de iluminação em uma carvoeira ou porão deve ser provido de interruptor isolado colocado do lado de fora desses compartimentos.

(V) As junções de condutores, exceto nos de baixa voltagem para os circuitos de comunicações devem ser feitas somente nas caixas de junção ou de distribuição. Tais caixas ou dispositivos devem ser construídos de modo a evitar a propagação de incêndio do interior destas caixas ou dispositivos.

(c) Para navios de carga somente. Dispositivos suscetíveis de produzirem arco voltaico não devem ser instalados dentro de um compartimento destinado principalmente a baterias de acumuladores, a não ser que esses dispositivos sejam protegidos contra centelhas elétricas (ou explosão).

Regra 28

Marcha a ré

(a) Navios de passageiros e de carga.

A potência em marcha a ré dos navios deve ser suficiente para garantir o adequado controle do navio em todas as circunstâncias normais.

(b) Navios de passageiros somente.

A capacidade da máquina propulsora de inverter a direção do impulso propulsor em tempo suficiente, sob condições normais de manobra, de modo a parar o navio, partindo da velocidade máxima de serviço adiante, deve ser demonstrada nas primeiras experiências.

Regra 29

Aparelhos de governo

(a) Navios de passageiros e cargueiros.

(I) Os navios devem ser equipados com um aparelho de governo principal e outro auxiliar satisfatório à Administração.

(II) O aparelho de governo principal deve possuir potência e resistência suficiente para governar o navio na velocidade máxima de serviço. O aparelho de governo principal e a madre do leme devem ser projetados de maneira a não sofrerem avarias na máxima velocidade a ré.

(III) O aparelho de governo auxiliar deve possuir potência e resistência suficientes para governar o navio em velocidade que satisfaça a navegação e ser capaz de entrar rapidamente em ação no caso de emergência.

(IV) A posição do leme, se operado por fonte de energia, deve ser indicada no camarim principal de governo.

(b) Navios de passageiros somente.

(I) O aparelho de governo principal deve ser capaz de trazer o leme de uma posição de 35° de um bordo para uma posição de 35° para o outro bordo, com o navio em marcha avante na velocidade máxima de serviço. O leme deve ser capaz de passar de uma posição de 35° de qualquer bordo para 30° do outro bordo em 28 segundos de tempo, na velocidade máxima de serviço.

(II) O aparelho de governo auxiliar deve funcionar por meio de uma fonte de energia nos casos em que a Administração exigir que a madre do leme tenha 22,86 cm (ou 9 polegadas) de diâmetro ou mais na altura do setor do leme.

(III) Quando os equipamentos motores do aparelho de governo principal e suas ligações são instaladas em duplicata, a critério da Administração, a cada equipamento motor permite o aparelho de governo satisfazer as exigências do sub-parágrafo I do presente parágrafo, não havendo necessidade de ser exigido aparelho de governo auxiliar.

(IV) Quando a Administração exigir uma madre do leme cujo diâmetro na altura do setor e superior a 22,86 cm (ou 9 polegadas) deve ser instalado um camarim de governo secundário localizado de modo a satisfazer a Administração. Os dispositivos de comando a distância, do camarim de governo principal e do camarim de governo secundário, devem ser instalados a satisfação da Administração, de modo que desarranjo de qualquer um desses dispositivos não resulte em impossibilidade de governar o navio por meio de outro dispositivos.

(V) Dispositivos devem ser instalados, a critério da Administração, para permitir a transmissão de ordens do passadizo ao camarim de governo de emergência.

(c) Navios de carga somente.

(I) O aparelho de governo auxiliar deve funcionar por meio de uma fonte de energia em qualquer caso que a Administração exigir uma madre do leme de 35,56 cm (ou 14 polegadas) ou maior de diâmetro na altura do setor.

(II) Quando os equipamentos motores do aparelho de governo principal e suas ligações são instaladas em duplicata, a critério da Administração, e cada unidade satisfaz as exigências do sub-parágrafo III do parágrafo "a" da presente Regra, não haverá necessidade de aparelho de governo auxiliar, desde que a unidade em duplicata e suas ligações operando em conjunto obedecem as disposições do sub-parágrafo II do parágrafo "a" da presente Regra.

Regra 30

Aparelhos de governo elétrico e eletro-hidráulicos

(a) Navios de passageiros e cargueiros.

Indicadores de funcionamento dos motores de aparelho de governo elétrico ou eletro-hidráulico devem ser instalados em local convenientemente a satisfação da Administração.

(b) Todos os navios de passageiros (de qualquer tonelagem) e navios de carga de 5.000 toneladas brutas ou mais.

(I) Os aparelhos de governo elétricos ou eletro-hidráulicos devem ser alimentados por dois circuitos partindo do quadro principal. Um dos circuitos pode passar pelo quadro de emergência se houver. Cada circuito

deve possuir capacidade suficiente para alimentar todos os motores que são normalmente ligados a ele e que funcionem simultaneamente. Quando os compartimentos de governo possuem instalação para fazer a mudança de circuitos de modo a permitir que cada circuito alimente todo motor ou motor ou combinação de motores, a capacidade do circuito deve satisfazer à maior das condições de carga. Os circuitos deverão ser separados, um do outro, ao longo de sua extensão o máximo possível.

(II) Estes circuitos e motores serão protegidos somente dos curtos-circuitos.

(c) Navios de carga de menos de 5.000 toneladas brutas.

(f) Navios de carga nos quais energia elétrica é a única fonte de energia para os aparelhos de governo principal e auxiliar deverão satisfazer as exigências dos itens (i) e (ii) da alínea "b" desta Regra, exceto quando o aparelho de governo de emergência é movido por um motor originalmente projetado para outros serviços, podendo neste caso ser dispensadas as exigências da alínea "b" item (ii), desde que a Administração aprove os dispositivos de proteção.

(II) Motores e circuitos de alimentação dos aparelhos de governo principal operados elétrica ou eletro-hidráulicamente somente serão protegidos contra curto-circuitos.

Regra 31

Óleo combustível usado em navios de passageiros

Nenhum motor de combustão interna deverá ser usado para instalação fixa a bordo de um navio de passageiros se o seu combustível possui ponto de fulgor igual a 43°C (ou 110°F) ou menor.

Regra 32

Localização de instalações de emergência em navios de passageiros

A fonte de energia elétrica de emergência, bombas de incêndio de emergência, baterias de lâmpolas de CO₂ para extinção de incêndio e outras instalações de emergência que são essenciais à segurança do navio não deverão ser instaladas em um navio de passageiros a bordo da antepara de colisão.

Regra 33

Comunicação entre passadiço e a praça de máquinas

Os navios devem dispor de dois meios de transmissão de ordens do passadiço para a praça de máquinas. Um deles deve ser o telégrafo da máquina.

PARTE D

Proteção contra incêndio

(Na parte D, as Regras 34 a 52 aplicam-se aos navios de passageiros transportando mais de 36 passageiros; as Regras 35 e 53 aplicam-se aos navios de passageiros transportando no máximo 36 passageiros; as Regras 35 e 54 aplicam-se aos navios de carga de tonagem bruta igual ou superior a 4.000 toneladas).

Regra 34

Generalidades

(a) O propósito desta parte é exigir o máximo possível de proteção contra incêndio pela regulamentação dos detalhes de arranjo e construção. Os três princípios básicos em que se inspiram estas Regras são:

(I) a separação dos locais habitáveis do resto do navio por meio de anteparas tendo resistência térmica e mecânica;

(II) a localização, extinção ou detecção de qualquer incêndio no compartimento em que se originou;

(III) a proteção dos meios de abandono.

(b) O casco, superestrutura e toldas devem ser divididas em zonas principais por anteparas do tipo "A" (definidas na Regra 35 (c) do presente Capítulo), subdivididas por anteparas similares que projetem em acessos verticais ou que constituam separações dos espaços de acomodações e espaços de máquinas, dos espaços de mercadorias, de serviços ou outros locais. Além disso, e como complemento ao serviço de sondas dos dispositivos de alarme e de extinção de incêndio, tais como prescritos na parte "E" do presente Capítulo um dos seguintes métodos de proteção ou qualquer combinação desses métodos, aprovada pela Administração, deve ser aplicado nos espaços de acomodações e nos locais de serviço, a fim de evitar a propagação de incêndio incipientes a locais além daqueles em que tiverem origem:

Método I — Construção de compartimentagem divisória interna segundo o tipo "B" (adiante definido); geralmente sem dispositivos de indicação de incêndio ou de redes com borrifos nos compartimentos de acomodações nos locais de serviços;

Método II — Instalação de um sistema automático de borrifos e de alarme para extinção e indicação de incêndio em todos os compartimentos nos quais possa ser previsto que se origine um incêndio, sem restrição quanto ao tipo de compartimentagem divisória interna dos espaços assim protegidos;

Método III — Construção, no interior de cada uma das zonas principais de proteção contra incêndio de uma compartimentagem constituída por anteparas dos tipos a e b, colocadas segundo a importância, dimensões e natureza de cada compartimento, e que disponha de um sistema automático de indicação de incêndio em todos os locais em que possa haver riscos de incêndio e pelo emprego restrito de materiais e mobiliário combustíveis ou altamente inflamáveis, porém geralmente sem a existência de uma instalação automática de extinção de incêndio por meio de borrifos.

Onde for o caso, é indicado no título ou subtítulo das regras desta parte do presente Capítulo a qual método ou métodos se aplicam as prescrições da regra.

Regra 35

Definições

Onde quer que as frases abaixo definidas ocorram no texto desta parte do presente Capítulo, elas devem ser interpretadas de acordo com as seguintes definições:

(a) Material "Incombustível" significa um material que não queima nem desprende vapores inflamáveis em quantidade suficiente para se inflamar ao contato com uma chama piloto quando elevado a uma temperatura de cerca de 750°C (ou 1.382°F). Qualquer outro material será considerado como "Material Combustível".

(b) "A prova de Fogo Padrão" é uma prova na qual amostras das principais anteparas ou convésses, tendo uma superfície de aproximadamente 4,40 m² (ou 50 pés²) e altura 2,44 m (ou 8 pés.) e se assemelhando o máximo possível à construção prevista e incluindo, quando conveniente, uma junta pelo menos, são expostas em uma prova de forno a uma série de temperatura que, em função, são aproximadamente:

Ao fim dos 5 primeiros minutos — 538°C (ou 1000°F)

Ao fim dos 10 primeiros minutos — 704°C (ou 1300°F)

Ao fim dos 30 primeiros minutos — 843°C (ou 1550°F)

Ao fim dos 60 primeiros minutos — 927°C (ou 1700°F)

(c) "Divisões Tipo "A" ou "Divisões Resistentes ao Fogo" são constituídas por anteparas que satisfazem as seguintes disposições:

(I) Devem ser construídas de aço ou material equivalente;

(II) Devem ser reforçadas de modo adequado;

(III) Devem ser construídas de maneira a impedir a passagem da fumaça e das chamas até o fim do intervalo de uma hora de prova de fogo padrão;

(IV) Devem possuir um grau de isolamento compatível com as refras estabelecidas pela Administração conforme a natureza dos compartimentos adjacentes. De um modo geral, quando são exigidos anteparas e convésses desse tipo, para constituir divisões resistentes ao fogo entre dois compartimentos que, um ou outro, contenha revestimento de madeira ou partes de madeira, ou qualquer outro material combustível, a antepara ou o convés deve ser isolado de maneira que, se uma das superfícies for exposta a prova de fogo padrão durante uma hora, a temperatura média na superfície não exposta não deverá atingir, em qualquer momento, durante a prova a 139°C (ou 250°F) acima da temperatura inicial, e a temperatura em um ponto qualquer desta superfície inclusive juntas não deve elevar-se ao 180°C (ou 325°F) acima da temperatura inicial. O isolamento pode ser reduzido ou suprimido completamente nos locais em que a Administração reconheça existir pouco risco de incêndio. A Administração pode exigir que se proceda a uma prova de um protótipo de antepara ou convés, montado para certificar-se de que satisfaz as exigências acima no tocante à estanqueidade e à elevação de temperatura.

(4) "Divisões tipo "B" ou "Divisões Retardadoras de Incêndio" são constituídas de maneira a poderem impedir a passagem das chamas até o fim da primeira meia hora da prova de fogo padrão; além disso, deverão ter um grau de isolamento aprovado pela Administração, tendo em vista a natureza dos locais adjacentes. Em geral quando anteparas desse gênero são exigidas para constituir divisões retardadoras entre espaços elas devem ser construídas de material tal que, se submetidas durante a primeira meia hora a prova de fogo padrão, a temperatura da face não exposta não se eleve, no decorrer da prova, de mais de 139°C (ou 250°F) acima da temperatura inicial, nem deve a temperatura em qualquer ponto da superfície, inclusive juntas, elevar-se mais de 225°C (ou 405°F) acima da temperatura inicial. Quando os painéis forem de materiais incombustíveis, bastará verificar se a condição de elevação de temperatura, mencionado acima, se realiza ao fim dos 15 primeiros minutos da prova de fogo padrão, mas a prova deverá ser continuada até o final da primeira meia hora, a fim de ser verificada da maneira usual, a integridade do painel. Todos os materiais entrando na construção e montagem e divisões incombustíveis tipo "B" devem ser incombustíveis. O isolamento pode ser reduzido ao mínimo ou suprimido completamente quando a Administração julgar que há o menor risco de incêndio. A Administração pode exigir uma prova de uma antepara protótipo montada para verificar se satisfaz as prescrições acima no tocante à estanqueidade e elevação de temperatura.

(e) As "Zonas Verticais Principais" são as seções em que o caso, superestrutura e tolda são separadas por anteparas tipo "A" resistente ao fogo, comprimento médio das quais, incluindo os convés de compartimentagem, não deve exceder em geral 40 m (ou 130 pés);

(f) Estações de Controle são compartimentos em que ficam instalados os aparelhos de rádio ou o equipamento principal de navegação, os aparelhos centrais de indicação, sinalização de incêndio, ou o gerador de emergência.

(g) "Acomodações" compreendem os locais de reunião, corredores, instalações sanitárias, camarotes, escotórios, locais destinados a tripulações, salões de barbeiros, copas e armários independentes e compartimentos similares;

(h) "Locais de Reunião" são partes dos compartimentos de acomodações que compreendem antecâmaras, salas de jantar, salas de estar e outros compartimentos similares permanentemente circundados por divisões resistentes ao fogo;

(i) "Locais de Serviço" são compartimentos destinados a cozinha, copas principais, paíóis de material (exceto armários de serviço e copas independentes), os paíóis de mala-correio, compartimentos de valores locais semelhantes; assim como acessos aos mesmos;

(j) "Espaços de Mercadorias" são os destinados às cargas (inclusive tanques de combustíveis líquidos quando transportados como mercadorias) e condutos de acesso a tais locais;

(k) "Compartimento de Máquina" incluem todos os compartimentos destinados às máquinas propulsoras, máquinas auxiliares ou de refrigeração, bombas, oficinas, geradores, máquinas de ventilação e ar condicionado, locais de abastecimento de óleo e espaços similares, assim como condutos de acesso a tais espaços;

(l) "Aço ou outro Material Equivalente". Onde as palavras "aço" ou outro material equivalente ocorrerem, "Material Equivalente" significa qualquer material que possua intrinsecamente, ou em consequência de isolamento adequado propriedades de resistência e integridade equivalentes ao aço depois de ter sido exposto a fogo durante o tempo de prova que for exigido (por exemplo: alumínio isolado de maneira adequada);

(m) "Fracas propagação de chamas" significa que a superfície que a possui oferece dificuldade a propagação de chama, tendo em vista o risco de incêndio nos compartimentos em que se encontra, isto sendo determinado, a satisfação da Administração, por método de prova apropriado.

Regra 36

Estrutura (Métodos I, II e III)

(a) Método I — O casco, a superestrutura, as anteparas estruturais, convésses e toldas devem ser construídas de aço ou outro material equivalente

(b) Método II: (I) O casco, a superestrutura, as anteparas estruturais, convésses e toldas, devem ser construídas de aço ou outro material equivalente.

(II) Quando se aplicam as medidas de proteção contra incêndio previstas pelo Método II, a superestrutura pode ser construída, por exemplo, de liga de alumínio, desde que:

(1) a elevação de temperatura da alma metálica das divisões do tipo "A", quando expostas a prova de fogo padrão, deve levar em conta as propriedades mecânicas do material;

(2) seja instalado um sistema automático de extinção por meio de

horíficos, conforme parágrafo g) da Regra 39 do presente Capítulo.

(3) sejam tomadas providências para que no caso de incêndio, as instalações relativas às embarcações de salvamento, seu lançamento à água e sua utilização permaneçam tão eficazes como se a superestrutura fosse construída de aço.

(4) que os tetos e envoltórios dos compartimentos de caldeiras e máquinas sejam construídos de aço convenientemente isolado, e as aberturas, se houver, convenientemente dispostas e protegidas para evitar a propagação do fogo.

(c) Método III.

(1) O casco, a superestrutura, as anteparas estruturais, convés e toldas, devem ser construídos de aço ou outro material equivalente.

(II) Quando se aplicam as medidas de proteção contra incêndio previstas no Método III, a superestrutura pode ser construída, por exemplo, de liga de alumínio, desde que:

(1) a elevação de temperatura da alma metálica das divisões do tipo "A", quando expostas a prova de fogo padrão, deve levar em conta as propriedades mecânicas do material.

(2) A Administração ficará satisfeita se a quantidade de materiais combustíveis usados nas partes relevantes do navio for convenientemente reduzida. Os tetos (isto é, o revestimento da face inferior do convés) devem ser incombustíveis.

(3) sejam tomadas providências para que no caso de incêndio, as instalações relativas às embarcações de salvamento, seu lançamento à água e sua utilização permaneçam tão eficazes como se a superestrutura, fosse construída de aço.

(4) que os tetos e envoltórios dos compartimentos de caldeiras e máquinas sejam construídos de aço convenientemente isolado, e as aberturas, se houver, convenientemente dispostas e protegidas para evitar a propagação do fogo.

Regra 37

Zonas verticais principais (Métodos I, II e III)

(a) O casco, a superestrutura e tolda devem ser divididos em zonas verticais principais. Os degraus e recessos devem ser reduzidos ao mínimo, mas quando necessários, sua construção deverá ser do tipo "A".

(b) Na medida do possível, as anteparas que limitam as zonas verticais principais acima do convés de compartimentagem devem estar no mesmo plano vertical das anteparas estancas situadas imediatamente abaixo do convés de compartimentagem.

(c) Essas anteparas devem estender-se de convés a convés, até o costado ou outras limitações;

(d) Em navios projetados para fins especiais, tais como transportes de automóveis ou de vagões de estrada de ferro, nos quais a instalação de tais anteparas seria incompatível com a finalidade do navio, meios equivalentes para controlar ou limitar o incêndio, deverão ser empregados e aprovados especificamente pela Administração.

Regra 38

Aberturas praticadas nas anteparas tipo "A" (Métodos I, II, III)

(a) Onde as anteparas tipo "A" forem perfuradas para passagem de cabos elétricos, canalizações, condutos, etc., as vigas, vãos ou outros elementos estruturais, devem ser tomadas providências que mantenham a resistência das anteparas ao fogo;

(b) Válvulas de borboleta devem ser instaladas nos condutos que passam através das anteparas das zonas verticais principais e devem ser munidas

de controle local adequado, capazes de ser manobrados de qualquer dos lados da antepara. As posições de manobra devem ser marcadas em vermelho e serem facilmente acessíveis. Indicadores devem ser instalados a fim de mostrar se as borboletas estão abertas ou fechadas.

(c) Exceto as aberturas para carga e as escotilhas entre os espaços de carga, painéis e porões de bagagem e entre tais espaços e os convés descobertos, todas as aberturas devem ser providas de dispositivos de fechamento, permanentemente instalados, que sejam tão efetivos, pelo menos, para resistirem a incêndios, como as anteparas nas quais se encontram.

(d) Todas as portas e batentes de portas das anteparas tipo "A" juntamente com os meios de mantê-las fechadas, deverão ser adequadas a resistir aos incêndios pelo menos de maneira eficaz quanto as anteparas nas quais estão situadas, capazes de impedir a passagem de fumaça e chamas. As portas estancas não precisam ser isoladas;

(e) Todas as portas devem poder ser abertas de cada um dos lados da antepara por uma pessoa apenas. Portas contra incêndio em anteparas de zona vertical, principal, que não sejam estancas devem ser do tipo de fechamento próprio, com dispositivos, que as mantenham abertas. Essas portas simples e de fácil manobra devem ser dos tipos e projetos autorizados pela Administração, e o mecanismo de fechamento automático deve poder funcionar com uma inclinação desfavorável de $3\frac{1}{2}^\circ$.

Regra 39

Anteras situadas no interior das zonas verticais principais (Métodos I e III)

(a) Método I.

(1) Dentro dos compartimentos de acomodação todas as anteparas divisórias, que não devam ser anteparas do tipo "A", deverão ser do tipo "B" e construídas de materiais incombustíveis, que podem, entretanto, ser revestidas com materiais combustíveis, de acordo com a Regra 43 do presente Capítulo. Todas as portas e aberturas similares devem ser providas de meios de fechamento de conformidade com o tipo de antepara na qual estão situadas.

(II) Todas as anteparas de corredores devem estender-se de convés a convés. Aberturas de ventilação podem ser permitidas nas anteparas de corredores, de preferência na parte inferior. Todas as outras anteparas divisórias devem estender-se de convés verticalmente e, ao acaso outras anteparas transversais, a menos que sejam instaladas forros ou tetos incombustíveis, assegurando resistência ao fogo, caso em que as anteparas poderão terminar no teto ou no forro.

(b) Método III.

(1) No interior dos compartimentos de acomodação, as anteparas divisórias além das que devem ser constituídas por anteparas do tipo "A" devem ser do tipo "B" de materiais incombustíveis que podem, entretanto, ser revestido de materiais combustíveis de acordo com a Regra 43 do presente Capítulo. Estas anteparas devem formar um sistema contínuo de divisões suscetíveis de retardar a propagação de um incêndio e no interior do qual a superfície de um compartimento qualquer não deve em geral ultrapassar, limitados a um máximo de; elas devem estender de convés a convés. Todas as portas e aberturas similares, devem ser providas de fechamento, correspondentes ao tipo de antepara na qual estão situadas;

(II) Todas as anteparas de corredores devem estender-se de convés a convés. Aberturas de ventilação podem ser permitidas nas anteparas de corredores, de preferência na parte

inferior. Todas as outras anteparas divisórias devem estender-se de convés verticalmente e, ao acaso outras anteparas transversais, a menos que sejam instaladas forros ou tetos incombustíveis, assegurando resistência ao fogo, caso em que as anteparas poderão terminar no teto ou no forro.

(b) Método III.

(1) No interior dos compartimentos de acomodação, as anteparas divisórias além das que devem ser constituídas por anteparas do tipo "A" devem ser do tipo "B" de materiais incombustíveis que podem, entretanto, ser revestidas de materiais combustíveis de acordo com a Regra 43 do presente Capítulo. Estas anteparas devem formar um sistema contínuo de divisões suscetíveis de retardar a propagação de um incêndio e no interior do qual a superfície de um compartimento qualquer não deve em geral ultrapassar 120m² (1.300 pés quadrados); limitados a um máximo de 150m² (ou 1.600 pés quadrados); elas devem estender de convés a convés. Todas as portas e aberturas similares devem ser providas de meios de fechamento, correspondente ao tipo de antepara na qual estão situadas;

(II) Os "Locais de Reunião" maiores de 150m² (ou 1.600 pés) devem ser circundados por anteparas do tipo "B", de material incombustível;

(III) O isolamento das divisões dos tipos "A" e "B", exceto daquelas que limitam zonas verticais principais, postos de controle, corredores e as que circundam escadarias, pode ser suprimido nos locais onde as separações são constituídas pela parte exterior do navio ou quando o compartimento adjacente não oferecer risco de incêndio;

(IV) As anteparas dos corredores devem ser do tipo "B" e devem estender-se de convés a convés. Os tetos, se existirem, devem ser de materiais incombustíveis. Aberturas de ventilação podem ser permitidas em portas, de preferência na parte inferior. Todas as outras anteparas divisórias devem estender-se de convés a convés, verticalmente, e até o costado ou outro limite transversal, a menos que existam tetos ou forros incombustíveis, em cujo caso as anteparas podem terminar nos tetos ou forros.

(V) As divisões do tipo "B", que não devem ser do tipo incombustível deverão ter meio incombustível ou ser de um tipo composto tendo no interior camadas de folhas de material incombustível similar. A Administração pode, entretanto, provar outros materiais sem meio incombustível, desde que possuam propriedades equivalentes para retardar a propagação do fogo.

Regra 40

Separções dos compartimentos de acomodação dos espaços destinados às máquinas, cargas e serviços

As anteparas e convéses que separam os compartimentos de acomodação dos compartimentos destinados às máquinas, cargas e serviços, devem ser constituídos segundo o tipo de divisões "A" e essas anteparas e convéses devem ter um grau de isolamento satisfatório à Administração, tendo em vista a natureza dos locais adjacentes.

Regra 41

Cobertura de convéses

(Métodos I, II e III)

Os revestimentos dos convéses nos espaços de acomodação, postos de controle, escadarias e corredores devem ser de material que não inflame rapidamente o aprovado pela Administração.

Regra 42

Proteção das escadas em compartimentos de acomodação e de serviços

(a) Métodos I e II

(1) Todas as escadas devem ter estrutura de aço, exceto quando a Administração aprovar o uso de outro material equivalente, e ser instaladas em recinto circundado de divisões do tipo "A", munidas de meios eficazes de fechamento de todas as aberturas e devem estender-se de convés de acomodação mais baixo até pelo menos, a uma altura da qual se possa ter acesso direto ao convés descoberto, excetuando o seguinte:

(1) uma escada que ligue somente dois convéses não precisa ser circundada por uma separação, desde que a integridade do convés superior seja mantida por separação ou portas em um dos compartimentos entre convéses;

(2) as escadas podem ser instaladas sem serem circundadas, em um local de reunião, contanto que fiquem inteiramente dentro desse local.

(3) As separações que circundam as escadas devem ter comunicação direta com os corredores e devem limitar uma área suficiente para evitar congestões, tendo em vista o número provável de pessoas que se utilizarão delas em emergências e devem conter, em pontos espaços de acomodação, ou outros locais fechados, em que um incêndio possa se originar, quando for possível;

(4) As separações que circundam as escadas devem ter um grau de isolamento satisfatório à Administração, tendo em vista a natureza dos compartimentos adjacentes. Os meios de fechamento de aberturas nas separações que circundam uma escada, devem ser pelo menos tão eficazes para resistir ao fogo como as anteparas em que estão instaladas, portas que não sejam estancas devem ser do tipo de fechamento automático, de acordo com a Regra 38 do presente Capítulo.

(b) Método II

(1) As Escadas principais devem ter armação de aço, exceto quando a Administração aprovar o uso de outros materiais apropriados empregados juntamente com os dispositivos suplementares de prevenção e/ou de extinção de incêndio, tal que a Administração possa considerá-las equivalentes. Elas devem ser instaladas em recinto circundado de divisões do tipo "A", munidas de meios eficazes de todas as aberturas e devem estender-se do convés de acomodação mais baixo até, pelo menos, a uma altura do qual se possa ter acesso direto ao convés descoberto, excetuando o seguinte:

(1) uma escada que ligue somente dois convéses não precisa ser circundada por uma separação, desde que a integridade do convés superior seja mantida por separação ou portas em um dos compartimentos entre convéses;

(2) as escadas podem ser instaladas sem serem circundadas, em um local de reunião, contanto que fiquem inteiramente dentro desse local.

(3) As separações que circundam as escadas, devem ter comunicação direta com os corredores e devem limitar uma área suficiente para evitar congestões, tendo em vista o número provável de pessoas que se utilizarão delas em emergências e devem conter, em pontos espaços de acomodação, ou outros locais fechados, em que um incêndio possa se originar, quando for possível;

(4) As separações que circundam as escadas devem ter um grau de isolamento satisfatório à Administração, tendo em vista a natureza dos compartimentos adjacentes;

(5) As escadas auxiliares, a saber aquelas que não fazem parte dos meios de abandono exigidos pela Re-

gra 68 d'opresente Capítulo : que ligam somente dois conveses, devem ter estrutura de aço, exceto quando a Administração aprovar o uso de material, apropriado a casos especiais, mas não precisam ficar dentro de separações, contanto que a integridade do convés seja mantida por meio de borifos instalados nas escadas auxiliares.

Regra 43

Proteção de elevadores (de passageiros e de serviço) Condutos verticais de iluminação e ventilação, etc., em compartimentos de acomodações e serviços (Métodos I, II e III)

(a) Os condutos de elevadores de passageiros e de serviço, os condutos verticais para iluminação e ventilação nos compartimentos de acomodações etc., devem ser fabricados de divisões tipo "A". As portas deverão ser de aço ou de outro material equivalente e, quando fechadas, devem opor uma resistência ao fogo pelo menos tão eficaz como os condutos em que estão instalados;

(b) Os condutos de elevadores devem estar instalados de maneira a impedirem a passagem de fumaça e chamas de um espaço entre conveses a outro e devem ser providos de meios de fechamento de modo a permitir o controle de tiragem e da fumaça. O isolamento dos condutos de elevadores, situados dentro dos limites de uma escada não é obrigatório;

(c) Quando um conduto de luz ou de ventilação comunicar-se com mais de um compartimento entre conveses e, na opinião da Administração, seja provável que fumaça e chama possam ser levadas de um compartimento entre conveses a outro compartimento, borboletas contra fumaça devem ser instaladas, de modo que cada compartimento possa ser isolado em caso de incêndio;

(d) Todos os outros condutos (por exemplo, para cabos elétricos) deverão ser construídos de modo que não permitam a propagação de um incêndio de um compartimento entre conveses a outro compartimento.

Regra 44

Proteção dos postos de controle (Métodos I, II e III)

Os postos de controle deverão ser separados do restante do navio por anteparas e conveses do tipo "A".

Regra 45

Proteção dos paióis, etc.

(Método I, II e III)

As anteparas divisorias dos paióis de bagagens, paióis de malas postais, paióis de suprimentos, paióis de tintas e de luzes, cozinhas e outros locais similares devem ser do tipo "A". Os compartimentos que contêm paióis de material altamente inflamável devem ser localizados de maneira a tornar mínimo o perigo para os passageiros e guarnição, no caso de um incêndio.

Regra 46

Janelas e Vigias

(Métodos I, II e III)

(a) Todas as janelas e vigias em anteparas separando do exterior os compartimentos de acomodações devem ser estrutura de aço ou outro material equivalente. O vidro deve ser retido com ganchetas metálicas;

(b) Todas as janelas e vigias em anteparas dentro dos compartimentos de acomodações devem ser construídas de modo a preservar os requisitos de integridade da antepara na qual estiverem instaladas.

(c) As seguintes prescrições devem ser observadas nos compartimentos contendo 1) as máquinas principais de propulsão, ou 2) caldeiras a óleo, ou 3) máquinas auxiliares a combus-

tão interna de potência total igual ou superior a 1.000 cavalos vapor.

(I) As gaiutas devem poder ser fechadas de fora do espaço.

(II) As gaiutas com painéis de vidro deverão ser preparadas com tampas de aço externas, ou outro material equivalente, permanentemente instaladas.

(III) Qualquer janela permitida pela Administração na cobertura de tais espaços, deve ser do tipo fixo e deve ser munido de uma tampa externa de aço ou outro material equivalente e fixado de maneira permanente.

(IV) Nas janelas e gaiutas referidas nos subparágrafos I e II do presente parágrafo, deve ser usado vidro reforçado com arame.

Regra 47

Redes de ventilação

(Métodos I, II e III)

(a) As aberturas principais de aspiração e descarga de todas as redes de ventilação devem ser capazes de serem fechadas de fora do espaço onde servem, no caso de incêndio. As ventoinhas devem, em geral, ser dispostas de modo que os condutos de ventilação dos diversos compartimentos permaneçam dentro da mesma zona vertical principal;

(b) Todas as ventoinhas de ventilação mecânica, exceto as de ventilação dos compartimentos de carga e de máquinas e dos dispositivos adicionais de ventilação que possam ser eliminados com a aplicação do parágrafo d) da presente Regra, devem possuir chaves mestras, de modo que, todas elas possam ser paradas de qualquer de duas posições diferentes, que devem ficar afastadas tanto quanto possível. Devem ser previstos dois comandos principais para os aparelhos de ventilação mecânica servindo aos compartimentos de máquinas, um dos quais deve ser manobrável de uma posição fora desses compartimentos;

(c) Os condutos de extração de ar dos fogões da cozinha devem ser eficientemente isolados contra calor quando passarem através os compartimentos de acomodações.

(d) Todas as medidas práticas devem ser tomadas para assegurar os postos de controle situados abaixo do convés e fora dos compartimentos de máquinas, a manutenção da ventilação, visibilidade, ausência de fumaça, de modo que em caso de incêndio as máquinas e aparelho que ali se encontrem possam ser vigiados e continuem funcionando normalmente. Meios inteiramente distintos devem ser previstos para suprimento de ar a estes postos de controle. As entradas de ar das duas fontes de suprimento devem ser dispostas de modo a reduzir ao mínimo o risco de entrada de fumaça nessas duas aberturas simultaneamente. A Administração poderá admitir que estas prescrições não se aplicam aos compartimentos situados sobre um convés descoberto e dando para ele, ou quando estão previsto dispositivos de fechamento local de eficácia equivalente.

Regra 48

Detalhes de construção

(Métodos I e III)

(a) Método I

Exceto nos compartimentos de carga de malas postais, bagagem e câmaras de viveres refrigerados, todos os revestimentos, tetos e isolamentos devem ser de material incombustível. O volume total dos frisos, molduras, decorações e folheados em qualquer local habitado não deve exceder um volume equivalente a 254mm (ou 17 tetos). Todas as superfícies expostas em corredores ou escada e em locais escuros ou inacessíveis devem possuir

características de baixa propagação de chama.

(b) Método III

O uso de materiais combustíveis de qualquer qualidade tais como madeira não tratada, folheados, tetos, cortinas, tapetes, etc., deve ser reduzido tanto quanto for possível. Nos grandes locais de reunião os revestimentos e suportes dos tetos devem ser de aço ou material equivalente. Todas as superfícies expostas em corredores ou escadas e em locais escuros ou inacessíveis devem ter características de baixa propagação de chama.

Regra 49

Diversos detalhes

(Métodos I e II e III)

Exigências aplicáveis a todas as partes do navio

(a) Tintas, vernizes e preparações similares, que tenham bases de nitrocelulose, não deverão ser empregados;

(b) As canalizações atravessando anteparas do tipo "A" ou do tipo "B" devem ser de um material aprovado pela Administração, tendo-se em vista a temperatura que estas anteparas deverão suportar. As canalizações de óleo ou líquidos combustíveis devem ser de material aprovado pela Administração tendo-se em vista os riscos de incêndio. Os materiais cujas características são facilmente afetadas pelo calor não devem ser usados para dadas exteriores descargas sanitárias e outras situações próximas a linha d'água e onde a destruição de material em caso de incêndio possa oferecer perigo de alagamento.

Exigências aplicáveis aos compartimentos de acomodações e serviços

(c) (I) Espaços de ar, existentes por detrás dos tetos, painéis ou revestimentos deverão ser adequadamente subdivididos por separações bem ajustadas que impeçam a tiragem de ar e distantes no máximo 13,73m (ou 45 pés) entre si.

(II) Em direção vertical, tais compartimentos inclusive os compartimentos que ficam por trás dos revestimentos de escadas, condutos, etc., deverão ser fechados em cada convés.

(d) A construção de tetos e separações deve ser tal que seja possível aos rondas de incêndio perceberem qualquer fumaça que se origine em compartimentos inacessíveis e dissimulados, sem prejudicar a eficácia da proteção contra incêndio, exceto nos casos em que a Administração julgar não haver riscos de origem de incêndio nesses compartimentos;

(e) As superfícies não visíveis de todas as separações, revestimentos, painéis e escadas, etc., em compartimentos de acomodações, devem ter características de baixa propagação de chama;

(f) Aquecedores elétricos, quando empregados, devem ser instalados de modo a reduzir o risco de incêndio ao mínimo. Não devem ser instalados aquecedores cujo elemento térmico exponha vertuário, cortinas, ou outros materiais similares a se carbonizarem ou se incendiar sob os efeitos do calor proveniente desse elemento.

Regra 50

Fumes cinematográficos

(Métodos I, II e III)

Películas à base de celulose não devem ser usadas em instalações cinematográficas a bordo.

Regra 51

Dispositivos automáticos de extinção por meio de borifos sistema de alarme de incêndio e sistema indicador de incêndio (Método II)

Nos navios em que é adotado o Método II, um sistema automático de

borrifo e de alarme de incêndio do tipo aprovado pela Administração, e que satisfaça as exigências de Regra 59 deve ser instalado de modo a proteger todos os compartimentos fechados, apropriados ao uso ou serviço dos passageiros e tripulação, excetuando os locais que não oferecem risco substancial de incêndio.

Regra 52

Alarmes automáticos de incêndio e dispositivos indicadores de incêndio (Método III)

Nos navios em que for adotado o Método III, um sistema de indicação de incêndio, de tipo aprovado pela Administração, deve ser instalado de modo que indique a presença de fogo em todos os compartimentos fechados apropriados ao uso ou serviço dos passageiros e tripulação (exceto os compartimentos que não oferecem riscos substanciais de incêndio), e indique automaticamente em um ou mais locais ou postos, onde possam ser observados com rapidez, pela tripulação e oficiais, a existência ou início de incêndio e sua localização.

Regra 53

Navios de passageiros transportando no mínimo 36 passageiros

(a) Além de estarem sujeitos às provisões da Regra 35 deste Capítulo, os navios que transportam até 36 passageiros ficam sujeitos às Regras 36, 37, 38, 40, 41, 43 (a), 44, 45, 46, 49 (a), (b) e (f) 50 deste Capítulo. Quando anteparas do tipo "A" são previstas em virtude das regras acima mencionadas, a Administração pode aceitar uma redução no grau de isolamento inferior ao que resulta da aplicação do parágrafo c) IV da Regra 35 do presente Capítulo.

(b) Além das obrigações resultantes das regras referidas no parágrafo "a", as disposições seguintes devem ser aplicadas:

(I) Todas as escadas e meios de abandono em compartimento de acomodações e serviço devem ser de aço ou outro material apropriado;

(II) A ventilação mecânica dos compartimentos de máquinas deve ser capaz de ser parada de uma posição acessível fora do local das máquinas.

(III) Exceto quando todas as anteparas de separação em compartimentos de acomodações são conformes com as provisões da Regra 39 (a) e 48 (a) deste Capítulo, os navios desta categoria devem ser providos de um sistema automático de detecção de incêndio conforme a Regra 52 deste Capítulo. Nos compartimentos habitáveis, as anteparas de corredores devem ser de aço ou construídas em painéis do tipo "B".

Regra 54

Navios de carga de tonelação bruta igual ou superior a 4.000 toneladas

(a) O casco, a superestrutura, as anteparas estruturais, conveses e toldas devem ser construídos de aço, exceto quando a Administração aprovar o uso de material apropriado em caso especiais, tendo em vista o risco de incêndio;

(b) Em compartimentos habitáveis, as anteparas de corredores devem ser de aço ou construídas de painéis tipo "B";

(c) Os revestimentos de convés dos compartimentos de acomodações nos conveses que formem a cobertura dos compartimentos de máquinas e de carga deverão ser de um tipo que não se inflame com facilidade.

(d) As escadas interiores abaixo do convés descoberto deverão ser de aço ou outro material adequado. Os condutos dos elevadores da tripulação, na parte dos compartimentos de acomodação, deverão ser de aço ou material equivalente.

(e) Anteparas de cozinhas, paióis de tintas, paióis das luzes, paióis de mes-

tre, quando adjacentes aos compartimentos habitáveis e praça de gerador de emergência, se houver, devem ser de aço ou material equivalente.

(f) Nos compartimentos habitáveis e de máquinas não devem ser usados tintas, vernizes e produtos similares, tendo base de nitró-celulose ou outra base altamente inflamável.

(g) As tubulações de óleo ou combustíveis líquidos devem ser de material aprovado pela Administração, tendo em vista o risco de incêndio.

Não devem ser utilizados materiais facilmente tornados inúteis pelo calor para a construção de dadas no costado, descargas sanitárias e outras que estejam próximas à linha d'água e quando a destruição oferecer materiais em caso de incêndio oferecer perigo de alagamento.

(h) Aquecedores elétricos, se usados, devem ser fixos e construídos de modo a reduzir ao mínimo os riscos de incêndio. Não devem ser instalados aquecedores comuns elemento térmico de tal modo descoberto que ameace os vestuários, cortinas e outros artigos similares a se carbonizarem ou se incendiarem devido ao calor despreendido do elemento térmico.

(i) Filmes à base de celulose não devem ser usados em instalações cinematográficas a bordo.

(j) A ventilação mecânica dos compartimentos de máquinas deve ser capaz de ser parada de uma posição acessível fora dos compartimentos de máquinas.

PARTE E

Localização e Extinção de Incêndios nos Navios de Passageiros e nos Navios Cargueiros

(Parte E aplica-se a navios de passageiros e a navios cargueiros, exceto as Regras 59 e 64 que se aplicam somente a navios cargueiros).

Nota — As Regras 56 a 63, inclusive, estabelecem as condições a que os dispositivos mencionados nas Regras 64 e 65 devem satisfazer.

Regra 55

Definições

Nesta parte o Capítulo, salvo disposições em contrário:

(a) O compartimento do navio é o comprimento entre perpendiculares;

(b) Prescrito significa determinado por esta parte do presente Capítulo.

Regra 56

Bombas, canalizações de água salgada, tomadas de incêndio e Mangueiras

(a) Capacidade total das bombas de incêndio.

(a) Capacidade total das bombas de incêndio.

(I) Nos navios de passageiros, as bombas de incêndio prescritas devem ser capazes de fornecer para combate a incêndio uma quantidade de água, a uma pressão especificada a seguir, no mínimo igual a dois terços da quantidade que devem aspirar as bombas de esgoto, quando utilizadas no esgotamento dos porões.

(II) Nos navios cargueiros, as bombas de incêndio prescritas, que não sejam bombas de emergência (se houver), devem ser capazes de fornecer, em serviço de incêndio, a pressão especificada, uma quantidade de água no mínimo igual a quatro terços (4/3) da quantidade que cada bomba de esgoto independente em um navio de passageiros de mesmas dimensões, quando utilizadas como bomba de esgoto. As seguintes definições são aplicáveis a L, B e D, em lugar das que figuram na Regra 18:

L = Comprimento entre perpendiculares;

B = Bôca máxima moldada;

C = Pontal do convés de compartimentagem a meia nau.

Em nenhum caso em um navio cargueiro pode ser exigida uma capacidade total das bombas de incêndio maior que 180 ton por hora.

(b) Bombas de incêndio.

(I) As bombas de incêndio devem ser independentes. Bombas sanitárias, de lastro, de esgoto ou de serviços gerais podem ser aceitas como bombas de incêndio, desde que não sejam normalmente utilizadas para aspirar óleo e que só são sujeitas ocasionalmente a serviços de transferência de bombeamento de óleo combustível, elas devem ser providas de dispositivos convenientes de conversão.

(II) O débito de cada bomba de incêndio (não mencionada a bomba de incêndio prescrita pela Regra 65) deve ser no mínimo igual a 80% do quociente obtido dividindo o débito total prescrito pelo número de bombas de incêndio prescritas. Cada bomba deve, em todo caso, ser bastante potente para fornecer no mínimo os dois jatos prescritos. As bombas de incêndio devem poder alimentar a rede principal de incêndio nas condições prescritas.

Quando o número de bombas instaladas for maior do que o prescrito, seu débito fica a critério da Administração.

(III) As bombas de incêndio devem ser providas de válvulas de segurança quando elas forem capazes de fornecer água a pressões maiores do que a pressão de projeto das redes, tomadas e mangueiras. Estas válvulas devem ser instaladas e ajustadas de modo a evitar pressão excessiva em qualquer parte da rede principal de incêndio.

(c) Pressão na rede principal de incêndio.

(I) O Diâmetro da rede principal e das redes de incêndio deve ser suficiente para assegurar a utilização eficaz do débito total previsto de duas bombas de incêndio funcionando simultaneamente, exceto no caso de navios cargueiros em que o diâmetro deve ser apenas suficiente para a descarga de 140 ton por hora.

(II) Quando duas bombas debitam simultaneamente, através de expansores previstos no parágrafo g) da presente Regra, a quantidade de água prescrita no sub-parágrafo I deste parágrafo, em tomadas de incêndio adjacentes, as pressões mínimas seguintes devem ser asseguradas em todas as tomadas de incêndio:

Navios de passageiros

Tonelagem bruta igual ou maior de 4.000 ton. — 3,2 kg/cm² (ou 45 libras pol²);

Tonelagem bruta entre 1.000 e 4.000 ton. — 2,8 kg/cm² (ou 40 libras pol²);

Tonelagem bruta inferior a 1.000 ton. — a critério da Administração.

Navios cargueiros

Tonelagem bruta igual ou superior a 6.000 ton. 2,8 kg/cm² (ou 40 libras pol²);

Tonelagem bruta entre 1.000 a 6.000 ton. — 2,6 kg/cm² (ou 37 libras pol²);

Tonelagem bruta inferior a 1.000 ton — A critério da Administração.

(d) Número e posição das tomadas de incêndio

O número e a posição das tomadas de incêndio deve ser tal que pelo menos, dois jatos d'água não emanando da mesma tomada, um dos quais de uma mangueira de comprimento de uma só seção, possam atingir qualquer parte do navio normalmente acessível aos passageiros ou a tripulação durante a viagem.

(e) Redes e tomadas de incêndio.

(I) Não devem ser usados, para as redes principais de incêndio, materiais cujas propriedades são facilmente afetadas pelo calor, a menos que sejam convenientemente protegidos. As redes e tomadas de incêndio devem

ser dispostos de modo que as mangueiras possam ser adaptadas facilmente. Nos navios que podem transportar carga no convés, a localização das tomadas de incêndio deve ser tal que o acesso a ela seja sempre fácil e as redes devem ser, na medida do possível, instaladas de modo a não serem danificadas pelas cargas. A não ser que haja uma mangueira e um esguicho para cada tomada a bordo, deve haver completa permutabilidade entre os locais e esguichos das mangueiras.

(II) Torneiras ou válvulas deverão ser instaladas nas redes de modo tal que qualquer mangueira possa ser desligada e retrada mesmo quando a bomba de incêndio estiver funcionando.

(f) Mangueiras de incêndio

As mangueiras de incêndio devem ser de material aprovado pela Administração e do comprimento suficiente para que possam projetar um jato d'água em qualquer dos compartimentos para os quais são destinados. Seu comprimento máximo deve ficar a critério da Administração. Cada mangueira deve dispor de esguicho e aos necessários locais. As mangueiras especificadas nestas Regras como "mangueiras de incêndio" devem, juntamente com os acessórios e ferramentais, ser mantidas prontas para uso em locais evidentes próximos das tomadas ou conexões de incêndio.

(g) Esguichos

(I) Para as finalidades desta Parte, os tamanhos padrões dos esguichos devem ser: 12mm (1/2 polegada) de diâmetro; 16mm (5/8 de polegada) e 20mm (3/4 de polegada) ou tão próximo destes valores quanto possível. Esguichos de diâmetro maiores podem ser permitidos sujeitos, porém, as prescrições alínea II do parágrafo b) desta Regra.

(II) Para os compartimentos habitáveis de serviços, não é necessário esguichos de mais de 12mm (1/2 polegada) de diâmetro.

(III) Para os compartimentos de máquinas e convés descobertos, o diâmetro dos esguichos deve ser tal que permita o maior débito possível de dois jatos emitidos pela menor bomba, sob a pressão mencionada no parágrafo c) já mencionado.

(h) Acoplamento universal para ligações com a terra

O acoplamento universal para ligações com a terra prescrita pelo parágrafo d) da Regra 64 e parágrafo d) da Regra 65 do presente Capítulo, a ser instalado a bordo, deve ser de acordo com as seguintes especificações e esquema anexo.

Diâmetro externo: 178mm (ou 7 polegadas).

Diâmetro interno: 64mm (ou 2 1/2 polegadas).

Diâmetro do círculo das porcas: 132mm (ou 5 1/2 polegadas).

Furos: 4 furos de 19mm (ou 3/4 de polegada) de diâmetro, colocados equidistantes e abertos até a periferia do flange.

Espessura do flange: 14,5mm (ou 9/16 de polegada), no mínimo.

Parafusos: 4 de 16mm de diâmetro (ou 5/8 de polegada) e 50mm (ou 2 polegadas) de comprimento, cada um.

Superfície do flange: plana.

Material: qualquer material apropriado a pressão de serviço de 10,5kg/cm² (ou 150 libras por pol quadrada).

Juntas: apropriadas para pressão de serviço de 10,5kg/cm² (ou 150 libras por pol quadrada).

(i) acoplamento deve ser construído em material adequado a uma pressão de serviço de 10,5kg/cm². O flange deve ter de um lado, uma face plana e de outro lado deve ser permanentemente, atarraxado a um acoplamento que se possa adaptar as tomadas de incêndio ou a mangueira

do navio. O acoplamento deve ser conservado a bordo do navio juntamente com uma junta de qualquer material adequado a uma pressão de serviço de 10,5kg/cm², e mais quatro parafusos de 16mm (ou 5/8 de polegada) de diâmetro por 50mm (ou 2 polegadas) de comprimento e oito arruelas.

Regra 57

Extintores de incêndio (Portáteis e não portáteis)

(a) Todos os extintores de incêndio devem ser do tipo e projeto aprovados pela Administração.

(I) A capacidade dos extintores portáteis do tipo à fluido não deve ser superior a 135 litros (3 galões), nem inferior a 9 litros (2 galões). Os extintores de um outro tipo devem ser equivalentes, sob o ponto-de-vista de portabilidade, a um extintor à fluido de 135 litros (3 galões) no máximo e, do ponto-de-vista de eficiência, a um extintor à fluido de 9 litros (2 galões), no mínimo.

(II) A Administração deve determinar a equivalência entre extintores.

(b) Cargas sobressalentes, em conformidade com as exigências da Administração, devem existir a bordo.

(c) Os extintores de incêndio que utilizem como agentes de extinção um produto que emita, seja espontaneamente, ou durante a sua utilização, gases tóxicos, não devem ser autorizados. Nos postos de radiotelegrafia e radiotelefonía e quadros de distribuição, o emprego dos extintores que contenham no máximo 1,136 litros (1 quarto de galão) de tetracloreto de carbono ou outro agente de extinção similar pode ser admitido a critério da Administração, desde que além de tais extintores existam aqueles determinados pelas disposições desta Parte do presente Capítulo.

(d) Extintores de incêndio portáteis devem ser examinados periodicamente e submetidos às provas exigidas pela Administração.

(e) Um dos extintores de incêndio portáteis destinados a serem empregados num compartimento qualquer, deve ser colocado próximo a entrada desse compartimento.

Regra 58

Extinção de incêndio por meio de gases inertes ou vapor em compartimentos de máquinas e de carga

(a) Quando for previsto o emprego de gases ou vapor, em compartimento de carga ou praças de máquinas com o fito de extinguir incêndios as canalizações necessárias para levar o gás ou vapor devem ser munidas de válvulas de controle ou torneiras, facilmente acessíveis, e não rapidamente inutilizáveis os compartimentos para os quais se destina a canalização. Medidas devem ser tomadas para que o gás ou vapor não penetre por inadvertência em qualquer compartimento. Quando os compartimentos de carga equipados com um dispositivo de extinção a vapor ou a gás inerte, são utilizados pelos passageiros, sua conexão com a distribuição de gás ou de vapor de ser suprimida enquanto estiverem destinados aos passageiros.

(b) A canalização deve ser disposta de maneira a assegurar uma distribuição eficiente de gás extintor ou de vapor. No caso de emprego de vapor em grandes porões, devem existir pelo menos duas canalizações, uma na parte de frente e outra na parte de ré do porão; as canalizações devem descer até um ponto do local situado suficientemente abaixo do mais afastado possível do cargo.

(c) (I) Quando é usado bióxido de carbono como o agente extintor em compartimentos de carga, a quantidade de gás deve ser suficiente para proporcionar um mínimo volume de gás para igual a trinta (30) por cento de volume total do mais

compartimento de carga de navio que é estânque ao ar.

(II) Quando o gás carbônico, for usado como agente extintor para espaços contendo caldeiras ou máquinas do tipo de combustão interna a quantidade de gás existente deve ser suficiente para dar uma quantidade de gás puro no mínimo igual ao maior dos dois volumes seguintes:

(1) 40% do volume bruto do maior compartimento, volume que deve incluir a gaiuta até o nível em que a superfície da gaiuta e, no máximo, igual a 40% da superfície do local considerado.

(2) 35% do volume inteiro do maior compartimento inclusive a gaiuta.

Sempre que as percentagens acima mencionadas possam ser reduzidas a 35% e 30%, respectivamente, para navios cargueiros de menos de 2.000 ton. brutas. Sempre que, também, dois ou mais espaços de caldeiras ou motores de combustão interna não forem inteiramente separados, eles devem ser considerados como formando um compartimento único.

(III) Quando o bióxido de carbono for fornecido como agente extintor tanto para locais de carga como praças de caldeiras ou de motores a combustão interna a quantidade de gás não precisa ser superior à exigida para o maior compartimento assim protegido, quer seja esse um compartimento de carga ou praça de máquinas.

(IV) Quando o gás carbônico for usado como agente extintor em compartimento de caldeiras ou motores a combustão interna, a canalização da deve ser tal que 85% do gás pode ser descarregado no compartimento dentro de 2 minutos.

(V) Para aplicação do presente parágrafo o volume ocupado pelo gás será calculado na base de 0,56m³ por kg (ou 9 pés cúbicos por libra).

(d) Quando um gerador produzindo gás inerte é usado para fornecer gás extintor numa instalação fixa de extinção em espaços de carga, esse gerador deve ser capaz de uma produção horária de gás puro no mínimo a 25% do volume bruto do maior compartimento protegido dessa forma, durante 72 horas.

(e) Quando o vapor for o agente extintor empregado nos porões, a caldeira ou caldeiras disponíveis para fornecerem vapor devem ter um poder de evaporação igual, pelo menos 1 kg por hora para cada 0,75m³ (ou 1 lb para cada 12 pés cúbicos) do volume bruto do maior dos porões de carga de navio. Além disso, a Administração deve confirmar-se de que o vapor poderá ser imediatamente utilizado sem que haja necessidade de acender as caldeiras e que poderá ser fornecido até o fim da viagem em quantidade suficiente e sem interrupção, além do que é necessário para as necessidades normais do navio, inclusive a propulsão, e que sejam tomadas providências para assegurar um suprimento de água de alimentação suficiente para atender à presente prescrição.

(f) Um sinal sonoro deve existir a fim de dar um aviso audível de descarga de gás inerte em locais de trabalho.

Regra 59

Sistema automático de borrifos em navios de passageiros

(a) Qualquer sistema automático de borrifos contra incêndio prescrito na Regra 51 do presente Capítulo deve estar pronto para uso imediato a sua entrada em ação não deve necessitar de nenhuma intervenção da tripulação. Onde for instalado tal sistema deverá o mesmo ser mantido com a pressão necessária a dispor dos necessários meios para o suprimento contínuo de água.

(b) A instalação deve ser dividida em um número de seções a ser decidido pela Administração, e alarmes automáticos devem ser instalados de

modo a indicar, em um ou mais pontos adequados a ocorrência de um incêndio e sua localização.

(c) A bomba ou bombas que alimentam os borrifos devem ser ligadas à rede, de maneira a entrarem automaticamente em ação em consequência de uma queda de pressão da instalação. Deverá haver partindo do coletor principal uma alimentação provida de válvula com cadeado e uma válvula de retenção.

(d) Cada bomba deve ser capaz de manter um suprimento de água suficiente, e na pressão adequada, para todos os borrifos que a Administração decidir que devem operar simultaneamente.

(e) Não haverá menos do que duas fontes de suprimento de energia para bombas d'água do mar, compressores de ar e alarmes automáticos. Quando a energia for elétrica, deve haver um gerador principal e uma fonte de emergência. Uma alimentação deve ser tomada do quadro principal de distribuição, por condutores separados e reservados apenas a esse fim. Esses condutores devem ser levados até uma chave de transferência situada próximo a unidade do sistema automático de borrifos e a chave deve estar normalmente fechada na alimentação do quadro de emergência. A chave de transferência deve ser marcada com clareza e nenhuma outra chave deve ser permitida nesses condutores.

(f) Os borrifos devem entrar em operação na temperatura que for decidida pela Administração. Devem existir meios adequados para prova periódica de todos os dispositivos automáticos.

(g) Quando for empregado o Método II de proteção contra incêndios em um navio de passageiros cuja superestrutura for construída de liga de alumínio, a unidade completa, incluindo a bomba que alimenta os borrifos automáticos, o tanque de água e o compressor de ar devem estar situados em local aceito pela Administração e convenientemente afastado dos compartimentos de caldeiras e máquinas. Se os condutores do quadro de emergência para a unidade do sistema de borrifos automáticos passarem através de compartimentos onde existe risco de incêndio os cabos devem ser de material à prova de fogo.

Regra 60

Dispositivos fixos de extinção de incêndio por meio de espuma

(a) Qualquer sistema de extinção de incêndio por meio de espuma deve ser capaz de descarregar uma quantidade de espuma suficiente para cobrir com uma camada de 15mm de espessura (6 polegadas) na maior área sobre a qual o óleo combustível poderá se espalhar.

(b) O sistema deve poder ser comandado de um local ou locais fora do compartimento a ser protegido, — que não possa ser rapidamente isolado por um início de incêndio.

Regra 61

Dispositivos de localização de incêndio

(a) Todos os dispositivos de localização de incêndio devem ser capazes de indicar automaticamente a presença ou sinais de incêndio assim como sua localização. Os indicadores devem ser concentrados no passadigo ou em outros postos de comando que disponham de comunicações diretas com o passadigo. A Administração pode autorizar a distribuição dos indicadores por diversos postos.

(b) Nos navios de passageiros os aparelhos elétricos usados no funcionamento dos dispositivos de detecção de incêndio devem ser alimentados por duas fontes de energia independentes, das quais uma deve ser de emergência.

(c) A rede de alarme deve comandar sinais tanto audíveis como visuais nos postos principais mencionados no parágrafo a). Os dispositivos de detecção de incêndio para compartimentos de carga não precisam ter alarme sonoro.

Regra 62

Instalações fixas de borrifos de água sob pressão nas praças de Máquinas e de Caldeiras

(a) Os dispositivos fixos de borrifos de água sob pressão nas praças de caldeiras a óleo e praças de motores a combustão interna devem ser munidos de esguichos difusores de um tipo aprovado pela Administração.

(b) O número e a disposição dos esguichos difusores devem satisfazer as prescrições da Administração e serem tais que assegurem uma distribuição eficiente da água nos compartimentos a proteger. Estes difusores devem ser instalados acima dos porões, tetos de tanques e outras áreas onde há risco sério de incêndio nas praças de caldeiras e de máquinas.

(c) A instalação pode ser dividida em seções, cujas válvulas de distribuição devem poder ser manobradas de um ponto acessível fora dos compartimentos a serem protegidos e que não possam ser rapidamente isolados por um início de incêndio.

(d) A instalação deve ser mantida carregada a pressão necessária e a bomba de alimentação d'água para a instalação deve poder ser posta a funcionar automaticamente por queda de pressão nos sistemas.

(e) A bomba deve ser capaz de suprir simultaneamente a pressão necessária todas as seções da instalação em qualquer compartimento a ser protegido. A bomba e seus comandos devem ser instalados fora do compartimento ou compartimentos a serem protegidos. A instalação não deve ser posta fora de ação por incêndio que irromper no compartimento que ela deve proteger.

(f) Devem ser tomadas precauções especiais para evitar que os esguichos sejam obstruídos por impureza, contida na água ou pela corrosão das tubulações, difusores, válvulas e bomba.

Regra 63

Equipamento do bombeiro

(a) O equipamento do bombeiro deve constar de um aparelho de respiração, um cabo de segurança, uma lâmpada de segurança e um machado conforme as prescrições da presente Regra;

(b) O aparelho de respiração deve ser de um tipo aprovado pela Administração e pode ser:

(I) um capacete ou máscara contra fumaça, munida de uma bomba de ar adequada e de um mangote de ar de comprimento suficiente para alcançar um ponto qualquer dos porões ou dos compartimentos das máquinas, a partir de um ponto do convés descoberto, bem afastado de escotilhas ou portas. Se, para atender as prescrições deste sub-parágrafo, for necessário um mangote de ar com mais de 36m (120) pés de comprimento, deverá ser previsto, para substituição ou como suplemento conforme for determinado pela Administração, um aparelho de respiração autônomo.

(II) Um aparelho de respiração autônomo que deve ser capaz de funcionar por um período de tempo a ser determinado pela Administração.

(c) Cada aparelho de respiração deve ter, amarrado ao seu cinto ou correa, por meio de um gancho de segurança, um cabo de segurança de comprimento e resistência suficientes;

(d) a lâmpada de segurança (lanterna portátil) deve ser de um tipo aprovado pela Administração; elétrica e de um período mínimo de iluminação de 3 horas;

(e) O machado deve ser de acordo com a Administração.

Regra 64

Exigências relativas a navios de passageiros

a) Serviço de ronda e de indicação de incêndio.

(I) Deve ser mantido um serviço eficaz de ronda em todos os navios de passageiros, de modo a que possa ser prontamente percebido qualquer começo de incêndio. Alarmes manuais de incêndio devem ser instalados ao longo das acoroadas de passageiros e da tripulação a fim de permitir que as rondas de incêndio deem imediatamente alarme para o passadigo ou postos de controle de incêndio.

(II) Deve ser instalado um sistema de alarme ou de indicação de incêndio que, automaticamente, indicará em um ou mais postos ou locais de segurança do navio, onde possa ser rapidamente observada pelos oficiais ou tripulação, a existência e localização de incêndio em qualquer parte do navio que na opinião da Administração não seja acessível ao serviço de ronda, exceto quando for mostrado, de satisfatório à Administração, que o navio está efetuando viagem de duração tão curta que seria pouco razoável aplicar as exigências acima:

b) Bombas de incêndio e redes de água salgada.

Os navios de passageiros devem ser providos com bombas de incêndio, redes de água salgada, tomadas e mangueiras de incêndio, de acordo com a Regra 55 do presente Capítulo e com os seguintes requisitos:

(I) Um navio de passageiros de 4.000 toneladas brutas de arqueação ou maior deve possuir, pelo menos, três bombas de incêndio independentes, e todos os navios de passageiros com menos de 4.000 toneladas brutas devem ter, pelo menos, duas dessas bombas de incêndio.

(II) Em navios de passageiros de tonelagem bruta igual ou superior a 1.000 ton, a disposição das ligações de água do mar, bombas e fontes de energia para opera-las deve ser de modo a evitar que um incêndio em um compartimento qualquer, ponha todas as bombas fora de ação.

(III) Em navios de passageiros de tonelagem bruta inferior a 1.000 ton as disposições devem satisfazer a exigência da Administração.

c) Tomadas de incêndio. Mangueiras e esguichos.

(I) Todos os navios de passageiros devem possuir tantas mangueiras de incêndio quantas a Administração considerar necessárias. Haverá, pelo menos, uma mangueira de incêndio para cada tomada prescrita pelo parágrafo "d" da Regra 56 do presente Capítulo, e essas mangueiras serão usadas apenas com o fim de extinguir o incêndio, ou provar os dispositivos de extinção de incêndio nos exercícios de "Postos de Incêndios".

(II) Nos compartimentos de acomodações, de serviços e de máquinas, o número e posição das tomadas deve ser de modo a serem cumpridas as prescrições do parágrafo "d" da Regra 56 do presente Capítulo quando todas as portas, estânques e as portas nas anteparas das zonas verticais principais estão fechadas.

(III) Em navios de passageiros as disposições devem ser tais que, pelos jatos d'água possam atingir qualquer parte de qualquer porão de carga, quando vazios.

(IV) Todas as tomadas nos compartimentos de máquinas dos navios de passageiros que possuam instalações de caldeiras a óleo ou motores a combustão interna, devem ser munidas de mangueiras tendo, além dos

esguichos prescritos no parágrafo "f" da Regra 56 do presente Capítulo, esguichos apropriados para espalhar água sobre óleo ou de duplo efeito.

d) Acoplamento internacional de ligação com a terra.

1) Um navio de passageiros de tonelagem bruta igual ou superior a 1.000 toneladas deve ser munido de, pelo menos, um acoplamento internacional de ligação com a terra, de acordo com a Regra 56 do presente Capítulo.

(II) As instalações devem permitir a ligação com a terra por qualquer dos bordos.

e) Extintores de incêndio portáteis em compartimentos de acomodações e de serviços.

Um navio de passageiros deve ser provido, nos compartimentos de acomodações e de serviços, de extintores portáteis de modelo aprovado, em número julgado necessário e suficiente pela Administração.

f) Dispositivos fixos de extinção de incêndio por gás inerte nos porões de carga.

(I) Os porões de carga de navios de passageiros de tonelagem bruta igual ou superior a 1.000 ton. devem ser protegidos por sistema fixo de extinção de incêndio por gás inerte, de acordo com a Regra 58 do presente Capítulo.

(II) Quando for provado a Administração que um navio realiza viagens de duração tão curta que não seria razoável exigir as prescrições do sub-parágrafo I, como no caso dos navios de passageiros de tonelagem bruta inferior a 1.000 toneladas, os dispositivos de extinção de incêndio nos porões de carga devem ficar a critério da administração.

g) Dispositivos de extinção de incêndio em praças de caldeiras, etc.

Nos locais onde estão situadas as caldeiras principais ou auxiliares a óleo, assim como nos locais de equipamentos para óleo ou tanques de decantação devem os navios ser providos com os seguintes dispositivos:

(I) Qualquer das instalações fixas de extinção de incêndio a seguir:

1) Um dispositivo fixo de extinção de incêndio por meio de borrifio d'água, obedecendo as prescrições da Regra 62 deste Capítulo;

2) Uma instalação de extinção de incêndio por meio de gás inerte conforme as prescrições da Regra 58 deste Capítulo;

3) Uma instalação fixa de extinção de incêndio por meio de espuma de acordo com as prescrições da Regra 60 deste Capítulo (A Administração pode prescrever instalações fixas ou móveis por projeção de água sob pressão ou de espuma para combater incêndios acima dos níveis dos estrados).

Em cada caso, se a praça de máquinas não é completamente separada da praça de caldeiras ou se o óleo combustível puder esborrar da praça de caldeiras para a praça de máquinas, o conjunto formado pelas duas praças deve ser considerado como um só compartimento.

(II) Deverá haver pelo menos dois extintores portáteis de modelo aprovado de espuma e de outro agente aprovado para extinção de incêndio de óleo combustível em frente às fornais em cada praça de caldeiras e em cada compartimento onde uma parte da instalação de óleo combustível está instalado. Deverá haver pelo menos um extintor do tipo de espuma aprovado, de no mínimo 13v litros (30 galões) de capacidade ou equivalente, em cada praça de caldeiras. Estes extintores devem ser munidos de mangueiras em caretelas para alcançarem qualquer parte da praça de caldeira se compartimentos

contendo qualquer parte da instalação de óleo combustível.

(III) Em cada corredor de caldeiras deve haver um recipiente contendo areia, serragem impregnada com soda ou outro material seco aprovado, na quantidade que for prescrita pela Administração. Um extintor portátil de um modelo aprovado pode ser usado como equivalente adequado.

h) Equipamento para combate a incêndio em compartimento contendo motores de combustão interna.

Nos casos em que são utilizados motores a combustão interna:

1) para propulsão principal ou 2) para fins auxiliares com uma potência total mínima de 1.000 C. V., devem os navios de passageiros ser providos dos seguintes dispositivos:

(I) Haverá a bordo um dos dispositivos fixos previstos no sub-parágrafo g) I da presente Regra

(II) Haverá em cada praça de máquinas um extintor de espuma de incêndio aprovado, de capacidade mínima de 45 litros (10 galões) ou equivalente além de um extintor de espuma, de modelo aprovado, para cada 1.000 C.V. de potência instalada, sem que o número total destes extintores portáteis possa ser inferior a dois nem superior a seis.

j) Dispositivos de combate a incêndio nos locais contendo turbinas a vapor, não exigindo instalações fixas.

A Administração deve ser especial atenção aos dispositivos de extinção de incêndio a serem colocados em compartimentos contendo turbinas a vapor e que são separadas das praças de caldeiras por antepaços estanques.

k) Equipamento do pessoal.

Um navio de passageiros deve transportar pelo menos dois equipamentos de bombeiro, ambos de acordo com as prescrições da Regra 63 do presente Capítulo. Quando o navio tiver tonelagem bruta maior que 20.000 ton., deverá transportar pelo menos quatro equipamentos. Estes equipamentos devem ser guardados em locais bem arastados um dos outros e prontos para uso.

Regra 63

Exigências relativas a navios cargueiros

a) Aplicação

Quando em virtude da limitação da tonelagem bruta, uma prescrição das presentes Regras não é aplicada a navios cargueiros menores, os dispositivos a bordo devem satisfazer à Administração;

b) Bombas de incêndio e redes de água salgada.

Um navio de carga deve ser provido de bombas de incêndio, redes de água salgada, tomadas de incêndio e mangueiras, de conformidade com a Regra 56 do presente Capítulo e com as seguintes prescrições:

(I) Um navio cargueiro de tonelagem bruta igual ou superior a 1.000 ton., deve ter bombas independentes

(II) Em um navio cargueiro de tonelagem bruta igual ou superior a 1.000 ton., se um incêndio for capaz de pôr todas as bombas fora de ação deverá haver outro meio de fornecer água para o combate ao incêndio. Em navio cargueiro de tonelagem bruta igual ou superior a 2.000 ton., esse outro meio deve ser uma bomba de emergência fixa, independente. Essa bomba de emergência deve ter capacidade para alimentar dois jatos de água, a critério da Administração.

c) Tomadas de incêndio, Mangueiras e Esguichos.

(I) Em navios de carga de tonelagem bruta igual ou superior a 1.000 ton., o número de mangueiras e incêndio a ser fornecido, cada uma completa com bocal e esguicho, deve ser de uma para cada 100 pés de comprimen-

to do navio e mais uma como sobressalente, mas em nenhum caso menos de cinco ao todo. Este número não inclui as que são exigidas nas praças de máquinas ou de caldeiras.

A Administração pode aumentar o número de mangueiras previsto de modo a haver mangueiras em número suficiente e acessíveis a qualquer tempo, tendo em vista o tipo de navio e a natureza do tráfego em que o navio é empregado.

(II) Nos compartimentos de acomodações, de serviços e de máquinas, o número e posição das tomadas devem ser de modo a cumprirem as prescrições do parágrafo d) da Regra 56 do presente Capítulo.

(III) em um navio cargueiro, as disposições devem ser tais que, no mínimo, dois jatos d'água possam alcançar qualquer parte de um porão de carga, quando vazio.

(IV) Todas as tomadas nos compartimentos de máquinas dos navios cargueiros com instalações de caldeiras a óleo ou motores a combustão interna para fins de propulsão, devem ser munidos de mangueiras possuindo, além dos esguichos prescritos no parágrafo "f" da Regra 56 do presente Capítulo esguichos apropriados para borrifar água sobre óleo, ou esguichos de duplo efeito.

(d) Acoplamento internacional para ligações com a terra.

(I) Um navio cargueiro de tonelagem igual ou superior a 1.000 ton. deve ser munido de pelo menos um acoplamento internacional para ligação com a terra, de conformidade com a Regra 56 do presente Capítulo.

(II) A instalação deverá permitir a ligação com a terra por qualquer bordo.

(e) Extintores de incêndio portáteis em compartimentos de acomodações e de serviço.

Um navio cargueiro deve dispor, nos compartimentos de acomodações e de serviço, de extintores de incêndio portáteis de modelo aprovado e em número julgado suficiente pela Administração; em nenhum caso, esse número deve ser menor do que cinco para navios de tonelagem bruta igual ou superior a 1.000 ton.

(f) Instalações fixas de extinção de incêndio por gás inerte em porões de carga.

(I) Os porões de carga de navios de tonelagem bruta igual ou superior a 2.000 ton. devem ser protegidos por uma instalação fixa de extinção de incêndio por gás inerte, de acordo com a Regra 58 do presente Capítulo.

A Administração pode permitir o uso de vapor em lugar de gás inerte, se as disposições obedecem ao parágrafo "e" da Regra 58 deste Capítulo.

(II) Em navios petroleiros, podem ser aceitas instalações que descarregam espuma interna ou externamente aos tanques, como equivalentes a gás inerte ou vapor. Os detalhes dessas instalações devem satisfazer à administração.

(III) A Administração pode isentar dos requisitos dos subparágrafos I e II os porões de carga de qualquer navio (exceto os tanques de um navio petroleiro):

(I) se os porões possuírem ampas de escotilhas de aço e meios eficazes para fechamento de todos os ventilações e outras aberturas relativas aos porões;

(2) se o navio for construído e destinado apenas a transportar cargas tais como minérios, carvão ou grãos;

(3) se for demonstrado de modo a satisfazer à Administração que o navio efetua viagem de duração tão curta que seria pouco razoável exigir o cumprimento dessa exigência.

(IV) Todo o navio cargueiro, além de atender às exigências deste Regulamento, deverá quando transportando explosivos de tal natureza ou tal quantidade que não são permitidos ser

transportados em navios de passageiros segundo estipulado na Regra 8 do Capítulo VII deste Regulamento atender mais ainda as seguintes exigências:

(I) Não deve ser usado vapor para extinção de incêndio em nenhum compartimento contendo explosivos. Para a aplicação deste subparágrafo, compartimento significa todos os espaços contíguos entre duas antepaços permanentes adjacentes e inclui a parte inferior do porão e todos os espaços de carga acima dele. O conjunto do espaço de um convés abrigado não dividido por antepaços de aço, cujas aberturas podem ser fechadas por placas de chapa de aço, pode ser considerado como um compartimento, para fins de aplicação deste subparágrafo. Quando existirem antepaços de aço cujas aberturas são fechadas por painéis de aço, os espaços que elas limitam no convés abrigado podem ser considerados como parte do compartimento ou compartimentos abaixo.

(2) Além disso, em cada compartimento contendo explosivos e em compartimentos adjacentes onde se encontram cargas, deve ser instalado um dispositivo de detecção de fumaça ou de incêndio.

(g) Dispositivos de extinção de incêndio nas praças de caldeiras etc.

A bordo dos navios cargueiros de tonelagem bruta igual ou superior a 1.000 ton, os locais onde estão situadas as caldeiras principais ou auxiliares a óleo, e aqueles que contêm equipamento de óleo ou tanques de decantação devem ser munidos dos dispositivos seguintes:

(I) Qualquer das seguintes instalações fixas de extinção de incêndio abaixo:

(1) um dispositivo fixo de extinção de incêndio por borrifio d'água sob pressão, de acordo com a Regra 62 do presente Capítulo.

(2) uma instalação de extinção de incêndio por gás inerte, de acordo com a Regra 58 deste Capítulo

(3) uma instalação fixa de extinção de incêndio a espuma, conforme a Regra 60 deste Capítulo. (A Administração pode exigir instalações fixas ou móveis para combater o incêndio por pressão de água ou espuma, acima do nível dos estrados).

Em cada um desses casos, se as praças de máquinas e caldeiras não são inteiramente separadas, ou se puder haver fuga de óleo combustível da praça de caldeiras para os porões da praça de máquinas, o conjunto das praças de máquinas e caldeiras pode ser considerado como um único compartimento.

(II) Deve haver pelo menos dois extintores portáteis, de modelo aprovado de espuma ou de outro agente aprovado e adequado para extinção de incêndio de óleo em corredor de caldeiras, assim como em cada espaço encerrando parte da instalação de óleo. Além disso, deve haver no mínimo um extintor suplementar do mesmo tipo com uma capacidade de 9 litros (2 galões) para cada maquinador, desde que a capacidade total do extintor ou extintores adicionais não precise exceder 45 litros (ou 10 galões) por praça de caldeiras.

(III) Em cada corredor de caldeiras haverá um recipiente contendo areia, serragem impregnada com soda ou outro material seco aprovado e em quantidade prescrita pela Administração, pode ser empregado, como substituto, um extintor portátil de modelo aprovado.

(h) Dispositivos de combate a incêndio em compartimentos contendo motores a combustão interna, quer: 1) para a propulsão principal; quer 2) para fins auxiliares com potência total menor de que 1.000 C. V., em um navio cargueiro de tonelagem bruta igual ou superior a 1.000 ton, devem

ser instalados os seguintes dispositivos:

(I) Deverá haver a bordo um dos dispositivos fixos previstos no subparágrafo g) I da presente Regra.

(II) Deverá haver em cada compartimento de máquinas um extintor de espuma modelo aprovado e de uma capacidade mínima de 45 litros (10 galões), mais um extintor de espuma portátil de modelo aprovado para cada 1.000 C. V. ou fração da potência instalada, não podendo o número total desses extintores portáteis ser inferior a dois nem superior a seis.

(i) Dispositivos de combate a incêndio nos compartimentos contendo turbinas a vapor e não exigindo instalações fixas.

A Administração deve examinar especialmente os dispositivos de extinção previstos nos compartimentos contendo turbinas a vapor que estão separadas das praças de caldeiras por anteparos estanques.

(j) Equipamento do pessoal.

Um navio cargueiro deve transportar pelo menos um equipamento de bombeiro conforme as prescrições da Regra 63 deste Capítulo.

Regra 63

Possibilidade de utilização rápida das instalações de combate a incêndio

As instalações de extinção de incêndio dos navios de passageiros e dos navios cargueiros, novos ou existentes, devem ser mantidas em condições de funcionamento e prontas para uso imediato a qualquer momento durante a viagem.

Regra 67

Aceitação de substitutos

Quando nesta parte do presente Capítulo não for especificado nenhum tipo especial de aparelho, de agente extintor ou de instalação qualquer outro tipo de aparelho, etc., pode ser permitido, desde que a Administração julgue que não é menos eficiente.

PART E

Disposições gerais contra incêndio (Esta parte aplica-se a navios de passageiros e carga)

Regra 68

Meios de abandono

(I) Navios de passageiros

(I) Em todos os compartimentos para passageiros e tripulação e compartimentos exceto de máquinas, onde a tripulação é normalmente chamada a trabalhar, as escadas devem ser dispostas de modo a constituir meios de evacuação rápida daqueles compartimentos para o convés onde se encontram as embarcações de salvamento. Em particular, as disposições seguintes devem ser observadas:

(1) Abaixo do convés estrutural, dois meios de abandono dos quais um, pelo menos, deve ser independente de portas estanques, deverão ser providenciados para cada compartimento estanco ou compartimento semelhante limitado ou grupo de compartimentos. Um desses meios de abandono pode ser dispensado pela Administração, levando-se em conta a natureza e localização dos compartimentos em questão, e o número de pessoas que normalmente são ali alojadas ou trabalham.

(2) Acima do convés principal deve haver pelo menos dois meios práticos de abandono de cada zona vertical principal ou compartimento semelhante delimitados, um dos quais, pelo menos, deve dar acesso a uma escada formando uma saída vertical.

(3) Um dos meios de abandono pelo menos, deve ser constituído por uma escada de acesso fácil e protegida, que deve oferecer, tanto quanto praticável, um abrigo contínuo contra incêndio desde o local onde o mesmo se originou até o convés onde se encontram as embarcações de salvamento. A

guia, o número e continuidade dessas escadas devem ficar a critério da Administração.

(II) Nos compartimentos de máquinas devem existir dois meios de abandono, um dos quais pode ser uma porta estanque, a partir de cada praça de máquina, túnel dos eixos e praça de caldeiras. Nos compartimentos de máquinas onde não houver portas estanques, os meios de abandono devem ser formados por dois conjuntos de escadas de aço, separadas uma da outra tanto quanto possível, dando para portas gêmeas semelhantes separadas e a partir das quais se possa ter acesso ao convés das embarcações. No caso dos navios de menos de 2.000 toneladas brutas, a Administração pode dispensar esse requisito, tendo-se em vista a largura e a disposição da gêmea.

(b) Navios cargueiros

(I) Nos locais destinados a passageiros e tripulação, e nos locais executados os compartimentos de máquinas, onde a tripulação pode ser normalmente chamada a trabalhar, as escadas devem ser dispostas de modo a prover meios rápidos de abandono para o convés das embarcações salva-vidas.

(II) Nos compartimentos de máquinas, os requisitos do sub-parágrafo 2) (I) desta Regra devem ser aplicados.

Regra 69

Meios de parar as máquinas e fechar as aspirações das redes de combustíveis

(a) Devem existir meios para parar as ventilações servindo às praças de máquinas e porões de carga e para fechar todas as portas, condutos de ventilação, espaços anulares em torno das chaminés e outras aberturas para esses locais. Esses meios devem poder ser manobrados de fora de tais espaços, no caso de incêndio.

(b) As máquinas que movimentam as ventoinhas para tiragem forçada ou não, as bombas de transferência de óleo, as bombas de óleo das caldeiras e outras bombas de óleo similares devem ser munidas de comandos a distância situados fora dos compartimentos interessados de modo a poderem ser paradas no caso de incêndio que tenha origem no compartimento em que estão localizadas.

(c) Todo o tubo de aspiração de óleo combustível de reservatório, tanque de decantação ou de serviço, situado acima do duplo-fundo, deve ser munido de uma torneira ou válvula capaz de ser fechada do lado de fora do compartimento interessado no caso de um incêndio rompendo no compartimento em que esses tanques estão situados. No caso especial de tanques profundos situados em quaisquer túneis de eixo ou de tubulações devem ser instaladas válvulas nesses tanques mas o controle no caso de incêndio pode ser efetuado por meio de válvulas remotas no tubo ou tubos fora do túnel ou túneis.

Regra 70

Planos de controle de incêndio

Em qualquer navio de passageiros e, tanto quanto possível nos navios de carga, devem ser afixados de maneira permanente os planos dos arranjos gerais, para uso dos oficiais, mostrando claramente em cada convés a situação dos postos de controle, as várias seções delimitadas por anteparos resistentes ao fogo, as seções delimitadas por anteparos que retardam a propagação (se houver), assim como informações úteis a respeito dos alarmes de incêndio, dispositivos de detecção de incêndio, a instalação de alarmes automáticos (se houver), dispositivos de extinção de incêndio, meios de acesso aos diferentes compartimentos, convéses, etc., e as instalações das redes de ventilação, incluindo informações sobre os controles mestres nas ventoinhas, a posição das borboletas de fechamento e números de identificação dos motores de ventilação ser-

vindo a cada seção. Uma outra possibilidade, deixada a critério da Administração, consiste em autorizar a apresentação das referidas informações sob a forma de um livreto, sendo fornecida cópia para cada oficial e outra cópia deve ficar disponível a bordo em local acessível. Os planos e os livretos devem ser mantidos em dia, devendo quaisquer alterações ser feitas transcritas tão logo seja possível.

CAPÍTULO III

Equipamento Salva-vidas, etc.

Regra 1

Aplicação

(a) Salvo disposição expressa em contrário, este Capítulo se aplica, como se segue, aos navios empenhados em viagens internacionais.

Parte A — Navios de passageiros e navios cargueiros

Parte B — Navios de passageiros

Parte C — Navios cargueiros

(b) No caso de navios existentes empenhados em viagens internacionais e que estejam conformes com as disposições deste Capítulo relativos aos novos navios, deverá ser considerado o arranjo que há em cada navio pela Administração, tendo em vista assegurar, na medida da prática e razoável, logo que seja possível, o cumprimento substancial das exigências deste Capítulo. Pode-se, porém, aplicar a ressalva ao subparágrafo (b) (I) da Regra 27 deste Capítulo, somente se:

(I) estiverem satisfeitas as disposições das Regras 4, 8, 14, 18 e 19 e os parágrafos (a) e (b) da Regra 27 deste Capítulo;

(II) as balsas salva-vidas levadas de acordo com as disposições do parágrafo (b) da Regra 27 estiverem conformes com as exigências da Regra 15 ou da Regra 16 e da Regra 17 deste Capítulo; e

(III) o número total de pessoas a bordo não for aumentado como consequência da disposição sobre as balsas salva-vidas.

PART E

Geral

(A Parte A se aplica aos navios de passageiros e aos navios cargueiros).

Regra 2

Definições

(a) Para os fins deste Capítulo, a expressão "viagem curta internacional" significa uma viagem internacional no decurso da qual o navio não se afasta mais de 200 milhas de um porto ou local em que os passageiros e a tripulação podem ser colocados em segurança, e que não exceda 600 milhas do caminho entre o último porto de escala do país em que a viagem começa e o porto final do destino.

(b) Para os fins deste Capítulo, a expressão "balsa salva-vidas" significa uma balsa salva-vidas que está conforme ou com a Regra 15 ou com a Regra 16 deste Capítulo.

(c) Para os fins deste Capítulo, a expressão "dispositivo de lançamento aprovado" significa um dispositivo aprovado pela Administração, capaz de lançar de sua posição no navio uma balsa salva-vidas com a carga completa, composta do número de pessoas que é permitido carregar, e do respectivo equipamento.

(d) Para os fins deste Capítulo, a expressão "patrão habilitado" significa qualquer um dos membros da tripulação que possua um certificado de aptidão expedido sob as disposições da Regra 32 deste Capítulo.

(e) Para os fins deste Capítulo, a expressão "aparelho flutuante" significa o equipamento flutuante (diferente das embarcações salva-vidas, balsas salva-vidas, bóias salva-vidas e colétes salva-vidas), destinado a suportar um número especificado de

pessoas sobre a superfície da água e construído de tal modo que conserve sua forma e características.

Regra 3

Isenções

(a) A Administração, se considerar que a natureza abrigada e as condições da viagem são tais que tornem a aplicação de todas as exigências deste Capítulo pouco razoável ou desnecessárias, pode nesse particular isentar das exigências deste Capítulo um navio ou uma classe de navios, que no decurso de sua viagem não se afaste mais de 20 milhas da terra mais próxima.

(b) No caso de navios de passageiros empenhados em viagens internacionais destinadas ao transporte de grande número de passageiros sem feitos, em tráfego especial, como, por exemplo, no transporte de peregrinos, a Administração, se considerar que é impraticável exigir o cumprimento das disposições deste Capítulo, pode isentar tais navios das prescrições em questão, nas condições seguintes:

(I) que o máximo de exigências compatíveis com as circunstâncias do tráfego seja feito quanto às embarcações salva-vidas e outros aparelhos salva-vidas e de proteção contra incêndios;

(II) que essas embarcações e aparelhos sejam prontamente disponíveis, dentro do significado de Regra 4 deste Capítulo;

(III) que deve existir um coléte de salva-vidas para cada pessoa a bordo;

(IV) que sejam tomadas providências para estabelecer regras gerais a serem aplicadas às circunstâncias particulares desses tráfegos. Tais regras devem ser formuladas de acordo com outros Governos Contratantes, se for o caso, diretamente interessados no transporte desses passageiros em tais tráfegos.

Não obstante qualquer disposição da presente Convenção, as Regras de SIMLA de 1931 continuarão em vigor entre as Partes assinantes daquelas Regras, até que as normas formuladas sob o subparágrafo (b) (iv) desta Regra entrem em vigor.

Regra 4

Imediata disponibilidade das embarcações salva-vidas, balsas salva-vidas e aparelhos flutuantes

(a) O princípio geral que governa as disposições sobre as embarcações salva-vidas, balsas salva-vidas e aparelhos flutuantes de um navio a que este Capítulo se aplique, é que essas embarcações, balsas e aparelhos devem estar disponíveis prontamente em caso de emergência;

(b) Para que sejam prontamente disponíveis, as embarcações salva-vidas, balsas salva-vidas e aparelhos flutuantes devem satisfazer as seguintes condições:

(I) devem ser capazes de ser lançados n'água rápida e seguramente, mesmo em condições desfavoráveis de trim e de banda de 15°;

(II) deve ser possível efetuar o embarque das embarcações salva-vidas e balsas salva-vidas rapidamente e em boa ordem;

(III) as instalações de cada embarcação salva-vidas de cada balsa salva-vidas e das peças dos aparelhos flutuantes devem ser tais que não interfiram com a operação de outras embarcações salva-vidas, balsas salva-vidas e aparelhos flutuantes;

(c) Todo o equipamento salva-vidas deve ser mantido em boas condições e disponível para o seu emprego imediato, antes de o navio deixar o porto e a todo instante durante a viagem.

Regra 5

Construção das embarcações salva-vidas

(a) Todas as embarcações salva-vidas devem ser bem construídas e

devem ser de tal forma e proporções que tenham ampla estabilidade no mar e suficiente borda-livre, quando carregadas com toda sua lotação de pessoas e equipamentos. Todas as embarcações salva-vidas devem ser capazes de manter a estabilidade, quando navegando em pleno mar e estiverem carregadas com sua lotação completa de pessoas e equipamentos.

(b) (I) Todas as embarcações salva-vidas devem ter os bordos rígidos e apenas flutuabilidade interna. A Administração pode aprovar embarcações salva-vidas providas de abrigo rígido, com a condição de que este possa ser aberto prontamente tanto por dentro como por fora e não impeça o rápido embarque ou desembarque ou o lançamento e o manejo de embarcação salva-vidas.

(II) As embarcações salva-vidas a motor podem ser guarnecidas, segundo o entendimento e a aprovação da Administração, de meios que façam evitar a entrada de água pela proa.

(III) Todas as embarcações salva-vidas não devem ter menos que 7,3 metros (ou 24 pés) de comprimento, excetando onde, devido ao tamanho do navio ou por outras razões, a Administração considere o transporte de tais embarcações salva-vidas como pouco razoável ou impraticáveis. Em nenhum navio as embarcações salva-vidas podem ter menos de 4,9 metros (ou 16 pés) de comprimento.

(c) Não podem ser aceitas embarcações salva-vidas cujo peso, quando completamente carregados com pessoas e equipamentos, exceda 20.300 quilos (ou 20 toneladas inglesas) ou que tenham uma capacidade de carga, calculada de acordo com a Regra 7 deste Capítulo, de mais de 150 pessoas.

(d) Todas as embarcações salva-vidas permitidas carregarem mais de 60 pessoas, mas não mais que 100 pessoas, devem ser ou embarcações salva-vidas a motor, na conformidade das exigências da Regra 6 deste Capítulo, ou embarcações salva-vidas aparelhadas de um meio aprovado de propulsão mecânica, na conformidade da Regra 10 deste Capítulo. Todas as embarcações salva-vidas a que é permitido levarem mais de 100 pessoas devem ser a motor, na conformidade das exigências da Regra 9 deste Capítulo.

(e) Todas as embarcações salva-vidas devem ter resistência suficiente, para serem arriadas com segurança até o mar, quando carregadas com sua lotação completa de pessoas e equipamentos. Todas as embarcações salva-vidas devem ser de tal resistência que não sofram reflexão residual (deformação permanente), quando sujeitas a uma sobrecarga de 25%.

(f) Todas as embarcações salva-vidas devem ter tosameto médio pelo menos igual a 4% do seu comprimento. O tosameto deve ser aproximadamente, de forma parabólica.

(g) Nas embarcações salva-vidas classificadas para transportarem 100 ou mais pessoas, o volume da flutuabilidade deve ser aumentado de modo satisfatório à Administração.

(h) Todas as embarcações salva-vidas devem ter flutuabilidade inerente ou devem ser aparelhadas com flutuadores estanques à água (tanques de ar estanques) ou outro material flutuante não corrosível equivalente, que não sejam afetados prejudicialmente por petróleo ou produtos petrolíferos, suficientes para fazer flutuar a embarcação e seus equipamentos, quando esta ficar alagada e exposta ao mar. Também deve ser providenciado um volume adicional de flutuadores estanques à água ou de outro material flutuante não corrosível equivalente, que não sejam afetados prejudicialmente por petróleo ou produtos petrolíferos, igual no mínimo a um décimo (1/10) da capacidade cúbica da embarcação. A Adminis-

tração pode permitir que os flutuadores estanques à água sejam cheios de um material flutuante não-corrosível, que não possa ser afetado prejudicialmente por petróleo ou produtos petrolíferos.

(i) As bancadas transversais e laterais devem ser instaladas tão baixo na embarcação salva-vidas quanto for praticável.

(j) O coeficiente de bloco da capacidade cúbica, como é determinado de acordo com a Regra 6 deste Capítulo para todas as embarcações salva-vidas, excetuando as embarcações salva-vidas de madeira feitas de tabuado, não deve exceder de 0,64.

Regra 6

Capacidade cúbica (arqueação) das embarcações salva-vidas

(a) A capacidade cúbica de uma embarcação salva-vidas deve ser determinada pela Regra de Stirling (Simpson) ou por outro qualquer método que tenha o mesmo grau de exatidão. A capacidade de uma embarcação salva-vidas de pópa quadrada deve ser calculada como se a embarcação fosse de pópa fina.

(b) Por exemplo, a capacidade em metros cúbicos (ou pés cúbicos) de uma embarcação salva-vidas, calculada por meio da Regra de Stirling, pode ser considerada como dada pela fórmula seguinte:

$$L (4A + 2B + 4C)$$

$$\text{Capacidade} = \frac{\quad}{12}$$

sendo L o comprimento da embarcação salva-vidas em metros (ou pés) medido por dentro do tabuado ou chapeamento, da proa até ao ponto correspondente no cadaste; no caso de uma embarcação com pópa quadrada, o comprimento deve ser medido até a face interna do painel de pópa.

A, B, e C representam as áreas das seções transversais, medidas respectivamente a um quarto (1/4) do comprimento a partir da proa, a meio e a um quarto (1/4) da pópa, correspondente assim aos três pontos obtidos dividindo o comprimento L em quatro (4) partes iguais. (As áreas correspondentes às duas extremidades da embarcação são consideradas desprezíveis).

As áreas A, B e C são calculadas em metros quadrados (ou pés quadrados) pela aplicação sucessiva da seguinte fórmula a cada uma das três seções transversais:

$$h$$

$$\text{Áreas} = \frac{(a + 4b + 2c + 4d + e)}{12}$$

sendo h o pontal medido em metros (pés) pelo interior do tabuado ou chapeamento, a partir da quilha até o nível da borda ou, em certos casos, a um nível inferior de acordo com o que está determinado a seguir "a", "b", "c", "d", "e" são as bocas da embarcação medidas em metros (ou em pés) nos pontos superior e inferior do pontal e em correspondência aos três pontos obtidos dividindo "h" em quatro (4) partes iguais (a e e sendo as bocas tomadas nos extremos e "c" no ponto médio de "h").

(c) Se o tosameto da borda, medido em dois (2) pontos situados a um quarto (1/4) do comprimento da embarcação a contar dos extremos, exceder 1% do comprimento da embarcação, o pontal empregado no cálculo das áreas das seções transversais A ou C será tomado como o pontal a meio aumentado de 1% do comprimento da embarcação.

(d) Se o pontal da embarcação a meio exceder 45% da boca, o pontal usado no cálculo da área da seção transversal a meio B será igual a 45 por cento da boca, e o pontal empregado no cálculo das áreas das seções situadas a 1/4 do comprimento A e C é obtido acrescentando ao últi-

mo valor uma quantidade igual a 1 por cento do comprimento da embarcação, contanto que, em nenhum caso, os pontais empregados nos cálculos excedam os pontais reais desses pontos.

(e) Se o pontal da embarcação for maior do que 1,22 metros (ou 4 pés), o número de pessoas, dado pela aplicação desta regra, será reduzido proporcionalmente a relação entre 1,22 metros (ou 4 pés) e o ponto real, até que a embarcação seja provida, flutuando satisfatoriamente com o número de pessoas calculado, usando todas colétes salva-vidas.

(f) Cada Administração determinará, por meio de fórmulas convenientes, o limite do número de pessoas nos casos de embarcações salva-vidas com as extremidades muito afiladas ou de embarcações salva-vidas com formas muito cheias.

(g) Cada Administração poderá fixar para uma embarcação salva-vidas construída de tabuado uma capacidade igual ao p.p. e o do comprimento pela boca e pelo pontal multiplicado por 0,6, se for evidente que essa fórmula não dá uma capacidade superior àquela obtida pelo método acima. As dimensões serão medidas da seguinte maneira:

Comprimento — A partir da intersecção da face externa do tabuado com a roda de proa até ao ponto correspondente no cadaste ou, no caso de uma embarcação de pópa quadrada, até a feze da ré do painel de pópa.

Boca — Medida na seção-mestra, pela face externa do tabuado na largura máxima.

Pontal — Tomado a meio, pelo lado interno do tabuado desde a quilha até ao nível da borda; o pontal usado no cálculo da capacidade cúbica não pode, porém, em caso algum, exceder 45% da boca da embarcação.

Em todos os casos, o proprietário do navio tem o direito de requerer que a capacidade cúbica das embarcações salva-vidas seja determinada por medidas exatas.

(h) A capacidade cúbica de uma embarcação salva-vidas a motor ou de uma embarcação salva-vidas provida de outro aparelho propulsor é obtida da capacidade bruta, deduzindo-se um volume igual ao que é ocupado pelo motor e seus acessórios ou pela caixa de engrenagens do outro aparelho propulsor e, quando existirem, pela instalação de rádio e farolete com seus acessórios.

Regra 7

Capacidade de carga das embarcações salva-vidas

O número de pessoas que uma embarcação salva-vidas pode acomodar é igual ao maior número inteiro que é obtido, dividindo a capacidade em pés cúbicos por:

— no caso de uma embarcação de 7,3 metros

(ou 24 pés) de comprimento ou mais — 10

(ou onde a capacidade for medida em metros cúbicos — 0,283);

— no caso de uma embarcação de 4,9 metros

(ou 16 pés) de comprimento — 14

(ou, onde a capacidade for medida em metros cúbicos, 0,396);

— no caso de uma embarcação de 4,9 metros

(ou 16 pés) de comprimento ou mais, mas abaixo de 7,3 metros (ou 24 pés) — um número

entre 14 e 10 (ou, onde a capacidade for medida em metros cúbicos entre 0,396 e 0,283), a ser obtido por interpolação;

com a condição de que o número não deve em nenhum caso exceder o número de pessoas adultas que usem colétes salva-vidas e que podem ficar sentadas, sem atrapalhar de qualquer modo que seja o uso dos remos ou o funcionamento de outro equipamento propulsor.

Regra 8

Número de embarcações salva-vidas a motor a serem levadas

(a) Em todos os navios de passageiros, deve ser levada em cada bordo pelo menos uma embarcação salva-vidas a motor, que satisfaça as exigências da Regra 9 deste Capítulo. Condicione-se que nos navios de passageiros em que o número total de pessoas que o navio seja autorizado a levar, juntamente com a tripulação não exceda 30, apenas é necessário uma tal embarcação salva-vidas a motor.

(b) Em todos os navios cargueiros de 1.600 toneladas brutas de arqueação e acima, excetuando os navios petroleiros, os navios-usina de baleias, os navios-fábrica empenhados no processamento ou enlatamento de pescado e os navios utilizados na condução de pessoas empregadas nas indústrias da baleia, do processamento ou do enlatamento do pescado, deve ser levada pelo menos uma embarcação salva-vidas a motor, atendendo às exigências da Regra 9 deste Capítulo.

(c) Em todos os petroleiros de 1.600 toneladas brutas de arqueação e acima, em todos os navios-usina de baleias, em todos os navios-fábrica empenhados no processamento ou enlatamento do pescado e em todos os navios utilizados na condução de pessoas empregadas nas indústrias de baleia, do processamento ou do enlatamento do pescado, deve ser levada em cada bordo pelo menos uma embarcação salva-vidas a motor, atendendo às exigências da Regra 9 deste Capítulo.

Regra 9

Especificações das embarcações salva-vidas a motor

(a) Uma embarcação salva-vidas a motor deve satisfazer às seguintes condições:

(1) — Deve ser provida de um motor de compressão e ignição e conservada de modo que fique pronta para o uso a qualquer tempo; deve ser capaz de partida rápida em todas as condições; deve ter combustível suficiente para o funcionamento contínuo durante 24 horas, à velocidade especificada no sub-parágrafo (a) (III) desta Regra.

(II) — O motor e seus acessórios devem estar convenientemente protegidos para funcionar em condições de mau tempo; e a cobertura do motor (capuchana) deve ser à prova de fogo. Deve ser dotado de meios para dar atrás.

(III) A velocidade em marcha ad ante, em água calma, quando a embarcação estiver carregada com toda a sua lotação de pessoas e equipamentos, deve ser:

(1) no caso de embarcações salva-vidas a motor exigidas pela Regra 8 deste Capítulo para serem levadas nos navios de passageiros, navios petroleiros, navios-usina de baleias, navios-fábrica empenhados no processamento ou enlatamento do pescado e navios utilizados na condução de pessoas empregadas nas indústrias da baleia, do processamento ou do enlatamento do pescado, no mínimo de seis (6) nós;

(2) no caso de qualquer outra embarcação salva-vidas a motor, no mínimo de quatro (4) nós.

(b) Se houver necessidade, o volume dos flutuadores internos de uma embarcação salva-vidas a motor deve ser aumentado, acima do mínimo exigido pela Regra 5 deste Capítulo (se a embarcação não fosse a motor), do volume dos flutuadores internos necessários para suportar o motor e seus acessórios e, se existentes, o farolete (farol da embarcação) e a instalação de rádio e seus acessórios; e, para compensar a diferença crada, a razão de 0,0283 metro cúbico (ou

um pé cúbico) por pessoa, na sustentação a pessoas extras que a embarcação poderia acomodar, se fossem retirados o motor e seus acessórios e, se existentes, o farolete e a instalação de rádio e seus acessórios.

Regra 10

Especificações das embarcações salva-vidas de propulsão mecânica que não sejam de propulsão a motor

Uma embarcação salva-vidas de propulsão mecânica, diferente da propulsão a motor, deve obedecer às seguintes condições:

(a) O aparelho propulsor será de um tipo, aprovado e deve ter potência suficiente para permitir que a embarcação, sendo posta na água, se afaste do navio rapidamente e seja capaz de manter-se no rumo sob condições de mau tempo. Se o aparelho mecânico for manobrado à mão, deve ser possível trabalhar com ele mesmo a pessoas destreinadas no seu uso, assim como deve ser capaz de funcionar mesmo com a embarcação alagada.

(b) Deve ser instalado um dispositivo, por meio do qual o timoneiro pode fazer a embarcação dar atrás, em qualquer ocasião que o aparelho propulsor esteja funcionando.

(c) O volume dos flutuadores internos de uma embarcação salva-vidas de propulsão mecânica, que não seja de propulsão a motor, deve ser aumentado para compensar o peso do aparelho propulsor.

Regra 11

Equipamento (dotação) das embarcações salva-vidas

(a) O equipamento normal de cada embarcação salva-vida consistirá no seguinte:

(I) uma andaima de remos, dois remos sobressalentes e um remo de esparrêla; uma andaima e meia de toletes e forquetas seguras à embarcação por meio de fiéis ou correntes; e um croque;

(II) dois bujões para cada boeira (não serão exigidos bujões quando existirem válvulas automáticas), seguros à embarcação por meio de correntes ou fiéis; um batedouro (ou vertedouro) e dois baldes de material aprovado;

(III) um leme calado na embarcação e respectiva cana;

(IV) duas machadinhas, uma em cada extremo da embarcação;

(V) uma lanterna, com combustível suficiente para 12 horas; duas caixas de fósforos adequadas em caixa estanque;

(VI) um mastro ou mastros, com estais de cabo de aço galvanizado e velas (de cor de laranja);

(VII) uma agulha adequada em morteiro (ou cuba) (agulha de embarcação), luminiscente ou dotada de meio adequado para iluminação;

(VIII) alças com cacóilos (cassouros) em volta da embarcação pelo lado externo (linha salva-vidas);

(IX) uma âncora flutuante (drogue) de dimensões apropriadas;

(X) duas bocas de comprimento suficiente. Uma deverá ser fixada na extremidade de vante da embarcação com estropo e dispositivo de escape; outra deverá ser firmemente fixada ao cadaste da embarcação e estar pronta para ser usada;

(XI) um recipiente contendo quatro litros e meio (ou um galão imperial) de óleo animal, vegetal ou de peixe. O recipiente deverá ser disposto de modo que o óleo possa ser distribuído sobre a superfície da água e fabricado de modo que possa ser fixado à âncora flutuante;

(XII) uma ração de alimentação (ou de emergência), determinada pela Administração, para cada pessoa que a embarcação está autorizada a carregar. As rações devem ser conservadas em recipientes herméticos

(estanques ao ar), que devem ser guardados em recipientes estanques à água.

(XIII) recipientes estanques à água contendo três litros (ou seis pintas) de água doce por cada pessoa que a embarcação está autorizada a carregar, ou recipientes estanques à água contendo dois litros (ou quatro pintas) de água doce para cada pessoa juntamente com um dispositivo dessalgante aprovado, capaz de fornecer um litro (ou duas pintas) de água potável por pessoa; uma caneca de asa, à prova de ferrugem segura por um fiél; uma vasilha graduada para água, à prova de ferrugem.

(XIV) quatro sinais, um para-que-das, de tipo aprovado, capazes de dar luz vermelha brilhante em altura elevada; seis facho (manuais) luminosos (tigelinhas), de tipo aprovado, dando luz vermelha brilhante.

(XV) dois sinais fumígenos flutuantes, de tipo aprovado (para uso durante o dia), capazes de dar fumaça de cor alaranjada;

(XVI) meios apropriados e aprovados que permitam aos naufragos se agarrarem à embarcação quando embarcada, em forma de bolinas ou vergalhões na quilha, juntamente com cabos de salvamento fixados nas bordas, passando por baixo da quilha, ou outros meios aprovados;

(XVII) uma caixa estanque à água com medicamentos para os primeiros socorros, do tipo aprovado;

(XVIII) um jator elétrico estanque à água, preparado para sinalização em Código MORSE, com uma bateria (jogo de pilhas) sobressalente e uma lâmpada sobressalente em envólucro à prova d'água;

(XIX) um espelho para sinalização durante o dia, de tipo aprovado.

(XX) uma navalha-de-marinheiro (mastoquino), provida de um abridor de lata, amarrada à embarcação por meio de um fiél;

(XXI) duas retenidas leves, que flutuem;

(XXII) uma bomba manual de tipo aprovado;

(XXIII) um depósito de dimensões apropriadas para guardar pequenos objetos de equipamento;

(XXIV) um apito ou aparelho sonoro equivalente;

(XXV) apetrechos de pesca;

(XXVI) uma cobertura de tipo aprovado, de cor muito visível, capaz de proteger os ocupantes da embarcação contra exposição aos agentes naturais (têlco);

(XXVII) um exemplar do quadro ilustrado sobre os sinais de socorro, referidos na Regra 16 do Capítulo V.

(b) Nos casos de navios empenhados em virtude de tal duração, que, na opinião da Administração, os itens especificados nos sub-parágrafos (VI), (XII), (XIX), (XX), e (XXV) do parágrafo (a) desta Regra sejam desnecessários, a Administração pode permitir que sejam dispensados;

(c) Não obstante as disposições do parágrafo (a) desta Regra, as embarcações salva-vidas a motor ou com outra propulsão mecânica aprovada não necessitam ter mastro ou velas ou mais do que a metade do número de remos, mas devem ser equipadas com dois croques;

(d) Todas as embarcações salva-vidas devem ser aparelhadas de meios adequados para permitir que as pessoas dentro d'água possam subir para bordo delas.

(e) Todas as embarcações salva-vidas a motor devem possuir equipamento portátil de extinção de incêndio, do tipo aprovado pela Administração, capaz de lançar espuma ou outra substância adequada para extinguir chamas de óleo.

Regra 12

Manutenção do equipamento das embarcações salva-vidas

Todas as peças do equipamento de uma embarcação salva-vidas, com exceção do croque, que deve ser mantido disponível para defesa da embarcação, deverão ficar peadas dentro dela. As peças devem ser feitas de tal modo que garantam a segurança do equipamento e não interfiram com os estropos ou gatos das talhas nem impeçam o embarque rápido de cargas ou pessoas. Todas as peças do equipamento de uma embarcação salva-vidas devem ser pequenas e leves na medida do possível e devem ser acondicionadas de forma compacta e adequada.

Regra 13

Aparelho portátil de rádio

(a) Um aparelho portátil de rádio, aprovado, para as embarcações sobreviventes, na conformidade das exigências estabelecidas na Regra 13 do Capítulo IV, deve ser levado em todos os navios, excetuando aqueles em que houver em cada bordo do navio uma embarcação salva-vidas a motor dotada de uma instalação radiotelegráfica que satisfaça as disposições da Regra 14 deste Capítulo e da Regra 12 do Capítulo IV. Esse equipamento todo deve ser guardado dentro do camarim de navegação ou de outro local apropriado, pronto para ser transportado para uma ou outra embarcação salva-vidas, em caso de emergência. Todavia, nos navios petroleiros de 3.000 toneladas brutas de arqueação e acima, em que as embarcações salva-vidas são arrumadas a meia-nau e a ré, esse equipamento deve ser guardado num lugar adequado, nas vizinhanças daquelas embarcações que ficam mais afastadas do Transmissor principal do navio.

(b) Nos casos dos navios empenhados em viagens de duração tal que, na opinião da Administração, esse aparelho de rádio portátil para embarcações sobreviventes seja desnecessário, a Administração pode permitir que tal equipamento seja dispensado.

Regra 14

Aparelhos de rádio e faroletes nas embarcações salva-vidas a motor

(a) (I) — Quando o número total de pessoas a bordo de um navio de passageiros empenhado em viagens internacionais que não sejam viagens curtas internacionais, de um navio-usina de baleias, de um navio-fábrica empenhado no processamento ou enlatamento do pescado ou de um navio utilizado na condução de pessoas empenhadas nas indústrias da baleia, do processamento ou do enlatamento do pescado for maior do que 129, mas menor do que 1.500, deve ser instalado um aparelho radioteleográfico, na conformidade das exigências estabelecidas nesta Regra e na Regra 12 do Capítulo IV, pelo menos numa das embarcações salva-vidas a motor que a Regra 8 deste Capítulo obriga a serem levadas nesse navio.

(II) — Quando número total de pessoas a bordo de tal navio for 1.500 ou mais, esse aparelho radioteleográfico deve ser instalado em cada embarcação salva-vidas a motor, que a Regra 8 deste Capítulo obriga a ser levada nesse navio.

(b) O aparelho de rádio deve ser instalado numa cabine bastante ampla para acomodar o equipamento e a pessoa que o utilizar (operador).

(c) Devem ser tomadas providências para que o bom funcionamento do transmissor e do receptor não seja prejudicado pelo motor em movimento, esteja a bateria sendo carregada ou não.

(d) A bateria da instalação radiotelegráfica não deve ser utilizada

para alimentar motor de arranque ou sistema de iluminação.

(e) O motor da embarcação salva-vidas deve ser equipado com um dinamômetro para recarregar a bateria da instalação radiotelegráfica e para outros serviços.

(f) Deve ser instalado um farolete em cada embarcação salva-vidas a motor, exigida para ser levada sob o parágrafo (a) da Regra 8 deste Capítulo nos navios de passageiros; e sob o parágrafo (c) desta Regra nos navios-usina de baleias, nos navios-fábrica empenhados no processamento ou enlatamento do pescado e nos navios utilizados na condução de pessoas empregadas nas indústrias da baleia, do processamento ou do enlatamento do pescado.

(g) O farolete deve ter uma lâmpada de no mínimo 80 watts, um refletor eficaz e uma fonte de energia que permita iluminar eficazmente um objeto de cor clara de cerca de 18 metros (ou 60 pés) de largura, a uma distância de 180 metros (ou 200 jardas), durante um total de seis (6) horas, e que possa funcionar sem interrupção durante três (3) horas, pelo menos.

Regra 15

Características exigidas para as balsas salva-vidas infláveis

(a) As balsas salva-vidas infláveis devem ser construídas de tal forma que, quando estiverem infladas e flutuando, apresentando a cobertura na parte superior, devem permanecer estáveis navegando no mar.

(b) Cada balsa salva-vida deve ser construída de tal forma que, se for lançada à água de uma altura de 18 metros (ou 60 pés), nem a balsa nem o seu equipamento serão danificados.

(c) A construção da balsa salva-vidas abrange uma cobertura que se erguerá automaticamente, ficando no devido lugar, quando a balsa se inflar. Essa cobertura deve ser capaz de proteger os ocupantes contra a exposição aos agentes naturais, devendo haver meios de coletar a água da chuva. No alto da cobertura deve ser disposta uma lâmpada, cuja luminosidade deriva de uma pilha de ativação marítima; também deve haver outra lâmpada semelhante no interior da balsa. A cobertura deve ser de cor muito visível.

(d) A balsa salva-vidas deve possuir uma boia e estar provida de alças com cacóilos (cassouros) em volta, pelo lado externo (linha salva-vidas). Também deve possuir em volta, pelo lado interno, outra linha salva-vidas.

(e) A balsa salva-vidas deve poder ser revirada para a sua posição normal, por uma pessoa, se por acaso se inflar na posição invertida.

(f) A balsa salva-vidas deve estar provida, em cada abertura, de meios eficazes para permitir que as pessoas dentro d'água subam para bordo.

(g) Cada balsa salva-vidas deve ser guardada dentro de uma valise ou outro envólucro fabricado de modo que possa resistir às ações condições externas no mar. A balsa e a respectiva valise ou outro envólucro devem ter flutuabilidade inerente.

(h) A flutuabilidade da balsa salva-vidas deve ser disposta de tal modo que separe em duas partes, iguais o número de compartimentos distintos, sendo cada metade capaz de suportar acima d'água o número de pessoas que a balsa está autorizada a acomodar, ou pode ser disposta de outro meio igualmente eficaz, de modo que haja uma razoável margem de segurança na flutuabilidade; para atender aos casos em que a balsa se avariar, ou falhe parcialmente em inflar.

(i) O peso total da balsa salva-vidas, sua valise ou outro envólucro e seu equipamento, não deve exceder de 180 quilogramas (ou 400 libras).

(j) O número de pessoas que é permitido a uma balsa salva-vidas acomodar, deve ser igual a:

(I) o maior número inteiro, obtido dividindo por 96 o volume medido em decímetros cúbicos (ou por 3,4 o volume, medido em pés cúbicos), das câmaras tubulares da flutuabilidade principal (para esse efeito, não devem ser incluídas as bancadas longitudinais ou a bancada ou as bancadas transversais, se houver) quando a balsa estiver inflada ou

(II) o maior número inteiro obtido dividindo 3.720 a área medida em centímetros quadrados (ou por 4 a área medida em pés quadrados), do estrado (para esse efeito, podem ser incluídas a bancada ou as bancadas transversais, se houver) da balsa, quando estiver inflada.

Qualquer que seja dos dois, é o menor.

(k) O estrado (área interna) da balsa salva-vidas deve ser estanque à água e capaz de isolar suficientemente contra o frio.

(l) A balsa salva-vidas deve ser inflada com um gás que não seja tóxico aos ocupantes e a inflação se deve dar automaticamente, seja puxando um cabo seja através de outro método igualmente simples e eficiente. Devem ser providenciados meios para manter a pressão, exigidos pela Regra 17 deste Capítulo, podendo-se usar uma bomba manual ou um fole.

(m) A balsa salva-vidas deve ser de material e fabricação aprovados e deve ser construída de tal forma que seja capaz de resistir à exposição aos agentes naturais, durante 30 dias de flutuação no mar, em todas as condições.

(n) Nenhuma balsa salva-vidas pode ser aprovada tendo a capacidade de carga para menos de seis (6) pessoas, calculada de acordo com o parágrafo (j) desta Regra. O número máximo de pessoas, calculado de acordo com esse parágrafo, que pode ser aprovado para uma balsa salva-vidas inflável, deve ficar a critério da Administração, mas em nenhum caso pode exceder 25.

(o) A balsa salva-vidas deve ser capaz de suportar em serviço uma variação de temperatura compreendida entre 66°C e 30°C (ou 150°F e 22°F).

(p) A balsa salva-vidas deve ficar arrumada, de forma que fique prontamente disponível em caso de emergência.

(q) A balsa salva-vidas deve ser provida de dispositivos que permitam o seu rápido reboque.

Regra 16

Características exigidas para as balsas salva-vidas rígidas

(a) As balsas salva-vidas rígidas devem ser construídas de tal forma que, se forem lançadas à água do ponto em que estão arrumadas, nem as balsas nem os seus equipamentos sejam danificados.

(b) O estrado (área interna) da balsa salva-vidas deve ficar situado no lugar da balsa que oferece proteção aos seus ocupantes. A área do estrado deve ser no mínimo de 3.720 centímetros quadrados (ou 4 pés quadrados) por pessoa permitida se levada. O material de que é feito o estrado deve ser tal que impeça, na medida do possível, a entrada da água e deve suportar os ocupantes sob a água eficazmente.

(c) A balsa salva-vidas deve ser provida de uma cobertura ou um dispositivo equivalente de cor muito visível, que seja capaz de proteger os ocupantes contra a exposição aos agentes naturais, qualquer que seja a área da balsa que esteja para cima.

(d) O equipamento da balsa salva-vidas deve ser arrumado de tal modo que fique prontamente disponível, qualquer que seja a face da balsa que esteja para cima.

(e) O peso total de uma balsa salva-vidas e seu equipamento, levado nos navios de passageiros, não deve exceder de 180 quilogramas (ou 400 libras). As balsas salva-vidas levadas nos navios cargueiros podem passar de 180 quilogramas (ou 400 libras) no peso, se for possível lançá-las de ambos os bordos dos navios e se forem providenciados meios de colocá-las n'água mecanicamente.

(f) A balsa salva-vidas deve, em qualquer ocasião, ser eficaz e estável quando flutuando, sobre qualquer das suas faces.

(g) A balsa salva-vidas deve ter no mínimo 96 decímetros cúbicos (ou 3,4 pés cúbicos) de câmaras (reservatórios) de ar ou flutuabilidade equivalente para cada pessoa que se permite carregar, que devem ficar colocadas tão perto das bordas da balsa quanto possível.

(h) A balsa salva-vidas deve ter uma boca ligada a uma linha salva-vidas, composta de alças com caçólos, seguramente fixada em torno da parte externa. Idêntica linha de salvatagem também deve haver em torno de sua parte interna.

(i) A balsa salva-vidas deve ser dotada, em cada abertura, de meios eficazes para permitir que as pessoas na água subam para bordo dela.

(j) A balsa salva-vidas deve ser construída de modo que não seja afetada prejudicialmente por petróleo ou produtos petrolíferos.

(k) Deve ter um dispositivo luminoso flutuante, de tipo de bateria elétrica, ligado à balsa salva-vidas por um fiel.

(l) A balsa salva-vidas deve ser provida de dispositivos que permitam o seu rápido reboque.

(m) As balsas salva-vidas devem ficar arrumadas, de modo que possam flutuar livremente, na eventualidade de o navio afundar.

Regra 17

Equipamento das balsas salva-vidas infláveis e rígidas

(a) O equipamento normal de uma balsa salva-vidas deve consistir de:

(I) Uma bóia-de-salvação ligada a uma linha-de-salvação flutuante com no mínimo 30 metros (ou 100 pés) de comprimento.

(II) Para as balsas a que se permite acomodar até 12 pessoas, inclusive: uma navalha-de-marinheiro (mastroquino) e um batedouro; para as balsas a que se permite acomodar 13 pessoas ou mais: duas navalhas-de-marinheiro e dois batedouros.

(III) Duas esponjas.

(IV) Duas âncoras flutuantes (drogues), uma ligada permanentemente à balsa e a outra sobressalente.

(V) Dois remos.

(VI) Um conjunto de reparos, capaz de reparar perfurações nos compartimentos de flutuação (flutuadores).

(VII) Uma bomba manual ou um fole, a não ser que a balsa satisfaça a Regra 16 deste Capítulo.

(VIII) Três abridores de lata.

(IX) Uma caixa estanque à água com medicamentos para os primeiros socorros de tipo aprovado.

(X) Uma vasilha graduada para água, à prova de ferrugem.

(XI) Um jator elétrico estanque à água, preparado para sinalização em código MORSE, com uma bateria (jogo de pilhas), sobressalente e uma lâmpada sobressalente em envoltório à prova d'água.

(XII) Um espelho para sinalização durante o dia e um apito de sinalização.

(XIII) Dois sinais com pára-quadras, de tipo aprovado, capazes de dar uma luz vermelha brilhante em altura elevada.

(XIV) Seis facho (manuais) luminosos (tigelinhos), de tipo aprovado, capazes de dar uma luz vermelha brilhante.

(XV) Apetrechos de pesca.

(XVI) Uma ração de alimentação (ou de emergência), determinada pela Administração, para cada pessoa que a balsa está autorizada a carregar.

(XVII) Recipientes estanques à água contendo um litro e meio (ou três pintas) de água doce por cada pessoa que a balsa está autorizada a carregar, sendo que dessa quantidade meio litro (ou uma pinta) por pessoa pode ser substituído por um dispositivo dessalgante adequado, capaz de produzir uma igual quantidade de água doce.

(XVIII) Seis tablets contra o enjô por pessoa permitida que a balsa carregue.

(XIX) Instruções sobre como sobreviver numa balsa salva-vidas.

(XX) E um exemplar do quadro ilustrado sobre os sinais de socorro, referidos na Regra 16 do Capítulo V.

(b) Nos casos de navios de passageiros empenhados em viagens curtas internacionais de tal duração que, na opinião da Administração, todos os itens especificados no parágrafo (a) são pouco necessários, a Administração pode permitir que uma ou mais balsas salva-vidas, que não constituam menos de que um sexto do número de balsas salva-vidas levadas por tais navios, sejam providas do equipamento especificado nos subparágrafos (I) a (VII) inclusive e (XIX) do dito parágrafo.

(c) As dimensões de uma embarcação salva-vidas e o número de pessoas que é permitido a ela carregar devem ser marcados na embarcação de modo claro e permanente. O nome e o porto de registro do navio a que pertence a embarcação, devem ser pintados nos dois bordos, na proa.

(d) Os aparelhos flutuantes devem ser marcados com o número de pessoas, da mesma maneira.

(e) Do mesmo modo, nas balsas salva-vidas infláveis, deve ser marcado o número de pessoas; e também, igualmente na valise ou envoltório que envolve cada balsa.

(f) Todas as balsas salva-vidas infláveis devem também trazer um número de fabricação e o nome do fabricante, de modo que se possa constatar a procedência.

(g) Todas as balsas salva-vidas rígidas devem ser marcadas com o nome e o porto de registro do navio a que pertencem, e com o número de pessoas que é permitido carregarem.

(h) Nenhuma embarcação salva-vidas, balsa salva-vidas ou aparelho flutuante pode ser marcado com um número de pessoas maior do que o que é obtido do modo especificado neste Capítulo.

(i) Todas as balsas salva-vidas rígidas devem ser marcadas com o nome e o porto de registro do navio a que pertencem, e com o número de pessoas que é permitido carregarem.

(j) Nenhuma embarcação salva-vidas, balsa salva-vidas ou aparelho flutuante pode ser marcado com um número de pessoas maior do que o que é obtido do modo especificado neste Capítulo.

(k) Todas as balsas salva-vidas rígidas devem ser marcadas com o nome e o porto de registro do navio a que pertencem, e com o número de pessoas que é permitido carregarem.

(l) Nenhuma embarcação salva-vidas, balsa salva-vidas ou aparelho flutuante pode ser marcado com um número de pessoas maior do que o que é obtido do modo especificado neste Capítulo.

(m) Todas as balsas salva-vidas rígidas devem ser marcadas com o nome e o porto de registro do navio a que pertencem, e com o número de pessoas que é permitido carregarem.

(n) Nenhuma embarcação salva-vidas, balsa salva-vidas ou aparelho flutuante pode ser marcado com um número de pessoas maior do que o que é obtido do modo especificado neste Capítulo.

(o) Todas as balsas salva-vidas rígidas devem ser marcadas com o nome e o porto de registro do navio a que pertencem, e com o número de pessoas que é permitido carregarem.

(p) Nenhuma embarcação salva-vidas, balsa salva-vidas ou aparelho flutuante pode ser marcado com um número de pessoas maior do que o que é obtido do modo especificado neste Capítulo.

(q) Todas as balsas salva-vidas rígidas devem ser marcadas com o nome e o porto de registro do navio a que pertencem, e com o número de pessoas que é permitido carregarem.

(r) Nenhuma embarcação salva-vidas, balsa salva-vidas ou aparelho flutuante pode ser marcado com um número de pessoas maior do que o que é obtido do modo especificado neste Capítulo.

(s) Todas as balsas salva-vidas rígidas devem ser marcadas com o nome e o porto de registro do navio a que pertencem, e com o número de pessoas que é permitido carregarem.

(t) Nenhuma embarcação salva-vidas, balsa salva-vidas ou aparelho flutuante pode ser marcado com um número de pessoas maior do que o que é obtido do modo especificado neste Capítulo.

(u) Todas as balsas salva-vidas rígidas devem ser marcadas com o nome e o porto de registro do navio a que pertencem, e com o número de pessoas que é permitido carregarem.

(v) Nenhuma embarcação salva-vidas, balsa salva-vidas ou aparelho flutuante pode ser marcado com um número de pessoas maior do que o que é obtido do modo especificado neste Capítulo.

(w) Todas as balsas salva-vidas rígidas devem ser marcadas com o nome e o porto de registro do navio a que pertencem, e com o número de pessoas que é permitido carregarem.

(x) Nenhuma embarcação salva-vidas, balsa salva-vidas ou aparelho flutuante pode ser marcado com um número de pessoas maior do que o que é obtido do modo especificado neste Capítulo.

(y) Todas as balsas salva-vidas rígidas devem ser marcadas com o nome e o porto de registro do navio a que pertencem, e com o número de pessoas que é permitido carregarem.

(z) Nenhuma embarcação salva-vidas, balsa salva-vidas ou aparelho flutuante pode ser marcado com um número de pessoas maior do que o que é obtido do modo especificado neste Capítulo.

(aa) Todas as balsas salva-vidas rígidas devem ser marcadas com o nome e o porto de registro do navio a que pertencem, e com o número de pessoas que é permitido carregarem.

(ab) Nenhuma embarcação salva-vidas, balsa salva-vidas ou aparelho flutuante pode ser marcado com um número de pessoas maior do que o que é obtido do modo especificado neste Capítulo.

(ac) Todas as balsas salva-vidas rígidas devem ser marcadas com o nome e o porto de registro do navio a que pertencem, e com o número de pessoas que é permitido carregarem.

(ad) Nenhuma embarcação salva-vidas, balsa salva-vidas ou aparelho flutuante pode ser marcado com um número de pessoas maior do que o que é obtido do modo especificado neste Capítulo.

(ae) Todas as balsas salva-vidas rígidas devem ser marcadas com o nome e o porto de registro do navio a que pertencem, e com o número de pessoas que é permitido carregarem.

(af) Nenhuma embarcação salva-vidas, balsa salva-vidas ou aparelho flutuante pode ser marcado com um número de pessoas maior do que o que é obtido do modo especificado neste Capítulo.

(ag) Todas as balsas salva-vidas rígidas devem ser marcadas com o nome e o porto de registro do navio a que pertencem, e com o número de pessoas que é permitido carregarem.

(ah) Nenhuma embarcação salva-vidas, balsa salva-vidas ou aparelho flutuante pode ser marcado com um número de pessoas maior do que o que é obtido do modo especificado neste Capítulo.

(ai) Todas as balsas salva-vidas rígidas devem ser marcadas com o nome e o porto de registro do navio a que pertencem, e com o número de pessoas que é permitido carregarem.

(aj) Nenhuma embarcação salva-vidas, balsa salva-vidas ou aparelho flutuante pode ser marcado com um número de pessoas maior do que o que é obtido do modo especificado neste Capítulo.

(ak) Todas as balsas salva-vidas rígidas devem ser marcadas com o nome e o porto de registro do navio a que pertencem, e com o número de pessoas que é permitido carregarem.

(al) Nenhuma embarcação salva-vidas, balsa salva-vidas ou aparelho flutuante pode ser marcado com um número de pessoas maior do que o que é obtido do modo especificado neste Capítulo.

(am) Todas as balsas salva-vidas rígidas devem ser marcadas com o nome e o porto de registro do navio a que pertencem, e com o número de pessoas que é permitido carregarem.

(an) Nenhuma embarcação salva-vidas, balsa salva-vidas ou aparelho flutuante pode ser marcado com um número de pessoas maior do que o que é obtido do modo especificado neste Capítulo.

(ao) Todas as balsas salva-vidas rígidas devem ser marcadas com o nome e o porto de registro do navio a que pertencem, e com o número de pessoas que é permitido carregarem.

(b) Devem ser tomadas disposições convenientes, a fim de permitir o acesso às balsas salva-vidas, inclusive:

(I) escadas (de quebra-peito) suficientes para facilitar o acesso às balsas salva-vidas, quando estiverem n'água, excetuando as dos navios de passageiros, navios-usina, baleias, navios-fábrica empenhados no processamento ou enlatamento de pescado, navios utilizados na condução de pessoas empregadas nas indústrias da baleia, do processamento ou do enlatamento do pescado, quando a Administração pode permitir a substituição de algumas ou de todas essas escadas por dispositivos aprovados.

(II) onde se levarem balsas providas de dispositivos de lançamento aprovados, menos para iluminação das balsas e dos dispositivos de lançamento durante os preparativos e a operação de lançamento, e também para iluminar a superfície da água em que as balsas são lançadas até que o lançamento seja terminado.

(III) meios para iluminar o lugar de arrumação das balsas, para as quais não são providenciados os dispositivos de lançamento aprovados.

(IV) instalações para avisar os passageiros e a tripulação de que o navio vai ser abandonado, e

(V) meios para evitar que qualquer descarga de água alague as balsas nas posições de lançamento fixas, inclusive aquelas que ficam sob dispositivos de lançamento aprovados.

Regra 20

Marcação das embarcações salva-vidas, balsas salva-vidas e aparelhos flutuantes

(a) As dimensões de uma embarcação salva-vidas e o número de pessoas que é permitido a ela carregar devem ser marcados na embarcação de modo claro e permanente. O nome e o porto de registro do navio a que pertence a embarcação, devem ser pintados nos dois bordos, na proa.

(b) Os aparelhos flutuantes devem ser marcados com o número de pessoas, da mesma maneira.

(c) Do mesmo modo, nas balsas salva-vidas infláveis, deve ser marcado o número de pessoas; e também, igualmente na valise ou envoltório que envolve cada balsa.

(d) Todas as balsas salva-vidas infláveis devem também trazer um número de fabricação e o nome do fabricante, de modo que se possa constatar a procedência.

(e) Todas as balsas salva-vidas rígidas devem ser marcadas com o nome e o porto de registro do navio a que pertencem, e com o número de pessoas que é permitido carregarem.

(f) Nenhuma embarcação salva-vidas, balsa salva-vidas ou aparelho flutuante pode ser marcado com um número de pessoas maior do que o que é obtido do modo especificado neste Capítulo.

Regra 21

Características das bóias salva-vidas

(a) As bóias salva-vidas devem satisfazer aos seguintes requisitos:

(I) Serem de cortiça ou de outro material equivalente;

(II) Serem capazes de flutuar em água doce durante 24 horas com um peso de ferro no mínimo de 145 quilogramas (ou 32 libras);

(III) Não serem afetadas prejudicialmente por petróleo ou produtos petrolíferos;

(IV) Serem de cor muito visível;

(V) Serem marcadas com letras grandes de imprensa com o nome e o porto de registro do navio a que pertencem.

(b) É proibido o emprego de bóias salva-vidas com enchimento de jun-

co, cavacos de cortiça, cortiça granulada ou de outro qualquer material granulado, ou de bóias cuja fluabilidade dependa de compartimentos de ar que devam ser cheios preliminarmente.

(c) As bóias salva-vidas feitas de matéria plástica ou de outros compostos sintéticos devem ser capazes de conservar as suas propriedades fluantes e sua durabilidade em contato com a água do mar ou os produtos petrolíferos, ou sujeitos às variações de temperatura e mudanças climáticas reinantes nas viagens de alto-mar.

(d) As bóias salva-vidas devem ser munidas de alças com caçoilos (cas-souros) firmemente presas. Pelo menos uma bóia salva-vidas em cada bordo do navio deve ser provida de uma linha-de-salvação flutuante (retenida) com no mínimo 27,5 metros (ou 15 braças) de comprimento.

(e) Nos navios de passageiros, não menos do que a metade do número total de bóias salva-vidas e, nenhum caso menos que seis, e nos navios cargueiros no mínimo a metade do número total de bóias salva-vidas devem ser providas de dispositivos de iluminação automática eficazes.

(d) Os dispositivos de iluminação automática exigido pelo parágrafo (e) desta Regra devem ser tais que não extinguam sua luz em contato com a água. Devem ser capazes de queimar no mínimo durante 45 minutos e devem ter uma luminosidade mínima de 3,5 lúmens. Devem ser guardados perto das bóias salva-vidas a que pertencem, com os meios necessários de fixação. Os dispositivos de iluminação automática usados nos navios petroleiros devem ser do tipo aprovado de bateria elétrica (facho elétrico).

(g) Todas as bóias salva-vidas devem ser colocada sem pontos de fácil acesso às pessoas de bordo e no mínimo duas das bóias providas de dispositivos de iluminação automática, de acordo com o parágrafo (e) desta Regra, devem também estar provida de um eficaz sinal fumígeno de auto-ativação, capaz de produzir fumaça de uma cor muito visível, pelo menos durante 15 minutos, e ser capazes de pronto lançamento da ponte de comando (passadiço).

Regra 22

Coletes salva-vidas

(a) Os navios devem ter para cada pessoa de bordo um colete salva-vidas do tipo aprovado e, além disso, um número suficiente de coletes salva-vidas para crianças, a não ser que aqueles sejam adaptáveis às crianças.

(b) Além dos coletes salva-vidas exigidos pelo parágrafo (a), devem ser levados nos navios de passageiros coletes salva-vidas para 5% do número total das pessoas a bordo. Esses coletes salva-vidas de reserva devem ser guardados num lugar claramente visível do convés.

(c) Os coletes salva-vidas não serão aprovados pela Administração, a não ser que satisfaçam aos seguintes requisitos:

(I) devem ser fabricados com mão-de-obra e material adequados;

(II) devem ser capazes de flutuar em água doce, durante 24 horas, com um peso de ferro de 7,5 quilogramas (ou 16,5 libras);

(III) devem ser fabricados, de modo a evitar, na medida do possível, todo risco de serem vestidos incorretamente, excetuando a possibilidade de usá-lo pelo avesso (coletes salva-vidas reversíveis);

(IV) devem apoiar a cabeça, de modo que todo o rosto de uma pessoa desfaçada fique fora d'água, tendo o corpo inclinado para trás em relação à sua posição vertical;

(V) devem ser capazes de, ao entrar na água, colocarem o corpo de uma pessoa numa posição flutuante

segura, mesmo que o corpo se incline para trás em relação à sua posição vertical;

(VI) não devem ser afetados prejudicialmente por petróleo ou produtos petrolíferos;

(VII) devem ser de cor muito visível;

(VIII) devem ser munidos de um apito de tipo aprovado, preso convenientemente a um cordão.

(d) Podem ser permitidos coletes salva-vidas, cuja fluabilidade dependa de inflação anterior, para uso das tripulações de todos os navios, exceto navios de passageiros e navios petroleiros, com a condição de que:

(I) Tenham dois compartimentos de ar separados, capazes em conjunto de suportar em água doce, durante 24 horas, 15 quilogramas (ou 33 libras) de ferro, sendo assim cada compartimento capaz de suportar 7,5 quilogramas (ou 16,5 libras) de ferro;

(II) sejam capazes de ser inflados tanto, mecanicamente como pela boca; e

(III) satisfaçam as exigências dos subparágrafos (I), (III), (VI) (V), (VI), (VII) e (VIII) do parágrafo (c), mesmo se um dos compartimentos de ar não for inflado.

(e) Os coletes salva-vidas devem ser guardados, de modo que fiquem facilmente acessíveis e suas posições sejam claramente indicadas.

Regra 23

Aparelhos lança-retenidas

(a) Os navios devem levar um aparelho lançador de retenidas de um tipo aprovado pela Administração.

(b) O aparelho deve ser capaz de lançar uma retenida de pelo menos 230 metros (ou 250 jardas), com precisão razoável, e ter pelo menos quatro (4) projetis e quatro (4) retenidas.

Regra 24

Sinais de navios em perigo

Os navios devem ser dotados, satisfazendo as exigências da Administração, de meios que permitam fazer sinais de perigo de maneira eficiente durante o dia e durante a noite, incluindo pelo menos doze (12) sinais luminosos de para-quedas, capazes de exibir luz vermelha brilhante a grande altitude.

Regra 25

Tabelas de postos e ordens de emergência

(a) A cada membro da tripulação devem ser dadas incumbências especiais para casos de emergência.

(b) A tabela de postos deve mostrar todas essas incumbências especiais e indicar, em particular, os postos aos quais deve comparecer cada membro da tripulação e as funções que lhe cabe executar.

(c) Antes de o navio sair em viagem, a tabela de postos deve estar organizada. Várias cópias devem ser afixadas em diversos locais, especialmente nas acomodações da tripulação.

(d) A tabela de postos deve designar as funções dos diversos membros da tripulação relativamente aos serviços seguintes:

(I) o fechamento dos embornais, injetores de cinza e portas de fornalha;

(II) o equipamento das embarcações salva-vidas (incluindo o aparelho de rádio portátil para as embarcações sobreviventes) e, em geral, o equipamento flutuante;

(III) o lançamento ao mar das embarcações salva-vidas (fixadas nos turcos);

(IV) a preparação em geral dos outros aparelhos salva-vidas;

(V) os postos dos passageiros; e

(VI) a extinção de incêndio.

(e) A tabela de postos deve fixar os deveres dos tripulantes em relação aos passageiros nos casos de emergência. Essas obrigações devem incluir:

(I) avisar os passageiros;

(II) verificar se estão vestidos e se puseram os coletes salvavidas de forma apropriada;

(III) reunir os passageiros nos postos de salvamento;

(IV) manter a ordem nos corredores e nas escadarias e, de uma forma geral, controlar a movimentação dos passageiros; e

(V) providenciar o suprimento de cobertores para as embarcações salva-vidas.

(f) A tabela de postos deve especificar com precisão os sinais de chamada de toda a tripulação, tanto para os seus postos de salvamento como para os postos de incêndio, dando todas as particularidades sobre esses sinais. Esses sinais devem ser feitos através de apito ou sirena acústica (sirena) e, excetuando nos navios de passageiros empenhados em viagens curtas internacionais e nos navios cargueiros de menos de 150 pés de comprimento, devem ser seguidos por outros sinais que funcionem eletricamente. Todos esses sinais devem poder ser operados do passadiço.

Regra 26

Exercícios de incêndio e de salvamento

(a) (I) Nos navios de passageiros, devem ser realizados semanalmente exercícios da tripulação para os postos de incêndio e de salvamento, quando tal for praticável. Nos navios de passageiros que efetuem uma viagem internacional que não seja uma viagem curta internacional, deve haver tais exercícios logo após o navio deixar o último porto de partida.

(II) Nos navios cargueiros, a chamada da tripulação para os postos de incêndio e salvamento deve ser efetuada a intervalos não excedentes de um (1) mês, com a condição de que uma tal chamada para os exercícios se de dentro de 24 horas depois de o navio deixar um porto, se mais de 25% da tripulação tiver sido substituída nesse porto.

(III) Por ocasião da chamada mensal para os exercícios nos navios cargueiros, deve ser examinado o equipamento completo.

(IV) As datas em que os exercícios são realizados devem ser registradas no diário náutico (livro de quartos), de acordo com o que estiver prescrito pela Administração; e, se em qualquer semana (para os navios de passageiros) ou mês (para os navios cargueiros) não se realizarem os exercícios, no todo ou em parte, deverá ser registrada no diário (livro) uma anotação com as razões que motivaram a sua não realização total ou parcial, lançando-se nele o que foi feito. Nos navios cargueiros, deve ser registrado no diário náutico o relatório do exame procedido no equipamento dos embarcações salva-vidas, o qual também deve ter registradas as ocasiões em que as embarcações foram postas a bordo fora e arriadas, na conformidade com o parágrafo (c) desta Regra.

(b) Em navios de passageiros, excetuando os navios empenhados em viagens curtas internacionais, um exercício para passageiros deve ser realizado dentro de 24 horas após a partida do porto.

(c) Grupos diferentes de embarcações salva-vidas devem ser usados em rodízio nos sucessivos exercícios de salvamento e todas as embarcações devem ser postas a bordo fora e, se for praticável e razoável, arriadas pelo menos uma vez em cada 4 meses. Os exercícios e as inspeções devem ser de tal modo organizados que a tripulação tenha compreensão perfeita dos serviços a serem executados se fiquem bem exercitados, inclusive das instruções sobre o manejo e o uso das balsas salva-vidas, quando estas estiverem abrangidas.

(d) O sinal de emergência para chamar os passageiros aos postos de abandono deve ser dado uma sequência de sete (7) ou mais sinais sonoros curtos seguidos de um sinal longo, emitidos pelo apito ou pela sirena. Nos navios de passageiros, excetuando os empenhados em viagens curtas internacionais, esses sinais de emergência devem ser seguidos de sinais transmitidos pela instalação elétrica a todo o navio, controlados do passadiço. A significação dos sinais que interessam aos passageiros e as instruções precisas do que eles devem fazer em casos de emergência, devem ser claramente expostas em idiomas apropriados em "avisos" afixados nas suas cabines e em lugar visíveis noutras acomodações de passageiros.

PARTE B

Navios de Passageiros Somente

Regra 27

Embarcações salva-vidas, balsas salva-vidas e aparelhos flutuantes

(a) Os navios de passageiros devem ter duas embarcações salva-vidas ligadas aos turcos — uma em cada bordo do navio — para uso em caso de emergência (embarcações de prontidão). Essas embarcações devem ser do tipo aprovado pela Administração e não devem ter mais do que 8,5 metros (ou 28 pés) de comprimento. Elas podem ser contadas para os fins dos parágrafos (b) e (c) desta Regra, com a condição de que satisfaçam completamente as exigências sobre embarcações salva-vidas deste Capítulo, e para os fins da Regra 8, com a condição de que também satisfaçam completamente as exigências da Regra 9 e, onde for apropriado, da Regra 14. Elas devem ser mantidas prontas para uso imediato, quando o navio estiver no mar. Nos navios, nos quais as exigências do parágrafo (b) da Regra 29 são atendidas por meio de dispositivos afixados nos bordos das embarcações salva-vidas, tais dispositivos não serão exigidos para as duas embarcações fornecidas para satisfazerem as exigências desta Regra.

(b) Os navios de passageiros empenhados em viagens internacionais que não sejam viagens curtas internacionais devem levar:

(I) embarcações salva-vidas em cada bordo, de tal capacidade conjunta que possam acomodar a metade do número total de pessoas a bordo.

Condicione-se que a Administração pode permitir a substituição de embarcações salva-vidas por balsas salva-vidas da mesma capacidade total, com a condição, porém, de que em cada bordo do navio haja embarcações salva-vidas suficientes para acomodar no mínimo 37 1/2% de todos a bordo.

(II) balsa salva-vidas com a capacidade conjunta suficiente para acomodar 25% do número total de pessoas a bordo, juntamente com aparelhos flutuantes para 3% desse número.

Condicione-se que aos navios que tenham um fator de subdivisão de 0,33 ou menor pode ser permitido levar em vez de balsas salva-vidas para 25% de todos a bordo e mais aparelhos flutuantes para 3% de todos a bordo, apenas aparelhos flutuantes para 25% do número total de pessoas.

(c) (I) Os navios de passageiros empenhados em viagens curtas internacionais devem ter o número de pares de turcos determinado pelo seu compartimento, conforme consta da Coluna A do Quadro da Regra 28 deste Capítulo. Cada par de turcos deve ter uma embarcação a ele ligada e essas embarcações salva-vidas devem ter pelo menos a capacidade mínima conforme consta da Coluna C do Quadro ou a capacidade suficiente para

acomodar todas as pessoas existentes a bordo, se esta for a menor (isto é, se forem em número inferior ao que corresponde à Coluna C).

Condiciona-se que, quando for pouco razoável ou impraticável, na opinião da Administração, instalar num navio empenhado em viagens curtas internacionais o número de pares de turcos que consta da Coluna A do Quadro da Regra 28. A Administração pode autorizar, excepcionalmente, um número menor de pares de turcos, contanto que esse número não seja nunca menor do que o número mínimo que consta na Coluna B do Quadro, e que a capacidade total das embarcações salva-vidas no navio seja, pelo menos, igual a capacidade mínima referida na Coluna C ou a capacidade exigida para acomodar todas as pessoas existentes a bordo, se esta for a menor (isto é, se forem em número inferior ao que corresponde à Coluna C).

(I) Se as embarcações salva-vidas ligadas aos pares de turcos não forem suficientes para acomodar todas as pessoas existentes a bordo, poderá ser levada uma quantidade adicional de embarcações sob turcos ou balsas salva-vidas, de modo que as embarcações e as balsas do navio

sejam suficientes para todos a bordo.

(III) Não obstante as disposições do subparágrafo (c) (II), em qualquer navio empenhado em viagens curtas internacionais o número de pessoas transportadas não deve exceder a capacidade total das embarcações salva-vidas, fornecida de acordo com os subparágrafos (c) (I) e (c) (II) desta Regra a não ser que a Administração considere que tal coisa é necessária devido ao volume do tráfego e, nessas condições apenas, se o navio atender às disposições do parágrafo (d) da Regra (I) do Capítulo II.

(IV) Quando, sob as disposições do subparágrafo (c) (III), a Administração tiver permitido o transporte de pessoas em excesso em relação à capacidade das embarcações salva-vidas e constatar que é impraticável no navio em questão a arrumação das balsas salva-vidas levadas de acordo com o subparágrafo (c) (II), pode permitir uma redução no número de embarcações salva-vidas.

Condiciona-se que:

(1) o número de embarcações salva-vidas, no caso de navios de 58 metros (ou 190 pés) ou mais de comprimento, não deve nunca ser menor do que quatro (4), duas das quais de-

vem ser levadas em cada bordo do navio, e, no caso de navios de menor de 58 metros (ou 190 pés) de comprimento, não deve nunca ser inferior a duas (2), cada uma das quais deve ser levada num bordo; e

(2) o número de embarcações salva-vidas e de balsas salva-vidas deve ser sempre suficiente para acomodar o número total de pessoas a bordo.

(V) Todos os navios de passageiros empenhados em viagens curtas internacionais devem levar, além das embarcações salva-vidas e balsas salva-vidas exigidas pelas disposições deste parágrafo, balsas suficientes para acomodar 10% do número total de pessoas para as quais há acomodações nas embarcações levadas nesses navios.

(VI) Todos os navios de passageiros empenhados em viagens curtas internacionais devem levar também aparelhos flutuantes para no mínimo 5% do número total de pessoas a bordo.

(VII) A Administração pode permitir que navios isolados ou classes de navios com certificados de viagem curta internacional prossigam em viagens além de 600 milhas, mas não excedendo 1.200 milhas, se tais navios

satisfizerem as disposições do parágrafo (d) da Regra (I) do Capítulo II se eles levarem embarcações salva-vidas que atendam a 75% das pessoas a bordo e se, por outro lado, satisfizerem as disposições deste parágrafo.

Regra 28

Quadro relativo aos turcos e a capacidade das embarcações salva-vidas para os navios empenhados em viagens curtas internacionais

O Quadro seguinte define, conforme o comprimento do navio:

(A) o número mínimo de pares de turcos a serem instalados num navio empenhado em viagens curtas internacionais, a cada um dos quais deve ficar ligada uma embarcação salva-vida, de acordo com a Regra 27 deste Capítulo;

(B) o número reduzido de pares de turcos que, excepcionalmente pode ser autorizado num navio empenhado em viagens curtas internacionais sob a Regra 27; e

(C) A capacidade mínima das embarcações salva-vidas, exigida para um navio empenhado em viagens curtas internacionais.

Comprimento registrado do navio		(A)	(B)	(C)	
		Número mínimo	Número reduzido	Capacidade mínima das embarcações salva-vidas	
METROS	PÉS	de pares de turcos	de pares de turcos autorizados excepcionalmente	Metros cúbicos	Pés cúbicos
31 e abaixo de 37	100 e abaixo de 120	2	2	11	400
37 e abaixo de 43	120 e abaixo de 140	2	2	18	650
43 e abaixo de 49	140 e abaixo de 160	2	2	26	900
49 e abaixo de 53	160 e abaixo de 175	3	3	33	1.150
53 e abaixo de 58	175 e abaixo de 190	3	3	38	1.350
58 e abaixo de 63	190 e abaixo de 205	4	4	44	1.550
63 e abaixo de 67	205 e abaixo de 220	4	4	50	1.750
67 e abaixo de 70	220 e abaixo de 230	5	4	52	1.850
70 e abaixo de 75	230 e abaixo de 245	5	4	61	2.150
75 e abaixo de 78	245 e abaixo de 255	6	5	68	2.400
78 e abaixo de 82	255 e abaixo de 270	6	5	76	2.700
82 e abaixo de 87	270 e abaixo de 285	7	5	85	3.000
87 e abaixo de 91	285 e abaixo de 300	7	5	94	3.300
91 e abaixo de 96	300 e abaixo de 315	8	6	102	3.600
96 e abaixo de 101	315 e abaixo de 330	8	6	110	3.900
101 e abaixo de 107	330 e abaixo de 350	9	7	122	4.300
107 e abaixo de 113	350 e abaixo de 370	9	7	135	4.750
113 e abaixo de 119	370 e abaixo de 390	10	7	146	5.150
119 e abaixo de 125	390 e abaixo de 410	10	7	157	5.550
125 e abaixo de 133	410 e abaixo de 435	12	9	171	6.050
133 e abaixo de 140	435 e abaixo de 460	12	9	185	6.550
140 e abaixo de 149	460 e abaixo de 490	14	10	202	7.150
149 e abaixo de 159	490 e abaixo de 520	14	10	221	7.800
159 e abaixo de 168	520 e abaixo de 550	16	12	238	8.400

Nota sobre (C) — Quando o comprimento do navio for inferior a 31 metros (ou 100 pés) ou quando for superior a 168 metros (ou 550 pés) o número mínimo de pares de turcos e a capacidade cúbica das embarcações salva-vidas devem ser determinados pela Administração.

Regra 29

Arrumação e manobra das embarcações salva-vidas, balsas salva-vidas e aparelhos flutuantes

(a) As embarcações salva-vidas e as balsas salva-vidas devem ser arrumadas de maneira satisfatória à Administração, de tal modo que:

(I) possam ser lançadas no menor tempo possível e até 30 minutos no máximo;

(II) não impeçam de modo algum a manobra rápida das outras embarcações salva-vidas, balsas salva-vidas ou aparelhos flutuantes ou o controle sobre as pessoas a bordo reunidas nos postos de lançamento (ou de abandono), ou o embarque delas;

(III) as embarcações salva-vidas e as balsas salva-vidas, para as últimas das quais se exigem dispositivos de lançamento aprovados, devem ser capazes de serem postas na água carregadas inteiramente com toda a sua lotação de pessoas e equipamentos,

mesmo sob condições desfavoráveis de trim e banda de 150 para qualquer dos bordos;

(IV) as balsas salva-vidas, para as quais não se exigem os dispositivos de lançamento, e os aparelhos flutuantes devem ser capazes de ser postos na água mesmo sob condições desfavoráveis de trim e banda de 150 para qualquer dos bordos.

(b) Cada embarcação salva-vida deve ficar ligada ao seu próprio par de turcos.

(c) As embarcações salva-vidas somente podem ser arrumadas em mais de um convés, se forem tomadas medidas apropriadas para impedir que as embarcações situadas num convés inferior interfiram com as do convés superior e vice-versa.

(d) As embarcações salva-vidas e as balsas salva-vidas, para as últimas das quais se exigem dispositivos de lançamento aprovados não devem ser colocadas no proa de navio. Elas devem ser arrumadas em tais posições

que permitam o seu lançamento desimpedido e seguro (safo), particularmente guardando-se distância conveniente da hélice e do balanço de popa.

(e) Os turcos devem ser de forma aprovada e dispostos de modo satisfatório à Administração. Devem ser dispostos em um ou mais convéses, de modo que as embarcações salva-vidas nêles suspensas possam ser arriadas com segurança e sem interferirem na manobra dos outros turcos.

(f) Os turcos devem ser conto se segue:

(I) do tipo oscilante (de rebater) ou de gravidade (rolantes) para a manobra das embarcações salva-vidas que não pesem mais do que 2.300 quilogramas ou 2 1/4 toneladas (incluindo as glêssas), nas condições de serem arriadas n'água sem passageiros;

(II) do tipo de gravidade (rolantes) para a manobra das embarcações salva-vidas que pesem mais do que 2.300 quilogramas (ou 2 1/4 toneladas in-

clêssas), nas condições de serem arriadas n'água sem passageiros.

(g) Os turcos, talhas, cadeiras e outros aparelhos devem ter tal resistência que as embarcações salva-vidas possam ser manobradas sem passagiros para a posição adequada por uma guarnição de lançamento, e depois, com a sua carga completa de pessoas e equipamentos, possam ser arriadas com segurança mesmo que o navio tenha no momento a banda de 150 para qualquer dos bordos ou o trim de 10°.

(h) Devem ser providenciados patins (deslizadores) ou outros meios adequados para facilitar o lançamento das embarcações salva-vidas com a banda de 150 no navio.

(i) Devem ser providenciados meios para trazer as embarcações salva-vidas para junto do costado do navio e aí aguentá-las, de forma que as pessoas possam embarcar com segurança.

(f) As embarcações salva-vidas, assim como as embarcações de emergência (ou de prontidão) exigidas pela Regra 27 deste Capítulo, devem ter talhas de cabo de aço, juntamente com guinchos do tipo aprovado, que no caso das embarcações de emergência devem ser capazes de içá-las do mar rapidamente. Excepcionalmente, a Administração pode permitir o emprego de talhas com cabo de manilha ou talhas de outro material aprovado, com ou sem guinchos (excetuando as das embarcações de emergência, que, obrigatoriamente devem possuir guinchos que sejam capazes de içá-las do mar rapidamente) quando a Administração achar que sejam adequadas essas talhas de cabo de manilha ou talhas de outro material aprovado.

(k) Pelo menos dois cabos de segurança (cabos de cabeça) devem ser fixados nas cabeças dos turcos, e as bétas das talhas assim como os cabos de segurança (os cabos de cabeça, as retenidas de guia ou andorinhos dos turcos) devem ser suficientemente compridos para que se chegue à água quando o navio estiver em seu calado mínimo de viagem no mar e com uma banda de 15° para qualquer dos bordos. Os cadernais inferiores das talhas devem ser orelha com o eixo ou argão alongado para fixação ao galo do estropo da embarcação, a não ser que esta tenha um tipo aprovado de aparelho de escape.

(l) Quando forem instalados aparelhos mecânicos de força elétrica para o içamento das embarcações salva-vidas do mar, também deve ser providenciado um mecanismo de moção automaticamente antes que os turcos voltem à posição normal pela ação de talhas movidas a força elétrica, devem ser instalados dispositivos de segurança que cortem a energia automaticamente antes que os turcos batam de encontro aos respectivos batentes, a fim de evitar o esforço excessivo sobre as talhas de cabo de aço ou os turcos.

(m) As embarcações salva-vidas ligadas aos turcos devem ter suas talhas prontas para serem utilizadas e devem ser tomadas disposições para que as embarcações salva-vidas sejam rapidamente desligadas das talhas, sem que necessariamente essa manobra seja simultânea em ambas as talhas. Os pontos de ligação (suspensão) das embarcações salva-vidas às talhas devem estar situados a tal altura acima da borda que mantenham a estabilidade, quando se arriarem as embarcações.

(n) (I) Nos navios de passageiros empenhados em viagens internacionais que não sejam viagens curtas internacionais, em que são levadas embarcações salva-vidas e balsas salva-vidas de acordo com o subparágrafo (b) (I) da Regra 27 deste Capítulo, devem ser providenciados dispositivos de lançamento aprovados, suficientes em número na opinião da Administração para permitir que o número de balsas que, juntamente com as embarcações, são exigidas de acordo com aquele parágrafo para fornecer acomodações para todos a bordo, seja posto na água, estando elas carregadas com o número de pessoas que são permitidas acomodar (lotação aprovada) até o tempo de trinta (30) minutos, em condições calmas. Os dispositivos de lançamento aprovados, assim dispostos devem na medida do que for praticável, estar distribuídos por igual em cada bordo do navio e deve pelo menos haver um de tais dispositivos em cada bordo. Nenhum desses dispositivos porém, deve ser providenciado para as balsas salva-vidas adicionais exigidas pelo subparágrafo (b) (II) da Regra 27 deste Capítulo, levadas para 25% de todas as pessoas existentes a bordo,

de acordo com aquele parágrafo deve, quando for providenciado um dispositivo de lançamento aprovado no navio, ser de um tipo capaz de ser lançado por tal dispositivo.

(II) Nos navios de passageiros empenhados em viagens curtas internacionais, o número de dispositivos de lançamento aprovados a ser providenciado deve ficar ao critério da Administração. O número de balsas salva-vidas distribuídas para cada um de tais dispositivos existentes não deve ser maior do que o número que, na opinião da Administração, pode ser posto na água por ele com as balsas completamente carregadas com a lotação de pessoas que são permitidas carregar, até trinta (30) minutos em condições calmas.

Regra 30

Iluminação elétrica dos convêses, embarcações salva-vidas, balsas salva-vidas, etc.

(a) Deve ser prevista iluminação elétrica ou de outro sistema, suficiente para satisfazer às exigências de segurança nas diversas partes de um navio de passageiros e particularmente nos convêses onde se encontram as embarcações salva-vidas e balsas salva-vidas. A fonte autônoma de energia elétrica de emergência, exigida pela Regra 25 do Capítulo II, deve ser capaz de alimentar quando for necessário, esse sistema de iluminação e também o sistema exigido pelos subparágrafos (a) (II), (b) (II) e (b) (III) da Regra 19 deste Capítulo.

(b) A saída de cada compartimento principal ocupado por passageiros ou pela tripulação deve ser continuamente iluminada por uma lâmpada de emergência. O sistema de suprimento de energia dessas lâmpadas deve ser instalado, de modo que a fonte de emergência referida no parágrafo (a) desta Regra possa manter a iluminação, caso falte o suprimento da instalação geradora principal.

Regra 31

Pessoal das embarcações salva-vidas e balsas salva-vidas

(a) Um oficial de convés ou um patrão habilitado deve ficar encarregado de cada uma das embarcações salva-vidas, assim como também deve ser designado um auxiliar. O encarregado deve ter uma lista da guarnição da embarcação salva-vidas e deve verificar se os homens sob suas ordens estão familiarizados com suas funções.

(b) Um homem capaz de acionar o motor deve ser designado para cada embarcação salva-vidas a motor.

(c) Um homem capaz de operar a instalação radiotelegráfica e o faroleto deve ser designado para cada embarcação salva-vidas que possua esses equipamentos.

(d) Um homem prático no manejo e uso das balsas salva-vidas deve ser designado para cada balsa salva-vidas levada, exceto quando, nos navios empenhados em viagens curtas internacionais a Administração achar que mas cada balsa salva-vidas levadas isso não é praticável.

Regra 32
Patrões habilitados
(a) Nos navios de passageiros deve haver para cada embarcação salva-

vidas de bordo, conforme exigido por este Capítulo, um número de patrões pelo menos igual ao previsto no quadro abaixo:

Número de pessoas previstas por embarcação	Número mínimo de patrões habilitados
Menos de 41 pessoas	2
de 41 a 61 pessoas	3
de 62 a 85 pessoas	4
acima de 85 pessoas	5

(b) A designação dos patrões habilitados para cada embarcação salva-vidas fica a cargo do Comandante.

(c) Os certificados de aptidão devem ser expedidos com autorização da Administração. Para obter esse certificado, o candidato deve provar que foi exercitado em todas as manobras relativas ao lançamento na água das embarcações salva-vidas e outros aparelhos salva-vidas e ao emprego dos remos e aparelho propulsor; que está familiarizado com as manobras das próprias embarcações e dos outros equipamentos, salva-vidas e que, além disso, é capaz de compreender as ordens relativas a todas as espécies de aparelhos salva-vidas e executá-las.

Regra 33

Aparelhos flutuantes.

(a) Nenhum tipo de aparelho flutuante pode ser aprovado pela Administração, sem que satisfaça às seguintes condições:

(I) deve ter dimensões e resistências tais que possa ser jogado n'água sem ser avariado, do local em que se encontra arrumado;

(II) não deve pesar mais de 180 quilogramas (ou 400 libras), e não ser que sejam providenciados meios apropriados, satisfatórios à Administração, a fim de permitir seu lançamento n'água sem que seja necessário levá-lo à mão;

(III) deve ser fabricado com material e mão-de-obra aprovados;

(IV) deve ser eficaz e estável, quando estiver flutuando sobre qualquer de suas faces;

(V) os reservatórios de ar ou flutuadores equivalentes devem ficar colocados tão perto quanto possível das bordas do aparelho e a flutuabilidade não deve depender de inflação anterior;

(VI) deve ser munido de uma boga e ter alças com cacoilhos (cassouros) seguramente fixadas em torno da parte externa (linha salva-vidas).

(b) O número de pessoas que um aparelho flutuante pode ser autorizado a suportar, deve ser o número:

(I) obtido dividindo o número de quilogramas de ferro, que ele pode suportar em água doce, por 145 (ou obtido dividindo o número de libras por 32),

ou

(II) obtido dividindo o perimetro do aparelho expresso em centímetros, por 30,5 (ou igual ao número de pés do perimetro).

Qualquer que seja dos dois, é o menor.

Regra 34

Número de bóias salva-vidas necessárias

O número mínimo de bóias salva-vidas de que devem ser munidos os navios de passageiros deve ser determinado pelo seguinte quadro:

Comprimento do navio		Número Mínimo de bóias
Em metros	Em pés	Bóias
Abaixo de 61	Abaixo de 200	8
61 e abaixo de 122	200 e abaixo de 400	12
122 e abaixo de 183	400 e abaixo de 600	18
183 e abaixo de 244	600 e abaixo de 800	24
244 e acima	800 e acima	30

PARTE-C

Navios Cargueiros Semente

Regra 35

Número e capacidade das embarcações salva-vidas e balsas salva-vidas

(a) (I) Os navios cargueiros, excetuando os navios petroleiros de 1.600 toneladas brutas de arqueação e acima, os navios-usina de baleias e os navios-fábrica empenhados no processamento ou enlatamento do pescado e os navios utilizados na condução de pessoas empregadas nas indústrias da baleia, do processamento ou do enlatamento do pescado devem levar embarcações salva-vidas em cada bordo do navio com uma tal capacidade total que possa acomodar todas as pessoas existentes a bordo, e, além das pessoas existentes a bordo, e, além suficientes para acomodar a metade desse número de pessoas.

Condicione-se que, no caso desses navios cargueiros, empenhados em viagens internacionais entre países vizinhos, a Administração, se achar que as condições da viagem são tais que tornam pouco razoável ou desnecessário ter obrigatoriamente balsas sal-

va-vidas, pode só nesse ponto dispensar navios isolados ou classes de navios dessa exigência.

(II) Todos os navios petroleiros de 1.600 toneladas brutas de arqueação e acima devem levar embarcações salva-vidas em cada bordo do navio de tal capacidade conjunta que possa acomodar todas as pessoas existentes a bordo.

(b) (i) Os navios-usina de baleias, os navios-fábrica empenhados no processamento ou enlatamento do pescado e os utilizados na condução de pessoas empregadas nas indústrias da baleia, do processamento ou do enlatamento do pescado, devem levar:

(1) embarcações salva-vidas em cada bordo, de tal capacidade conjunta que possam acomodar metade do número total de pessoas a bordo.

Condicione-se que a Administração pode permitir a substituição das embarcações salva-vidas por balsas salva-vidas da mesma capacidade total, de modo que haja porém, sempre, pelo menos, em cada bordo do navio, embarcações salva-vidas suficientes para acomodar 37 1/2% de todas as pessoas existentes a bordo.

(2) balsas salva-vidas de capacidade conjunta suficiente para acomodar a metade do número total de pessoas a bordo.

Condicione-se que, se, nos navios-fábrica, empenhados no processamento ou enlatamento do pescado, for impraticável levar embarcações salva-vidas que satisfaçam completamente as exigências deste Capítulo, a Administração pode permitir, em vez disso, levar outras embarcações, que, porém, devem fornecer acomodações em número não inferior ao exigido por esta Regra e devem ter pelo menos a flutuabilidade e o equipamento exigidos por este Capítulo para as embarcações salva-vidas.

(III) Todos os navios-usina de baleias, todos os navios-fábrica empenhados no processamento ou enlatamento do pescado e todos os navios utilizados na condução de pessoas em pregadas nas indústrias da baleia, do processamento ou do enlatamento do pescado devem levar duas embarcações — uma em cada bordo — para uso em caso de emergência (embarcações de prontidão). Essas embarcações devem ser do tipo aprovado pela Administração e não devem ter mais do que 35 metros (ou 28 pés) de comprimento. Elas podem ser contadas para os fins deste parágrafo com a condição de que satisfaçam completamente as exigências para as embarcações salva-vidas, determinadas por este Capítulo, e para os fins da Regra 8, com a condição de que, além disso, satisfaçam as exigências da Regra 3 e, onde for apropriado, da Regra 14. Elas devem ser mantidas prontas para uso imediato, enquanto o navio estiver navegando. Nos navios em que as exigências do parágrafo (g) da Regra 36 são satisfeitas através de dispositivos instalados nas bordas das embarcações salva-vidas, tais dispositivos não precisam ser exigidos para serem instalados nas duas embarcações referidas, necessárias para satisfazer as exigências desta Regra.

(c) Todos os navios petroleiros de 3.000 toneladas brutas de arqueação e acima não devem levar menos de quatro (4) embarcações salva-vidas. Duas embarcações salva-vidas devem ser levadas a ré e duas a meia-nau, executando o caso dos navios petroleiros que não possuam superestrutura a meia-nau, em que as embarcações salva-vidas devem ser levadas a ré.

Condicione-se que, se, no caso de navios petroleiros sem superestrutura a meia-nau, for impraticável levar quatro embarcações salva-vidas a ré, a Administração pode permitir, em vez disso, levar a ré uma embarcação em cada bordo do navio. Em tal caso,

(I) cada uma de tais embarcações salva-vidas não deve ter mais de 8 metros (ou 26 pés) de comprimento;

(II) cada uma de tais embarcações salva-vidas deve ser arrumada tão afastada da proa do navio quanto for praticável, mas pelo menos tão afastada da proa que a pópa da embarcação fique diante da hélice a uma distância igual a uma vez e meia o comprimento da própria embarcação salva-vidas.

(III) cada embarcação salva-vidas deve ser arrumada o mais perto possível do nível do mar, de modo seguro e prático.

(IV) devem ser levadas balsas salva-vidas adicionais, suficientes para acomodar no mínimo a metade do número de pessoas a bordo.

Regra 36

Turcos e dispositivos de lançamento

(a) Nos navios cargueiros, as embarcações salva-vidas e as balsas salva-vidas devem ser arrumadas de modo satisfatório à Administração.

(b) Cada embarcação salva-vidas de turcos, deve ficar ligada ao seu próprio par-

(c) As embarcações salva-vidas e as balsas salva-vidas, para as últimas das quais se exigem dispositivos de lançamento aprovados, não devem ser colocadas na proa do navio. Elas devem ser arrumadas em tais posições que permitam o seu lançamento desimpedido e seguro (safo), particularmente guardando-se distância conveniente da hélice e do balanço de pópa, com o objetivo de assegurar, na medida do praticável, que elas possam ser arriadas pela parte reta vertical do costado do navio.

(d) Os turcos devem ser de forma aprovada e dispostos de modo satisfatório à Administração.

(e) Nos navios petroleiros de 1.600 toneladas brutas de arqueação e acima, nos navios-usina de baleias, nos navios-fábrica empenhados no processamento e enlatamento do pescado e nos navios utilizados na condução de pessoas empregadas nas indústrias da baleia, do processamento ou do enlatamento do pescado, todos os turcos devem ser do tipo de gravidade (rolantes). Nos outros navios os turcos devem ser como se segue:

(I) do tipo oscilante (de rebater) ou de gravidade (rolantes) para a manobra das embarcações salva-vidas que não pesem mais do que 2.300 quilogramas (ou 2 1/4 toneladas inglesas), nas condições de serem arriadas nãua sem passageiros;

(II) do tipo de gravidade (rolantes) para a manobra das embarcações salva-vidas que pesem mais do que 2.300 quilogramas (ou 2 1/4 toneladas inglesas), nas condições de serem arriadas nãua sem passageiros.

(f) Os turcos, talhas, cadernais e outros aparelhos devem ter tal resistência que as embarcações salva-vidas possam ser manobradas sem passageiros para a posição adequada por uma guarnição de lançamento, e depois, com a sua carga completa de pessoas e equipamentos, possam ser arriadas com segurança, mesmo que o navio tenha no momento a banda de 15° para qualquer dos bordos ou o trim de 10°.

(g) Devem ser providenciados patins (deslizadores) ou outros meios adequados, para facilitar o lançamento das embarcações salva-vidas com a banda de 15° no navio.

(h) Devem ser providenciados meios para trazer as embarcações salva-vidas para junto do costado do navio e aí aguentá-la, de forma que as pessoas possam embarcar com segurança.

(i) As embarcações salva-vidas, assim como as embarcações de emergência (ou de prontidão) exigidas pela Regra 35 deste Capítulo, devem ter talhas de cabo de aço, juntamente com guinchos do tipo aprovado, que, no caso das embarcações de emergência, devem ser capazes de içá-las do mar rapidamente. Excepcionalmente, a Administração pode permitir o emprego de talhas com cabo de manilha ou talhas de outro material aprovado, com ou sem guinchos (excetuando as das embarcações de emergência, que, obrigatoriamente, devem possuir guinchos que sejam capazes de içá-las do mar rapidamente), quando a Administração achar que sejam adequadas essas talhas de cabo de manilha ou talhas de outro material aprovado.

(j) Pelo menos dois cabos de segurança (cabos de cabeça) devem ser fixados nas cabeças dos turcos, e as bétas das talhas assim como os cabos de segurança (os cabos de cabeça, as retenidas de guia ou andorinhos dos turcos) devem ser suficientemente compridos para que se chegue à água, quando o navio estiver em seu calado mínimo de viagem no mar e com uma banda de 15° para qualquer dos bordos. Os cadernais inferiores das talhas devem ter uma orelha com olhal ou arganiz alongado para fixação do gato do estropo da embarcação a não ser que esta tenha um

tipo aprovado de aparelho de escape. (k) Quando forem instalados aparelhos mecânicos de força elétrica para o içamento do mar das embarcações salva-vidas, também deve ser providenciado um mecanismo de movimentação manual eficaz. Quando os turcos voltarem à posição normal pela ação de talhas movidas a força elétrica, devem ser instalados dispositivos de segurança que cortem a energia automaticamente, antes que os turcos batam de encontro aos respectivos batentes, a fim de evitar o esforço excessivo sobre as talhas de cabo de aço ou os turcos.

(l) As embarcações salva-vidas ligadas aos turcos devem ter suas talhas prontas para serem utilizadas e devem ser tomadas disposições para que as embarcações salva-vidas sejam rapidamente desligadas das talhas, sem que necessariamente essa manobra seja simultânea em ambas as talhas. Os pontos de ligação (suspensão) das embarcações salva-vidas às talhas devem estar situados a tal altura acima da borda que mantenham a estabilidade, quando se arriarem as embarcações.

(m) Nos navios-usina de baleias, navios-fábrica empenhados no processamento ou enlatamento do pescado e navios utilizados na condução de pessoas empregadas nas indústrias da baleia, do processamento ou do enlatamento do pescado, em que são levadas embarcações salva-vidas e balsas salva-vidas de acordo com o subparágrafo (I) (2) do parágrafo (b) da Regra 35, nenhum dispositivo de lançamento aprovado precisa ser providenciado para as balsas salva-vidas, mas devem ser providenciados tais dispositivos suficientes em número, na opinião da Administração, para permitir que as balsas salva-vidas, levadas de acordo com o subparágrafo (I) (1) desse parágrafo, sejam postas nãua carregadas com o número de pessoas que é permitido acomodar, no tempo de brinta (30) minutos, em condições calmas. Os dispositivos de lançamento aprovados assim providenciados devem, na medida do praticável, ser distribuídos por igual em cada bordo do navio. Todas as balsas salva-vidas levadas nos navios em que é necessário haver um dispositivo de lançamento aprovado, devem ser de um tipo que seja capaz de ser lançado por tal dispositivo.

Regra 37

Número de bóias salva-vidas

Devem ser levadas no mínimo oito (8) bóias salva-vidas de um tipo que satisfaça as exigências da Regra 21 deste Capítulo.

Regra 38

Iluminação de emergência

A iluminação exigida pelos subparágrafos (a) (II), (b) (II) e (b) (III) da Regra 19 deste Capítulo deve ser capaz de ser mantida pelo menos durante três (3) horas pela fonte de suprimento de emergência exigida pela Regra 26 do Capítulo II. Nos navios cargueiros de 1.600 toneladas brutas de arqueação e acima a Administração deve certificar-se de que a iluminação dos corredores, escadarias e saídas está disposta de tal modo que permita o fácil acesso de todas as pessoas existentes a bordo aos postos de lançamento e às posições de arrumação das embarcações salva-vidas e balsas salva-vidas.

CAPÍTULO IV

Radiotelegrafia e Radiotelefonia

PARTE A

Aplicação e Definições

Regra 1

Aplicação

(a) Exceto onde for expressamente disposto em contrário, o presente Capítulo se aplica a todos os navios

aos quais é aplicável o presente Regulamento.

(b) O presente Capítulo não se aplica a navios aos quais seria aplicável o presente Regulamento, quando tais navios estiverem navegando nos Grandes Lagos da América do Norte e em águas ligadas ou tributárias, estendendo-se a leste até a saída inferior da Comporta Lambert, em Montreal, na Província de Quebec, Canadá (*).

(c) Nenhuma disposição deste Capítulo poderá impedir o uso, por parte de um navio ou embarcação de salvamento em perigo, de qualquer meio ao seu alcance para atrair a atenção, indicar sua posição ou obter auxílio.

Regra 2

Térmo e Definições

Para a aplicação deste Capítulo, os termos qui se seguem têm a significação abaixo definida. Todos os outros termos usados neste Capítulo e que sejam também definidos no Regulamento Rádio, terão as significações definidas no citado Regulamento.

(a) "Regulamento Rádio" significa o Regulamento Rádio anexo ou considerado como anexo à mais recente Convenção Internacional de Telecomunicações que esteja em vigor em qualquer ocasião.

(b) "Auto-alarme radiotelegráfico" significa um aparelho receptor de alarme automático, que responda ao sinal de alarme radiotelegráfico a que tenha sido aprovado.

(c) "Oficial de Rádio" significa uma pessoa possuidora de pelo menos um certificado de operador de primeira ou segunda classe de acordo com as prescrições do Regulamento Rádio e que tenha função na estação radiotelegráfica de um navio, o qual disponha dessa estação em cumprimento às disposições da Regra 3 ou Regra 4 deste Capítulo.

(d) "Operador de radiotelegrafia" significa uma pessoa possuidora de um certificado adequado que preencha as disposições do Regulamento Rádio.

(e) "Instalação existente" significa:

(I) Uma instalação inteiramente executada a bordo de um navio antes da data de entrada em vigor da presente Convenção independentemente da data na qual tenha efeito a aceitação pela Administração respectiva; e

(II) Uma instalação da qual uma parte foi executada a bordo de um navio antes da data de entrada em vigor da presente Convenção consistindo a parte restante, ou de componentes instaladas em substituição a componentes idênticas, ou de componentes que satisfaçam as exigências deste Capítulo.

(f) "Instalação nova" significa qualquer instalação que não seja uma instalação existente.

Regra 3

Estação Radiotelegráfica

Os navios de passageiros de qualquer tamanho e os navios de carga de 1.600 toneladas ou mais, de tonelagem bruta, a menos que sejam isentos pela Regra 5 deste Capítulo, deverão ser equipados com uma estação radiotelegráfica que satisfaça às disposições das regras 8 e 9 deste Capítulo.

Estação Radiotelegráfica

Navios de carga de 300 toneladas ou mais de tonelagem bruta, porém com menos de 1.600 toneladas de to-

(*) Esses navios estão sujeitos a exigências especiais relativas à condições de segurança, estando as exigências atuais contidas no acordo entre os Estados Unidos e o Canadá, efetuado em 1952 e intitulado: Promoção da Segurança nos Grandes Lagos por Meio do Rádio.

nelagem bruta a menos que sejam equipados com uma estação radiotelegráfica que satisfaça às disposições das Regras 8 e 9 deste Capítulo, o qual, desde que não sejam isentos pela Regra 5 deste Capítulo, ser equipados com uma estação radiotelegráfica que satisfaça às disposições das Regras 14 e 15 deste Capítulo.

Regra 5

Isenções das Regras 3 e 4

(a) Os Governos Contratantes consideram altamente desejável que não haja desvio da aplicação das Regras 3 e 4 deste Capítulo; todavia, a Administração pode conceder individualmente a navios de passageiros ou de carga isenções de natureza parcial e ou condicional, ou isenções completas das exigências da Regra 3 ou da Regra 4 deste Capítulo.

(b) As isenções permitidas pelo parágrafo (a) desta Regra devem ser concedidas somente a um navio empenhado numa viagem na qual a distância máxima do navio para terra, a extensão da viagem, a ausência de riscos gerais à navegação e outras condições que afetem a segurança, sejam tais que tornem desnecessária ou pouco razoável a aplicação integral da Regra 3 ou da Regra 4 deste Capítulo. Na decisão porquanto à concessão de isenções individuais, as Administrações devem levar em conta os efeitos que tais isenções possam ter sobre a eficiência geral do serviço de socorro para a segurança de todos os navios. As Administrações devem ter em vista a conveniência de exigir que os navios isentos das disposições da Regra 3 deste Capítulo sejam equipados com uma estação radiotelegráfica que satisfaça às disposições das Regras 14 e 15 deste Capítulo, como condição de isenção.

(c) Cada Administração encaminhará à Organização, o mais breve possível após o dia 1º de janeiro de cada ano, um relatório que contenha todas as isenções concedidas de conformidade com os parágrafos (a) e (b) desta Regra, durante o ano anterior, com os motivos para a concessão de tais isenções.

PARTE — B

Quartos

Regra 6

Escuta Radiotelegrafia

(a) Todo navio que, de conformidade com a Regra 3 ou Regra 4 deste Capítulo, for equipado com uma estação radiotelegráfica, deverá, quando no mar, ter pelo menos um oficial de rádio e, se não estiver equipado com um auto-alarme radiotelegráfico, deverá, de acordo com as disposições do parágrafo (d) desta Regra, fazer escuta contínua na frequência de socorro em radiotelegrafia por um oficial de rádio usando fones ou alto-falante.

(b) Todo navio de passageiros que, de conformidade com a Regra 3 deste Capítulo, for equipado com uma estação radiotelegráfica, se for equipado com um auto-alarme radiotelegráfico, deverá, de acordo com as disposições do parágrafo (d) desta Regra, e quando no mar, fazer escuta na frequência de socorro em radiotelegrafia por um oficial de rádio usando fones ou alto-falante como se segue:

(I) — Se transportar, ou tiver certificado para transportar 250 passageiros, ou menos, no mínimo 3 horas de escuta por dia;

(II) — Se transportar ou tiver certificado para transportar mais de 250 passageiros, e efetuar uma viagem que tenha duração superior a 16 horas entre dois portos consecutivos, no mínimo 16 horas de escuta por dia. Nesse caso, o navio deve levar pelo menos dois oficiais de rádio;

(III) — Se transportar, ou tiver certificado para transportar mais de 250 passageiros, e efetuar uma viagem que tenha duração inferior a 16 horas entre dois portos consecutivos, no mínimo de 8 horas de escuta por dia.

(c) (I) — Todo navio de carga que, de conformidade com a Regra 3 deste Capítulo, for equipado com uma estação radiotelegráfica, se for equipado com um auto-alarme radiotelegráfico, deverá, de acordo com as disposições do parágrafo (d) desta Regra, e quando no mar, fazer escuta na frequência de socorro em radiotelegrafia por um oficial de rádio usando fones ou alto-falante no mínimo 8 horas por dia. Todavia, em navios de carga de mais de 1.600 toneladas de tonelage bruta, porém de menos de 3.500 toneladas de tonelage bruta, as Administrações poderão permitir que as horas de escuta sejam limitadas a um valor não inferior a 2 horas por dia, por um período de três anos, a contar da data de entrada em vigor, da presente Convenção.

(I) — Todo navio de carga de 300 toneladas de tonelage bruta ou mais, porém de menos de 1.600 toneladas de tonelage bruta, que for equipado com uma estação radiotelegráfica em consequência da Regra 4 deste Capítulo, se for equipado com um auto-alarme radiotelegráfico, deverá, de acordo com as disposições do parágrafo (d) desta Regra, e quando no mar, fazer escuta na frequência de socorro em radiotelegrafia por um oficial de rádio usando fones ou alto-falante, durante os períodos determinados pela Administração. As Administrações, contudo, levarão em conta que é desejável exigir, sempre que praticável, um período de escuta de pelo menos 8 horas por dia.

(d) Durante o período em que for exigido de um oficial de rádio por esta Regra fazer escuta na frequência de socorro em radiotelegrafia, o oficial de rádio poderá interromper essa escuta durante o tempo em que estiver atendendo ao tráfego em outras frequências, ou desempenhando-se de outras tarefas ou funções essenciais no serviço de rádio mas isso somente se não for praticável a escuta usando fones divididos ou alto-falante. Durante os períodos de silêncio estabelecidos pelo Regulamento Rádio, deverá sempre ser feita a escuta por um oficial de rádio usando fones ou alto-falante.

(e) Em todos os navios equipados com um auto-alarme radiotelegráfico, esse auto-alarme radiotelegráfico deverá, quando o navio estiver no mar, ser mantido em funcionamento sempre que não houver escuta de conformidade com os parágrafos (b), (c) ou (d) desta Regra e, quando praticável durante os períodos de operações radiotelegráficas.

(f) Os períodos de escuta estabelecidos por esta Regra incluídos os que forem determinados pelas Administrações, deverão ser mantidos de preferência durante os períodos estipulados para o serviço radiotelegráfico pelo Regulamento Rádio.

Regra 7

Escuta Radiotelefonía

(a) Todo navio que for equipado com uma estação radiotelegráfica de conformidade com a Regra 4 deste Capítulo, deverá, para fins de segurança, conduzir pelo menos um operador de radiotelefonía (que poderá ser o comandante, um oficial ou um integrante da tripulação que tenha apenas um certificado de radiotelefonía) e deverá, de acordo com as disposições do parágrafo (b) desta Regra, e quando no mar, fazer escuta contínua na frequência de socorro em radiotelefonía no local de onde se faz habitualmente a navegação usando um alto-falante ou qualquer outro meio adequado.

(b) A escuta poderá ser interrompida:

(I) — Quando o equipamento receptor estiver sendo utilizado para tráfego em outra frequência e não houver outro receptor disponível;

(II) — Quando, na opinião do comandante, as condições forem tais que a manutenção da escuta possa interferir com a segurança da navegação do navio. Contudo, sempre que possível, deverá ser feita a escuta durante os períodos de silêncio estipulados pelo Regulamento Rádio.

PARTE — C

Requisitos Técnicos

Estações Radiotelegráficas

(a) A estação radiotelegráfica deverá ser localizada de modo que não haja interferência de ruídos mecânicos ou de outra natureza na recepção adequada dos sinais rádio. A estação deverá ficar o mais alto que for praticável no navio, a fim de garantir o maior grau possível de segurança.

(b) O camarim de operação de radiotelegrafia deverá ter tamanho e ventilação suficiente para permitir a operação eficiente das instalações radiotelegráficas principal e de reserva, e não deverá ser usado para qualquer outra finalidade que interfira com a operação da estação radiotelegráfica.

(c) As acomodações para dormida, de pelo menos um oficial de rádio deverão ser localizadas o mais próximo possível do camarim de operação de radiotelegrafia. Nos navios novos, essas acomodações não deverão ser no interior do camarim de operação de radiotelegrafia.

(d) Deverá haver, entre o camarim de operação de radiotelegrafia, e o passadizo ou qualquer outro local acaso existente onde se faça a navegação, um sistema eficiente de chamada e comunicação por voz em ambos os sentidos, independente do sistema principal de comunicações do navio.

(e) A instalação radiotelegráfica deverá ser instalada em posição tal que fique protegida contra os efeitos prejudiciais da água ou de temperaturas extremas. Deve ter acesso fácil, tanto para uso imediato em caso de perigo, como para reparos.

(f) Deverá haver um relógio de confiança, com mostrador de diâmetro não inferior a cinco polegadas (ou 12,5 centímetros) e com ponteiro concêntrico de segundos, com o mostrador marcado para indicar os períodos de silêncio para o serviço radiotelegráfico, estipulados pelo Regulamento Rádio. Deverá ser montado fixamente no camarim de operação de radiotelegrafia, em posição na qual todo o mostrador possa ser visto com facilidade e com precisão pelo oficial de rádio, da posição de operação de radiotelegrafia e da posição de verificação do receptor de auto-alarme.

(g) Deverá haver uma lâmpada de emergência de confiança no camarim de operação de radiotelegrafia consistindo em uma lâmpada elétrica montada permanentemente de modo a fornecer iluminação satisfatória para os controles de operação e de reserva e para o relógio previsto pelo parágrafo (f) desta Regra. As instalações novas essa lâmpada se for alimentada pela fonte de energia de reserva exigida pelo Regulamento Rádio. (III) do parágrafo (a) da Regra 6 deverá ser controlada por chave que assegurem manobra independente localizada próximo da entrada principal do camarim de operação de radiotelegrafia e na posição de operação de radiotelegrafia, a menos que a disposição do camarim de operação de radiotelegrafia não permita. Essas chaves deverão ser claramente etiquetadas, para indicar sua finalidade.

(h) Deverá haver guardada no camarim de operação de radiotelegrafia, ou uma lâmpada elétrica de inspeção alimentada pela fonte de energia de reserva exigida pelo sub-parágrafo (III) do parágrafo (a) da Regra 9 deste Capítulo, e dotada de um cabo flexível de comprimento suficiente, ou uma lanterna.

(i) A estação radiotelegráfica deverá ser dotada de peças sobresselentes, ferramentas e equipamento de prova que permitam a sua manutenção em eficientes condições de operação, quando no mar. O equipamento de prova deve incluir um instrumento ou instrumentos para medir volts C.A., volts C.C. e ohms.

(j) Se houver um camarim de emergência separado, para operação da radiotelegrafia, a ele se aplicam as exigências dos parágrafos (d), (e), (f), (g) e (h) desta Regra.

Regra 9

Instalações Radiotelegráficas

(a) A menos que seja expressamente disposto em contrário nesta Regra:

(I) A estação radiotelegráfica deverá incluir uma instalação principal e uma instalação de reserva, eletricamente separadas e eletricamente independentes uma da outra.

(II) A instalação principal deverá incluir um transmissor principal, um receptor principal e uma fonte principal de energia.

(III) A instalação de reserva deverá incluir um transmissor de reserva, um receptor de reserva e uma fonte de energia de reserva.

(IV) Deverão existir e ser instaladas uma antena principal e uma antena de reserva, ressalvado que a Administração poderá isentar qualquer navio da exigência de uma antena de reserva, se julgar que a instalação de tal antena não seja prática nem razoável, mas nesse caso deverá haver uma antena sobresselente adequada, completamente montada para instalação imediata. Além disso, deverá haver quantidade suficiente de fio de antena e isoladores para permitir a montagem de uma antena adequada. A antena principal, se estiver montada entre sumos sujeitos a oscilações violentas, deverá ser adequadamente protegida contra ruptura.

(b) Nas instalações de navios de carga (exceto as dos navios de carga de 1.600 toneladas ou mais de tonelage bruta, equipados em 1º de novembro de 1957 ou posteriormente) se o transmissor principal atender as exigências impostas ao transmissor de reserva, este último não será obrigatório.

(c) (I) Tanto o transmissor principal como a de reserva deverão poder ser rapidamente ligados e sintonizados na antena principal e na antena de reserva se houver.

(II) Tanto o receptor principal como o de reserva deverão poder ser ligados em qualquer antena com a qual também se for usado.

(d) Todas as partes da instalação de reserva deverão ser colocadas o mais alto que for praticável no navio, de modo a garantir o maior grau possível de segurança.

(e) O transmissor principal e o de reserva deverão ser capazes de transmitir na frequência de socorro em radiotelegrafia usando uma chave de operação adequada a essa frequência, pelo Regulamento Rádio. Além disso, o transmissor principal deverá ser capaz de transmitir em pelo menos duas das frequências de socorro de emergência que são usadas com o Regulamento Rádio, bem como ser capaz de transmitir a mensagem de emergência de socorro em radiotelegrafia, a menos que a disposição do camarim de operação de radiotelegrafia não permita. Essas chaves deverão ser claramente etiquetadas, para indicar sua finalidade.

finição e as limitações quanto ao uso, estipulados no Regulamento Rádio.

(f) O transmissor principal e o de reserva deverão, se for prescrita emissão modulada pelo Regulamento Rádio, ter uma porcentagem de modulação não inferior a 70 por cento e uma frequência de modulação entre 450 e 1.350 ciclos por segundo.

(g) O transmissor principal e o transmissor de reserva deverão, quando ligados na antena principal, ter um alcance normal mínimo conforme abaixo especificado, isto é, deverão ser capazes de transmitir sinais claramente perceptíveis de navio para navio, durante o dia e sob condições e circunstâncias normais, na distância especificada (*).

	Alcance mínimo normal em milhas	
	Transmissor principal	Transmissor de reserva
Todos os navios de passageiros e navios de carga de 1.600 toneladas ou mais de tonelagem bruta ..	150	100
Navio de carga de menos de 1.600 toneladas de tonelagem bruta	100	75

Nota: dos poderão ser usados como guia. Na ausência de medida direta da intensidade de campo, os seguintes da-alcance normal:

Alcance normal em milhas	Metro-ampères (**)	Potência total na antena em watts (***)
200	128	200
175	102	125
150	76	71
125	59	41
100	45	25
75	34	14

(*) Normalmente, serão recebidos sinais claramente perceptíveis se o valor eficaz da intensidade de campo no receptor for pelo menos de 50 microvolts por metro.

(**) Esse valor representa o produto da altura máxima da antena acima da linha d'água mais mergulhada em metros, pela corrente da antena em ampères (valor eficaz). Os valores dados na segunda coluna da tabela correspondem a um valor médio da relação.

altura eficaz da antena
altura máxima da antena = 0,47

Essa relação varia com as locais da antena e pode variar entre 0,3 e 0,6. Os valores dados na terceira coluna da tabela correspondem a um valor médio da relação.

potência irradiada da antena
potência total da antena = 0,38

Essa relação varia consideravelmente de acordo com o valor da altura eficaz da antena e resistência da antena.

(h) — (I) Os receptores principal e de reserva deverão ser capazes de receber a frequência de socorro em radiotelegrafia e a classe de emissão atribuída a essa frequência pelo Regulamento Rádio.

(II) Além disso, o receptor principal deverá permitir a recepção das frequências e classes de emissão usadas para a transmissão de sinais horários, mensagens meteorológicas e outras comunicações relacionadas com a segurança da navegação e que sejam considerados necessárias pela Administração.

(III) Por um período não superior a cinco anos após a data de entrada em vigor da presente Convenção, o receptor do auto-alarme radiotelegráfico pode ser usado como receptor de reserva se for capaz de produzir efetivamente sinais em fones ou alto-falante a ele ligados com essa finalidade.

Quando utilizado dessa maneira, deverá ser ligado à fonte de energia de reserva.

(i) O receptor principal deverá ter sensibilidade suficiente para produzir sinais em fones ou alto falante quando a entrada do receptor for de 50 microvolts ou mais. O receptor de reserva deverá, excetuando-se os casos em que for usado para essa finalidade, um receptor de auto-alarme, ter sensibilidade suficiente para produzir sinais quando a entrada do receptor for de 100 microvolts ou mais.

(j) Deverá haver permanentemente, quando o navio estiver no mar, uma alimentação de energia elétrica suficiente para operar a instalação principal no alcance normal exigido pelo parágrafo (g) desta Regra, bem como com a finalidade de carregar qualquer bateria que faça parte da estação radiotelegráfica. A tensão de alimentação para a instalação principal deverá, no caso de navios novos, ser mantida dentro de — 10% da tensão nominal. No caso de navios existentes, ela deverá ser mantida o mais próximo possível da tensão nominal e, caso praticável, dentro de — 10 por cento.

(k) A instalação de reserva deverá ter uma fonte de energia independente da potência propulsora do navio e do sistema elétrico do navio. A Administração pode retardar a aplicação da exigência de uma fonte de energia de reserva por um período não superior, a três anos a partir da data da entrada em vigor da presente Convenção, no caso de instalações existentes em navios de carga de 500 toneladas e mais de tonelagem bruta, porém de, menos de 1.600 toneladas de tonelagem bruta, e que eram executadas, antes da data de entrada em vigor da presente Convenção, da exigência.

(*) Recomenda-se, como guia, a seguinte fórmula para determinar a carga elétrica a ser fornecida pela fonte de energia de reserva:

gência de serem equipados com uma fonte de energia de reserva.

(I) A fonte de energia de reserva, será constituída, de preferência, por uma bateria de acumuladores que possa ser carregada pelo sistema elétrico do navio e deverá ser capaz, em qualquer caso e sob quaisquer circunstâncias, de colocar rápida e eficientemente em operação o transmissor e o receptor de reserva durante pelo menos seis horas contínuas sob condições normais de trabalho, além de qualquer das cargas adicionais mencionadas nos parágrafos (m) e (n) desta Regra (*).

1/2 do consumo de corrente do transmissor com o manipulador variado (sinal);

— 1/2 do consumo de corrente do transmissor com o manipulador levantado (espaço);

consumo de corrente do receptor e circuitos adicionais ligados a fonte de energia de reserva.

(m) A fonte de reserva de energia deverá ser utilizada para alimentar a instalação de reserva e o dispositivo de manipulação de sinal automático de alarme especificado no parágrafo (r) desta Regra, se for operado eletricamente.

A fonte de reserva de energia pode também ser usada para alimentar:

(I) O auto-alarme radiotelegráfico;

(II) A lâmpada de emergência especificada no parágrafo (g) da Regra 2;

(III) O radiogoniômetro;

(IV) Qualquer dispositivo, estipulado pelo Regulamento Rádio, para permitir a comutação da condição de transmissão para a recepção e vice-versa.

Respeitadas as disposições, do parágrafo (m) desta Regra, a fonte de energia de reserva não poderá ser usada para outras finalidades além das especificadas neste parágrafo.

(n) A despeito das disposições do parágrafo (m) desta Regra, a Administração pode autorizar, em navios de carga, o uso da fonte de energia de reserva para um número reduzido de circuitos de emergência de baixa potência que estejam inteiramente confinados à parte superior do navio, como a iluminação de emergência do convés das embarcações sob as ressalvas de que esses circuitos possam ser facilmente desligados, se necessário, e de que a fonte de energia tenha capacidade suficiente para suportar a carga adicionais.

(o) A fonte de energia de reserva e seu quadro deverão ficar o mais alto que for possível no navio e deverão ser acessíveis ao oficial de rádio. O quadro, sempre, que possível, deverá ser localizado no camarim de rádio; se não o for, deverá poder ser iluminado.

(p) Quando o navio estiver no mar, as baterias de acumuladores, quer façam parte da instalação principal ou da instalação de reserva, deverão ser carregadas diariamente até a condição normal de carga completa.

(q) Deverão ser tomadas todas as medidas a fim de eliminar na forma do possível, e suprimir as causas de interferência rádio de aparelhos elétricos ou outros a bordo. Caso necessário, deverão ser adotadas medidas para assegurar que as antenas ligadas a receptores de radiodifusão não causem interferência ao funcionamento correto e eficiente da instalação radiotelegráfica. No projeto de navios novos, deve-se levar isso em especial consideração.

(r) Além do meio de transmitir manualmente o sinal de alarme radiotelegráfico, deverá haver um dispositivo de manipulação automática do alarme radiotelegráfico, capaz de manipular os transmissores principal e de reserva, para a transmissão do

sinal de alarme radiotelegráfico. Esse dispositivo deverá poder ser rearmado de operação a qualquer momento, a fim de permitir a operação manual imediata do transmissor. Se for operado eletricamente, esse dispositivo deverá ser capaz de operar alimentado pela fonte de energia de reserva.

(s) No mar, caso não seja usado para comunicações, o transmissor de reserva deverá ser provido diariamente usando-se uma antena artificial adequada, e pelo menos uma vez em cada viagem, usando a antena de reserva, se a houver instalada. A fonte de energia de reserva também deverá ser provida diariamente.

(t) Todos os equipamentos que constituem parte da instalação radiotelegráfica deverão ser de construção e construídos de modo a permitirem acesso fácil para a manutenção.

(u) A despeito das disposições da Regra 4 deste Capítulo, a Administração pode, no caso de navios de carga de menos de 1.600 toneladas de tonelagem bruta, transgredir ao cumprimento integral da Regra 8 deste Capítulo e da presente Regra, desde que o padrão da estação radiotelegráfica, em hipótese alguma, caia abaixo do equivalente ao prescrito na Regra 14 e na Regra 15 de presente Capítulo para estações radiotelegráficas, na medida integral do que for aplicável. Em especial, no caso de navios de carga de 500 toneladas e mais de tonelagem bruta, porém de menos de 1.600 toneladas de tonelagem bruta, a Administração não precisa exigir:

(I) Um receptor de reserva.

(II) Uma fonte de energia de reserva, nas instalações existentes.

(III) Proteção da antena principal contra ruptura por oscilações violentas.

(IV) Que os meios de comunicação entre a estação radiotelegráfica e o passageiro sejam independentes do sistema principal de comunicações.

(V) Que o alcance do transmissor seja superior a 75 milhas.

Regra 1)

Auto-Alarme Radiotelegráfico

(a) Qualquer auto-alarme radiotelegráfico instalado após a data de entrada em vigor da presente Convenção deverá preencher os seguintes requisitos mínimos:

(I) Na ausência de interferência de qualquer espécie deverá ter capacidade de ser atuado, sem ajustagem manual, por qualquer sinal de alarme radiotelegráfico transmitido na frequência de socorro em radiotelegrafia por qualquer estação costeira, transmissor de emergência de navio ou de embarcação de salvamento que opere de acordo com o Regulamento Rádio, desde que a intensidade do sinal na entrada do receptor seja maior do que 100 microvolts e menor de que 1 volt.

(II) Na ausência de interferência de qualquer espécie deverá ser atuado por três ou quatro traços consecutivos quando os traços variam em duração desde 3,5 até o mais próximo possível de 6 segundos e os intervalos variam entre 1,5 segundos e o menor valor praticável de preferência não superior a 10 milissegundos.

(III) Não deverá ser atuado por ruídos atmosféricos por qualquer outro sinal que não o sinal de alarme radiotelegráfico, desde que os sinais recebidos não venham a constituir na realidade um sinal que se enquadre dentro dos limites de tolerância indicados em (II).

(IV) A seletividade do auto-alarme radiotelegráfico deverá ser tal que proporcione uma sensibilidade praticamente uniforme sobre uma faixa

que não se estenda menos do que 4kc/s e mais do que 8kc/s para qualquer lado da frequência de socorro em radiotelegrafia e que proporcione, fora dessa faixa, uma sensibilidade que caia o mais rapidamente possível, de conformidade com os melhores padrões de fabricação.

(V) Caso praticável, o auto-alarمة radiotelegráfico deverá, na presença de ruídos atmosféricos ou sinais interferentes, ajustar-se automaticamente de modo que, dentro de um tempo razoavelmente curto, se aproxime da condição na qual possa distinguir mais rapidamente o sinal de alarme radiotelegráfico.

(VI) Quando atuado por um sinal de alarme radiotelegráfico, ou no caso de defeito do aparelho, o auto-alarمة radiotelegráfico deverá provocar um aviso audível contínuo no camarim de operação de radiotelegrafia, no local das acamadações de dormida do oficial de rádio, ou no passadiço. Caso praticável, deverá também dar aviso quando ocorrer defeito em qualquer parte de todo o sistema receptor de alarme. Deverá haver somente uma chave para interromper o aviso e essa chave deverá ser localizada no camarim de operação da radiotelegrafia.

(VII) Para a finalidade de provar regularmente o auto-alarمة radiotelegráfico, o aparelho deverá incluir um gerador pre-sintonizado na frequência de socorro em radiotelegrafia e um dispositivo de manipulação, por meio dos quais se produza um sinal de alarme radiotelegráfico da intensidade mínima indicada em (i). Deverá haver também um meio de ligar fones, com a finalidade de ouvir os sinais recebidos pelo auto-alarمة radiotelegráfico.

(VIII) O auto-alarمة radiotelegráfico deverá ser capaz de suportar vibração, unidade e variações de temperatura equivalentes às duras condições experimentadas pelos navios no mar, devendo continuar a operar em tais condições.

(b) Antes de aprovar um novo tipo de auto-alarمة radiotelegráfico, a Administração deverá assegurar-se, por meio de provas práticas realizadas sob condições de operações equivalentes às que são encontradas na prática, de que o aparelho satisfaz ao disposto no parágrafo (a) desta Regra.

(c) Nos navios equipados com um auto-alarمة radiotelegráfico, sua eficiência será verificada por um oficial de rádio pelo menos uma vez em cada 24 horas, quando no mar. Se ele não estiver em condições perfeitas de funcionamento, o oficial de rádio deverá comunicar o fato ao comandante ou oficial de serviço no passadiço.

(d) Um oficial de rádio deverá verificar periodicamente o funcionamento adequado do receptor do auto-alarمة radiotelegráfico, com sua antena normal ligada, ouvindo os sinais e comparando-os com sinais semelhantes na frequência de socorro em radiotelegrafia, recebidos na instalação principal.

(e) Na medida do que for praticável, o auto-alarمة radiotelegráfico quando ligado a uma antena, não deverá afetar a precisão do radiogoniômetro.

(f) Os auto-alarmes radiotelegráficos que não satisfizerem às disposições das exigências do parágrafo (a) desta Regra, deverão ser substituídos por auto-alarmes que o farão, dentro de quatro anos a partir da data de entrada em vigor da presente Convenção.

Regra 11

Radiogoniômetros

O aparelho de radiogoniometria exigido pela Regra 13 do Capítulo V deverá ser eficiente e capaz de receber sinais com o mínimo de ruído do receptor e de tomar marcações a partir das quais se possam determinar a marcação verdadeira e o sentido.

(b) Deverá ser capaz de receber sinais nas frequências de radiotelegrafia atribuídas pelo Regulamento Rádio às finalidades de socorro e radiogoniometria e para radiofaróis marítimos.

(c) Na ausência de interferência, o aparelho de radiogoniometria deverá ter sensibilidade suficiente para permitir a tomada de marcações precisas, com um sinal que tenha intensidade de campo de 50 microvolts por metro ou mais.

(d) Na medida do praticável, a antena do aparelho radiogoniométrico deverá ser localizada de modo que haja a menor interferência possível sobre a determinação eficiente de marcações, por parte de ruídos mecânicos ou de outra natureza qualquer.

(e) Na medida do praticável o sistema de antena do aparelho radiogoniométrico será erigido de modo que a determinação eficiente de marcações seja afetada o menos possível pela estreita proximidade de outras antenas, adriças, estais ou outros objetos metálicos grandes.

(f) Deverá haver um sistema eficiente de chamada e comunicação por voz embos os sentidos entre o radiogoniômetro e o passadiço.

(g) Todos os radiogoniômetros deverão ser calibrados de modo julgado satisfatório pela Administração, quando da instalação. A calibração deverá ser verificada por marcações de conferência ou por outra calibração, sempre que houver qualquer modificação na posição de qualquer antena ou de qualquer estrutura da conexão que possa afetar apreciavelmente a precisão do radiogoniômetro. Os detalhes da calibração deverão ser verificados em intervalos anuais ou tão próxima de anuais quanto possível, haverá um registro das calibrações e de quaisquer verificações feitas em sua precisão.

Regra 12

Instalação radiotelegráfica para equipar embarcações de salvamento a motor

(a) A instalação radiotelegráfica exigida pela Regra 14 do Capítulo III deverá incluir um transmissor, um receptor e uma fonte de energia. Deverá ser projetada de modo a poder ser usada por uma pessoa não conhecedora.

(b) O transmissor deverá ser capaz de transmitir na frequência de socorro em radiotelegrafia usando uma classe de emissão atribuída pelo Regulamento Rádio para essa frequência. O transmissor deverá também ser capaz de transmitir na frequência de socorro em radiotelegrafia usando a classe de emissão designada pelo Regulamento Rádio para embarcações de salvamento nas faixas entre 4.000 kc/s e 27.500 kc/s.

(c) O transmissor deverá, se for prescrita emissão modulada pelo Regulamento Rádio, ter uma porcentagem de modulação não inferior a 70 por cento e uma frequência de modulação entre 450 e 1.350 ciclos por segundo.

(d) Além de um manipulador para transmissões manuais, o transmissor deverá ser equipado com um dispositivo automático de manipulação para a transmissão dos sinais de alarme radiotelegráfico de socorro.

(e) Na frequência de socorro em radiotelegrafia, o transmissor deverá ter um alcance normal mínimo (conforme especificado no parágrafo (g) da Regra 9 deste Capítulo), de 25 milhas, usando a antena fixa (*).

(f) O receptor deverá ser capaz de receber o sinal de alarme radiotelegráfico, a frequência de socorro em radiotelegrafia e as classes de emissão atribuídas pelo Regulamento Rádio para essa frequência.

(g) A fonte de energia deverá consistir em uma bateria de acumuladores com capacidade suficiente para alimentar o transmissor durante quatro horas contínuas sob condições normais de trabalho. Se a bateria for um tipo que necessite de carregar, deverá haver meios para carregá-la pela alimentação de energia do navio. Além disso, deverá haver meios de carregá-la depois que a embarcação de salvamento for lançada.

(h) Quando a potência para a instalação radiotelegráfica e para o holofote exigido pela Regra 14 do Capítulo III, for obtida da mesma bateria, ela deverá ter capacidade suficiente para atender à carga adicional d. holofote.

(i) Deverá haver um tipo fixo de antena, juntamente com meios para sustentá-la na maior altura praticável. Além disso, caso praticável, deverá haver uma antena sustentada por um pápagaio ou balão.

(j) No mar, um oficial de rádio deverá, em intervalos semanais, verificar o transmissor, usando uma antena artificial adequada e deverá carregar a bateria a plena carga se for do tipo que necessite carga.

Regra 13

Aparelhamento de rádio portátil para embarcações de salvamento

(a) O aparelhamento exigido pela Regra 13 do Capítulo III deverá incluir um transmissor, um receptor, uma antena e uma fonte de energia. Deverá ser projetada de modo a poder ser usada por uma pessoa não conhecedora, em caso de emergência.

(b) O aparelho deverá ser facilmente portátil e estancado, capaz de flutuar na água do mar e capaz de poder ser lançado ao mar sem danos. Os equipamentos novos deverão ser os mais leves e compactos que for possível e deverão de preferência ser capazes de utilização tanto em embarcações como em balsas de salvamento.

(c) O transmissor deverá ser capaz de transmitir na frequência de socorro em radiotelegrafia usando uma classe de emissão atribuída pelo Regulamento Rádio para essa frequência e, nas faixas entre 4.000 kc/s e 27.500 kc/s, de transmitir na frequência de radiotelegrafia e usando a classe de emissão atribuída pelo Regulamento Rádio de embarcações de salvamento. No entanto, a Administração, pode permitir que o transmissor seja capaz de transmitir na frequência de socorro em radiotelegrafia e usando a classe de emissão atribuída pelo Regulamento Rádio para essa frequência seja como alternativa seja como serêcimo à transmissão na frequência de radiotelegrafia atribuída pelo Regulamento Rádio para embarcações de salvamento nas faixas entre 4.000 kc/s e 27.500 kc/s.

(d) O transmissor deverá ter se for prescrita emissão modulada pelo Regulamento Rádio uma porcentagem de modulação não inferior a 70 por cento e, no caso de emissão radiotelegráfica deverá ter uma frequência de modulação entre 450 e 1.350 ciclos por segundo.

(e) Além de um manipulador para transmissões manuais, o transmissor deverá ter um dispositivo automático

(*) Na ausência de medição de intensidade de campo, pode-se admitir que o alcance será obtido se o produto da altura da antena acima da linha d'água pela corrente da antena (valor eficaz), for de 10 metros-amperes.

de manipulação para a transmissão dos sinais de alarme radiotelegráfico e de socorro. Se o transmissor for capaz de transmitir na frequência de socorro em radiotelegrafia, deverá ser dotado de um dispositivo automático que satisfaça às exigências do parágrafo (e) da Regra 15 deste Capítulo, para transmissão do sinal de alarme radiotelegráfico.

(f) O receptor deverá ser capaz de receber a frequência de socorro em radiotelegrafia e as classes de emissão atribuídas pelo Regulamento Rádio para aquela frequência.

(g) A antena deverá ser do tipo auto-sustentado ou capaz de ser sustentada pelo mastro de uma embarcação de salvamento na maior altura praticável.

(h) O transmissor deverá fornecer uma potência de radiofrequência adequada (*) à antena exigida pelo parágrafo (a) desta Regra e deverá, de preferência, obter sua alimentação de um gerador manual. Se operar com bateria deverá satisfazer às condições estabelecidas pela Administração, no sentido de assegurar que ela seja de um tipo durável e de capacidade adequada.

(i) No mar, um oficial de rádio ou operador radiotelegráfico, conforme o caso, deverá verificar o transmissor em intervalos semanais, usando uma antena artificial adequada e deverá carregar a bateria a plena carga, se for do tipo que necessite carga.

(j) Para aplicação desta Regra, equipamentos novos significam equipamentos fornecidos a um navio após a data de entrada em vigor da presente Convenção.

Regra 14

Estações Radiotelefônicas

(a) A estação radiotelefônica deverá ser na parte superior do navio e localizada de tal modo que fique protegida no maior grau possível dos ruídos que possam prejudicar a recepção correta de mensagens e sinais.

(b) Deverá haver comunicações eficientes entre a estação radiotelefônica e o passadiço.

(c) Deverá haver um relógio de confiança, montado fixamente em posição tal que todo o mostrador possa ser facilmente observado da posição de operação da radiotelegrafia.

(d) Deverá haver uma lâmpada de emergência de confiança, independente do sistema que alimenta a iluminação normal da instalação radiotelefônica, e montada permanentemente de modo a fornecer iluminação satisfatória para os controles de operação da instalação radiotelefônica, para o relógio exigido pelo parágrafo (c) desta Regra e para o cartaz de instruções exigido pelo parágrafo (f).

(e) Quando a fonte de energia consistir em uma bateria ou em vários, a estação radiotelefônica deverá ter meios para verificar sua condição de carga.

(f) Deverá haver um cartaz de instruções com um resumo claro do procedimento radiotelefônico de socorro, bem visível da posição de operação da radiotelegrafia.

(*) Pode-se admitir que as finelidades desta Regra sejam satisfeitas pelo seguinte desempenho:

Pelo menos 11 watts de entrada na placa do estágio final, ou uma saída de radiodifusão de pelo menos 2.0 watts (emissão A2), em 500 kc/s numa antena artificial com resistência efetiva de 15 ohms e capacidade em série de 100 x 10-12 farads. A porcentagem de modulação deverá ser de pelo menos 70 por cento.

Regra 13

Instalações Radiotele-
fônicas

(a) A instalação radiotelefônica deverá incluir um transmissor, um receptor e uma fonte de energia.

(b) O transmissor deverá ser capaz de transmitir na frequência de socorro em radiotelefonia e em pelo menos uma outra frequência das faixas entre 1.605 kc/s e 2.850 kc/s, usando a classe de emissão atribuída pelo Regulamento Rádio para essas frequências. Em operação normal, o transmissor deverá ter uma porcentagem de modulação de pelo menos 70 por cento, no pico de intensidade.

(c) — (I) No caso de navios de carga de 500 toneladas e mais de tonelagem bruta, porém de menos de 1.600 toneladas de tonelagem bruta, o transmissor terá um alcance normal mínimo de 150 milhas; isto é, deverá ser capaz de transmitir sinais claramente perceptíveis de navio para navio, de dia, sob condições e circunstâncias normais, nessa distância. — (Normalmente serão recebidos sinais claramente perceptíveis se o valor eficaz da intensidade de campo produzida no receptor pela portadora não modulada for pelo menos de 25 microvolts por metro) (*).

(II) No caso de navios de carga de 300 toneladas e mais de tonelagem bruta, porém de menos de 500 toneladas de tonelagem bruta para instalações existentes, o transmissor deverá ter um alcance normal mínimo de pelo menos 75 milhas; para instalações novas, o transmissor deverá produzir uma potência na antena de pelo menos 15 watts (portadora não modulada).

(d) O transmissor deverá ser dotado de um dispositivo para a geração do sinal de alarme radiotelefônico por meios automáticos. O dispositivo deverá poder ser retirado de operação a qualquer momento, a fim de permitir a transmissão imediata de uma mensagem de socorro. A Administração pode retardar a aplicação da exigência do dispositivo por um período não superior a três anos a contar da data de entrada em vigor da presente Convenção.

(e) O dispositivo exigido pelo parágrafo (d) desta Regra deverá satisfazer aos seguintes requisitos:

(I) A tolerância da frequência de cada tom de modulação será de 1,5 por cento.

(II) A tolerância de duração de cada tom de modulação será de 50 milissegundos.

(III) O intervalo entre dois tons de modulação consecutivos não deverá ser superior a 50 milissegundos.

(IV) A relação de amplitude do tom mais forte para o mais fraco deverá ficar entre os limites de 1 a 1,2.

(f) O receptor exigido pelo parágrafo (a) desta Regra deverá ser capaz de receber a frequência de socorro em radiotelefonia e pelo menos uma outra frequência disponível para estações marítimas de radiotelefonia nas faixas entre 1.605 kc/s e 2.850 kc/s, usando a classe de emissão atribuída pelo Regulamento Rádio a essas frequências. Além disso, o receptor deverá permitir a recepção de outras frequências, usando as respectivas classes de emissão a elas atribuídas e usadas para a transmissão de mensagens meteorológicas em radiotelefonia ou outras comunicações relacionadas com a segurança da navegação de ultrapassadas necessárias pela Administração. O receptor deverá ter sensibilidade suficiente para produzir sinais por meio de um alto-falante

(*) Na ausência de medida da intensidade de campo, pode-se admitir que esse alcance se obtenha por uma potência na antena de 15 watts (portadora não modulada), com um rendimento da antena de 27 por cento.

quando a entrada do receptor for de 50 microvolts ou mais.

(g) O receptor usado para a escuta na frequência de socorro em radiotelefonia deverá ser pre-ajustado nessa frequência, ou construído de modo que a ajustagem na frequência possa ser feita de modo rápido e rigoroso e que, quando ajustado nessa frequência, o receptor não seja acidentalmente desajustado com facilidade. A Administração poderá retardar a aplicação das exigências deste parágrafo, no caso de instalações existentes, por um período não superior a três anos a partir da data da entrada em vigor da presente Convenção.

(h) A fim de permitir rápida passagem da condição de transmissão para a de recepção, quando se usar comutação manual, o controle do dispositivo de comutação deverá, quando praticável, ser localizado no microfone ou no monofone.

(i) Quando o navio estiver no mar, deverá haver permanentemente disponível uma fonte principal de energia suficiente para operar a instalação com o alcance normal exigido pelo parágrafo (c) desta Regra. Se forem usadas baterias, elas deverão, em quaisquer circunstâncias, ter capacidade suficiente para operar o transmissor e o receptor pelo menos durante seis horas contínuas, sob condições normais de trabalho (*). Em instalações de navios de carga de 500 e mais de tonelagem bruta, porém de menos de 1.600 toneladas de tonelagem bruta, executadas a 19 de novembro de 1952 ou posteriormente, deverá haver uma fonte de energia de reserva na parte superior do navio, a menos que a fonte principal de energia af esteja situada.

(j) A fonte de energia de reserva, quando existente, poderá ser usada apenas para alimentar:

(I) A instalação radiotelefônica.

(II) A lâmpada de emergência exigida pelo parágrafo (d) da Regra 14.

(III) O dispositivo exigido pelo parágrafo (d) desta Regra, para a geração do sinal de alarme radiotelefônico.

(k) A despeito das disposições do parágrafo (j) desta Regra, a Administração poderá autorizar o uso da fonte de energia de reserva, se a houver, para um radiogoniômetro, quando instalado, e para um número reduzido de circuitos de emergência de baixa potência, que estejam inteiramente confinados a parte superior do navio, como a iluminação de emergência do convés das embarcações, sob as ressalvas de que essas cargas adicionais possam ser facilmente desligadas e de que a fonte de energia tenha capacidade suficiente para suportá-las.

(l) Quando o navio estiver no mar, qualquer bateria existente deverá ser mantida carregada, de modo a satisfazer às exigências do parágrafo (i) desta Regra.

(m) Deverá haver uma antena instalada que, se for sustentada entre suportes sujeitos a trepidação, deverá, no caso de navios de 500 toneladas e mais de tonelagem bruta, porém de menos de 1.600 toneladas de tonelagem bruta, ser protegida contra rupturas. Além disso, deverá haver

(*) Recomenda-se, como guia, a seguinte fórmula para determinar a carga elétrica a ser fornecida pelas baterias, para terem seis horas de reserva de capacidade:

1/2 do consumo de corrente necessária para a transmissão de voz + consumo de corrente do receptor

+ consumo de corrente de todas as cargas adicionais que as baterias possam alimentar em ocasião de perigo ou emergência.

uma antena sobressalente completamente montada para substituição imediata ou, quando isso não for praticável, quantidade suficiente de fio de antena e isoladores para permitir a instalação de uma antena sobressalente. Deverá haver também, as ferramentas suficientes para instalar uma antena.

PARTE D

Livros Registro

Regra 16

Livros Registro

(a) O livro registro (diário do serviço rádio), exigido pelo Regulamento Rádio para um navio equipado com uma estação radiotelefônica de conformidade com a Regra 3 ou Regra 4 deste Capítulo, deverá ser mantido no camarim de operação da radiotelefonia durante a viagem.

Cada oficial de rádio deverá registrar no livro o seu nome, as horas em que entrar e sair de serviço e todos os incidentes relacionados com o serviço rádio que ocorrerem durante o seu serviço e que possam ter importância para a salvaguarda da vida no mar. Além disso, deverão ser registrados no livro:

(I) Os lançamentos exigidos pelo Regulamento Rádio.

(II) Detalhes de manutenção incluindo registro de carga das baterias, na forma que for prescrita pela Administração.

(III) Um registro diário de que foi cumprida a exigência do parágrafo (p) da Regra 9 deste Capítulo.

(IV) Detalhes das provas do transmissor de reserva e fonte de energia de reserva feitas de conformidade com o parágrafo (s) da Regra 9 deste Capítulo.

(V) Em navios equipados com um auto-alarme radiotelefônico detalhes das provas feitas de conformidade com o parágrafo (c) da Regra 10 deste Capítulo.

(VI) Detalhes da manutenção das baterias, incluindo o registro da carga (se for aplicável) exigido pelo parágrafo (j) da Regra 12 deste Capítulo e detalhes das provas exigidas pelo parágrafo relacionado com os transmissores instalados em embarcações de salvamento.

(VII) Detalhes da manutenção das baterias, incluindo o registro da carga (se for aplicável), exigido pelo parágrafo (i) da Regra 13 deste Capítulo e detalhes das provas exigidas pelo parágrafo relacionado com equipamento rádio portátil para embarcações de salvamento.

(b) O livro registro (diário do serviço rádio) exigido pelo Regulamento Rádio para um navio equipado com uma estação radiotelefônica de conformidade com a Regra 4 deste Capítulo, deve ser colocado no local onde se faz a escuta. Cada operador qualificado, e cada comandante, oficial ou integrante da tripulação que faça quarto de escuta de acordo com a Regra 7 deste Capítulo deverá registrar no livro de registro, com seu nome, os detalhes de todos os incidentes relacionados com o serviço rádio durante seu quarto e que possam ter importância para a salvaguarda da vida no mar. Além disso, deverão também ser registrados no livro:

(I) Os detalhes exigidos pelo Regulamento Rádio.

(II) A ocasião em que se inicia o serviço de escuta quando o navio sai do porto e a ocasião em que é encerrado, quando o navio entra no porto.

(III) A ocasião em que o serviço de escuta for por qualquer motivo interrompido, e a ocasião em que for reiniciado.

(IV) Detalhes da manutenção das baterias (quando existentes) incluindo o registro da carga exigido pelo parágrafo (i) da Regra 15 deste Capítulo.

(V) Detalhes da manutenção das baterias, incluindo o registro da carga (quando for aplicável), exigido pelo parágrafo (i) da Regra 13 deste Capítulo, e detalhes das provas exigidas pelo parágrafo relacionado com o equipamento rádio portátil para embarcações de salvamento.

(c) Os livros registro rádio serão exibidos para inspeção dos funcionários autorizados pela Administração a efetua-la.

CAPÍTULO V

Segurança da Navegação

Regra 1

Aplicação

Salvo disposição expressa em contrário, este Capítulo se aplica a todos os navios, em qualquer viagem, exceto navios de guerra e os navios empregados exclusivamente na navegação dos grandes Lagos da América do Norte, suas intercomunicações e suas águas tributárias, até o limite, a leste, da saída inferior da represa de St. Lambert, em Montreal, Província de Quebec, no Canadá.

Regra 2

Mensagens de Perigo

(a) O Comandante de todo navio que se achar em presença de gelo flutuante perigoso, de um derelito perigoso, ou de qualquer outro perigo imediato à navegação, ou de uma tempestade tropical, ou encontrar temperaturas do ar abaixo da temperatura de congelamento associadas com ventos tempestuosos ocasionando forte acúmulo de gelo na superestrutura, ou ventos de força 10 ou acima na escala de Beaufort, relativamente ao qual não tenha sido recebido nenhum alarme de tempestade, é obrigado a informar, por todos os meios disponíveis, aos navios nas vizinhanças assim como às autoridades competentes do primeiro ponto de vista ao qual possa comunicar-se. Nenhuma forma especial de transmissão é imposta. A informação pode ser transmitida em linguagem clara (de preferência em inglês) ou por meio do Código Internacional de Sinais. Deve ser disseminada entre os navios nas vizinhanças e enviada ao primeiro ponto da costa com o qual possa ser estabelecido contato, com a solicitação de que seja transmitida às autoridades competentes.

(b) Cada governo Contratante tomará as medidas que julgar necessárias para assegurar que qualquer informação sobre os perigos mencionados no parágrafo a), logo que recebida, seja levada ao conhecimento dos interessados e comunicada aos outros Governos interessados.

(c) A transmissão de mensagens expedidas de acordo com o parágrafo a) desta Regra devem ser precedidas do sinal "Segurança de Navegação", usando o procedimento prescrito pelas Regras Rádio, tal como definidas na Regra 2 do Capítulo IV.

Regra 3

Informações necessárias nas mensagens de perigo

As seguintes informações são necessárias nas mensagens de perigo:

(a) Gelo flutuante, derelitos e outros perigos imediatos à navegação:

(I) A natureza do gelo flutuante, do derelito ou dos perigos observados.

(II) A posição do gelo flutuante, do derelito ou do perigo no momento da última observação.

(III) A data e a hora (Hora Média de Greenwich) em que o perigo foi observado pela última vez.

(b) Tempestades tropicais (huracões nas Antilhas; tufões nos mares da China e ciclones no Oceano Índico e tempestades da mesma natureza em outras regiões);

(I) Mensagem assinalando que uma tempestade tropical foi encontrada. Esta obrigação deve ser compreendida em sentido geral e a informação deverá ser transmitida todas as vezes que o Comandante acreditar que uma tempestade tropical está se formando ou reina em suas vizinhanças.

(II) Data, hora (Hora Média de Greenwich) e posição do navio quando foi feita a observação.

(III) O maior número possível das seguintes informações deve ser incluído na mensagem:

— pressão barométrica, de preferência correla (declarando se é em milibares, polegadas ou milímetros, e se foi ou não corrigida);

— tendência barométrica (variação da pressão barométrica nas últimas três horas);

— direção do vento verdadeiro;

— força do vento (escala de Beaufort);

— estado do mar (calmo, moderado, forte e tempestuoso);

— vagas (fracas, moderadas, fortes) e direção verdadeira de onde vem. Período ou comprimento de vaga (curta, média e longa) também serão informações valiosas.

— rumo verdadeiro e velocidade do navio.

(c) Observações posteriores. Quando um Comandante comunicar a existência de uma tempestade tropical ou qualquer outra tempestade perigosa, é desejável, porém não obrigatório, efetuar outras observações e transmiti-las a todas as horas, se possível, mas em todo caso, a intervalos de pelo menos 3 horas, enquanto o navio permanecer sob a influência da tempestade.

(d) Ventos de força 10 ou acima da escala de Beaufort sobre os quais nenhum alarme tenha sido ainda recebido.

Esta informação se relaciona com tempestades outras que não as tempestades tropicais mencionadas no parágrafo b); quando uma tal tempestade for encontrada, a mensagem deve conter informações idênticas às que estão mencionadas no parágrafo b), excluindo-se os detalhes relativos ao mar e às vagas.

(e) Temperaturas do ar baixo da temperatura de congelamento acompanhadas de ventos tempestuosos ocasionando grande acúmulo de gelo na superestrutura:

(I) Data e hora (Hora Média de Greenwich);

(II) Temperatura do ar;

(III) Temperatura da água do mar (se possível);

(IV) Força e direção do vento.

Exemplos:

Gelos flutuantes:

TTT. Gelo. Grande Gelo flutuante avistado a 4.605N, 4.410W, às 8,00 GMT. 15 maio.

Derelito:

TTT. Derelito observado quase submerso a 4.096N, 1.243W, às 1.530 GMT. 21 abril.

Perigo à navegação:

TTT. Navegação. Barca Farol Alfa fora de posição. 1.800 GMT. 3 janeiro.

Tempestade tropical:

TTTT. Tempestade. 0300 GMT. 18 agosto 2204E. Barômetro correto 994 milibares, tendência para baixa 8 milibares. Vento NW força 9, fortes aguaceiros. Grandes vagas de E, Rumo 067,5 nos.

TTTT. Tempestade. As aparências indicam a aproximação de um furacão. 1300 GMT. 14 setembro 2200N, 7236W. Barômetro correto 994 polegadas, tendência para baixo 9,016 polegadas. Ventos NE, força 8,

aguaceiros frequentes. Rumo 035° 9 nós.

TTT. Tempestade. As condições indicam a formação de um ciclone grande intensidade. 0300GMT. 4 maio. 152N, 9233E. Barômetro não correto 753.3 milímetros, tendência para baixa 5 milímetros. Vento S quarta de SW, força 5. Rumo 300,8 nós.

TTT. Tempestade. Tufão no SE. 0300 GMT. 12 junho. 1812. 12305 E. O barômetro baixa rapidamente. O vento aumenta do Norte.

Regra 4

Serviços meteorológicos

(a) Os Governos Contratantes se comprometem a incentivar os seus navios no mar a coletar as informações de ordem meteorológicas e a examiná-las, divulgá-las e disseminá-las da maneira mais eficaz com o objetivo de auxiliar a navegação. As Administrações devem incentivar o emprego de instrumentos que apresentem um alto grau de exatidão e facilitar a inspeção dos mesmos quando for pedida.

(b) Os Governos Contratantes se comprometem em particular a colaborar na aplicação, da melhor forma possível, das disposições meteorológicas seguintes.

(I) Avisar os navios da existência de ventos fortes, tempestades e tempestade tropicais, não só pela transmissão de mensagens radiotelegráficas como pelo uso de sinais apropriados em pontos da costa.

(II) Transmitir diariamente, pelo rádio, boletins sobre o estado do tempo apropriados à navegação, contendo os elementos do tempo reinante, estado do mar e gelos flutuantes, previsões e, quando possível, informações complementares que permitam o traçado, no mar de cartas meteorológicas simples e sirvam de incentivo à transmissão de cartas meteorológicas idênticas.

(III) Preparar e distribuir as publicações que forem consideradas necessárias para a realização de um eficiente trabalho meteorológico no mar e providenciar para que sejam publicadas cartas diárias sobre o estado do tempo, e postas à disposição dos navios que se vão fazer ao mar.

(IV) Providenciar para que certos navios especialmente designados, sejam providos de instrumentos controlados (tais como barômetro, barógrafo, psicômetro e termômetros para medir temperatura da água do mar), destinados a serem empregados com este fim e que se façam observações meteorológicas, (pelo menos 4 vezes ao dia) desde que as condições o permitam; e incentivar outros navios a fazerem observações sobre uma forma simplificada, especialmente quando eles se encontrarem em regiões onde a navegação é pouco intensa, sendo entendido que estes navios transmitirão estas observações pelo rádio no interesse dos diversos serviços meteorológicos oficiais e repetirão suas informações aos navios em suas vizinhanças. Os que se acharem próximo do local de uma tempestade ou de uma tempestade tropical esperada, terão o cuidado de observar e transmitir todas as vezes que for possível as observações a intervalos menores, tendo em conta, entretanto, o fato de que os oficiais do navio podem estar preocupados com os encargos da navegação nas condições do temporal.

(V) Garantir a recepção e transmissão, pelas estações de rádio costeiras, das mensagens meteorológicas procedentes dos navios e a eles destinadas os navios que estejam impossibilitados de se comunicarem diretamente com as estações costeiras de-

vem ser aconselhados a transmitir suas mensagens meteorológicas por intermédio dos navios desse serviço em alto mar ou por outros que estejam em ligação com a costa.

(VI) Recomendar a todos os Comandantes que previnam aos outros navios que se acharem nas vizinhanças, assim como às Estações Costeiras, logo que encontrem vento com velocidade igual ou superior a 5) nós força 10 na Escala de Beaufort.

(VII) Esforçar-se por obter um procedimento uniforme no que concerne aos serviços meteorológicos internacionais já especificados, e, tanto quanto possível, de acordo com as Regras Técnicas e recomendações da Organização Meteorológica Internacional à qual os Governos Contratantes poderão reportar-se para estudo e parecer sobre toda questão de ordem meteorológica que se possa apresentar na aplicação da presente Convenção.

(e) As informações apontadas na presente Regra devem ser dadas na forma prevista para sua emissão, e serão transmitidas na ordem de prioridade prescrita pelo Regulamento de Radiocomunicações: durante as transmissões "a todas as estações de informações meteorológicas, advertências e previsões, todas as estações de navio devem obedecer às disposições de Regulamento de Radiocomunicações".

(d) As previsões, avisos, dados sinóticos e outros dados meteorológicos para uso dos navios, devem ser transmitidos e divulgados pelo serviço nacional que estiver na posição mais favorável para servir as diferentes zonas e regiões, segundo acordo mútuo entre os países contratantes interessados.

Regra — 5

Serviços de procura de gelos flutuantes

(a) Os Governos Contratantes obrigam-se a manter um serviço de procura de gelos flutuantes e de estudos e observação no seu regime no Atlântico Norte. Durante toda a estação dos gelos, nos limites Sueste, Sul e Sudoeste das regiões, dos gelos flutuantes nas vizinhanças dos grandes bancos da Terra Nova, serão patrulhados com o fim de dar, aos navios que passam, informações sobre a extensão da região perigosa, estudar o regime dos gelos em geral, e prestar assistência aos navios e equipagens que precisem de auxílio na zona de ação dos navios patrulhados. Durante o resto do ano, o estudo e observação dos gelos deve ser prosseguido segundo as necessidades.

(b) Os navios e aviões afetos ao serviço de procura de gelos, seu estudo e observação, podem ser designados para outras incumbências pelo Governo encarregado da execução deste serviço, contanto que esses outros serviços não prejudiquem seu objetivo principal e não aumentem as tarifas daquele serviço.

Regra — 6

Procura de gelos Direção e despesas

(a) O Governo dos Estados Unidos da América concorda em continuar a manter o serviço da procura de gelos flutuantes, o estudo e a observação do seu regime, assim como a disseminação das informações obtidas. Os Governos interessados nesses serviços comprometem-se a contribuir para as despesas relativas a manutenção e operação dos mesmos; a contribuição de cada Governo Contratante será baseada na tonelage bruta total de seus navios que passa pela região dos icebergs a cargo do serviço de procura de gelos flutuantes; especificadamente, cada Governo Contratante

particularmente interessado compromete-se a contribuir anualmente para a despesa de manutenção e operação desses serviços, com uma soma determinada pela relação entre a tonelage total dos seus navios que passa pela região dos icebergs durante a estação dos gelos e a tonelage total de todos os Governos Contratantes que passa por aquela região no mesmo período. Os Governos não Contratantes especialmente interessados podem contribuir para as despesas de manutenção e operação dos ditos serviços na mesma base. O Governo que tem a seu cargo a direção dos serviços fornecerá anualmente, a cada Governo participante uma declaração sobre o custo total da manutenção e operação dos mesmos, bem como a quota que cabe a cada um.

(b) Cada um dos Governos participantes tem o direito de modificar ou cessar sua participação naquelas despesas e outros Governos contratantes poderão participar delas. O Governo participante que usar desta faculdade contribuirá até o dia 1 de setembro que se seguir à data da notificação de seu desejo de modificar ou cessar sua contribuição.

Para usar desta faculdade, deverá notificar sua intenção ao Governo responsável seis meses, pelo menos, antes do dito 1 de setembro.

(c) No caso em que, em uma ocasião qualquer, o Governo dos Estados Unidos desejar deixar a direção desse serviço, ou que um dos Governos participantes manifestar o desejo de não mais assumir o encargo de sua contribuição pecuniária ou de modificá-la, ou se um outro Governo Contratante desejar se obrigar a participar das despesas, os Governos participantes regularão a questão da melhor maneira para seus interesses recíprocos.

(d) Os Governos participantes têm o direito de introduzir nas disposições da presente Regra e da Regra 5, de comum acordo e em qualquer tempo, as modificações que forem julgadas desejáveis.

(e) Nos casos em que a presente Regra preveja a possibilidade de ser tomada uma medida, depois de acordo entre os Governos participantes, todas as proposições apresentadas por um Governo Contratante qualquer, com este fim, devem ser transmitidas ao Governo encarregado da execução do Serviço, o qual entrará em entendimentos com os outros Governos participantes com o fim de assegurar que eles aceitem estas proposições. Os resultados da consulta feita serão comunicadas aos outros Governos participantes, assim como ao Governo Contratante autor das propostas. Particularmente, as disposições relativas às contribuições para custeios dos serviços serão revistas pelos Governos contribuintes intervalos não superiores a 3 anos. O Governo encarregado da execução do Serviço deve tomar a iniciativa das medidas necessárias a este fim.

Regra 7

Velocidade nas vizinhanças de gelos

Quando gelos flutuantes forem assinalados nas rotas ou perto delas os Comandantes de todos os navios devem, durante a noite, navegar com uma velocidade moderada ou mudar de rumo, de modo a afastar-se francamente da zona perigosa.

Regra 8

Rotas do Atlântico Norte

(a) A prática de seguir rotas definidas, para a travessia do Atlântico Norte e, especialmente, rotas através de áreas de convergência de ambos os lados do Atlântico, tem con-

tribuição para evitar-se colisões entre navios e entre estes e os icebergs, e deve ser recomendada a todos os navios que fazem a dita travessia.

(b) A escolha das rotas e a iniciativa das medidas a tomar a este respeito, são deixadas à responsabilidade das companhias de navegação interessadas. Os Governos Contratantes emprestarão seu concurso a essas Companhias, quando solicitadas, para a sua disposição todas as informações sobre as rotas que possam ser do conhecimento dos Governos.

(c) Os Governos Contratantes comprometem-se a impôr às Companhias a obrigação de tornar público quais as rotas que eles se propõem fazer seguir por seus navios, e qualquer alteração feita nessas rotas. Esses Governos usarão também sua influência no sentido de induzir os armadores de todos os navios de passageiros que fazem a travessia do Atlântico a seguir as rotas reconhecidas, e farão tudo o que estiver ao seu alcance para assegurar a aceitação, por todos os navios, das rotas compreendidas nas áreas de convergência, sempre que as circunstâncias o permitam. Induzirão também os armadores de todos os navios que fazem a travessia do Atlântico, com destino ou procedentes de portos dos Estados Unidos e do Canadá, passando pelas vizinhanças dos Grandes Bancos de Newfoundland, a evitar tanto quanto possível, os bancos pesquieiros de Newfoundland, ao norte do paralelo de 43°N, durante a estação de pesca e a passar por fora das regiões reconhecidas ou suspeitas como sujeitas aos perigos dos gelos flutuantes.

(d) O Governo incumbido da execução do Serviço de Procurar de Gelos é solicitado a comunicar a Administração interessada, todo navio de passageiros cuja presença é constatada fora de uma rota regular reconhecida ou anunciada ou que atravessa os bancos de pesca acima mencionados durante a estação de pesca, ou que, fazendo sua rota com destino a um porto dos Estados Unidos ou do Canadá, ou deles procedente, atravessa regiões onde existam, ou se suponha existir gelos perigosos.

Regra 9

Emprego injustificado dos sinais de Perigo

O emprego de um sinal internacional de perigo, salvo com o objetivo de assinalar que um navio ou um avião está em perigo, bem como o emprego de um sinal que possa ser confundido com um sinal internacional de perigo é proibido para todos os navios e aviões.

Regra 10

Mensagens de Perigo — Procedimento

(a) O Comandante de um navio no mar, que recebe de qualquer que seja a origem, uma mensagem indicando que um navio, uma aeronave ou embarcações com sobreviventes se acham em perigo, é obrigado a se dirigir a toda velocidade em socorro das pessoas em perigo, informando-as, ou se, face às circunstâncias especiais em que se encontra não ache nera razoável nem necessário fazer isso: socorro, deve lançar no livro de bordo a razão pela qual deixou de socorrer as pessoas em perigo.

(b) O Comandante de um navio em perigo, depois de ter consultado quando possível, aos Comandantes de navios que tenham respondido seu pedido de socorro, tem o direito de requisitar tal ou tais navios que considere os mais capazes de prestar socorro, e o Comandante ou os Co-

mandantes dos navios requisitados têm a obrigação de submeter-se à requisição, navegando a toda velocidade em socorro de pessoas em perigo.

(c) O Comandante de um navio está isento de obrigação imposta pelo parágrafo "a" da presente Regra, quando verifica que um ou mais navios, que não o seu, estão cumprindo a requisição.

(d) O Comandante de um navio está isento de obrigação imposta pelo parágrafo "a" da presente Regra e da obrigação imposta pelo parágrafo "b" da presente Regra mesmo se seu navio foi requisitado, se é informado pelas pessoas em perigo, ou pelo Comandante de um outro navio que chegou nas proximidades das citadas pessoas, de que o socorro não é mais necessário.

(e) Não são anuladas pelas prescrições da presente Regra as disposições da Convenção Internacional para unificação de certas regras em matéria de assistência e salvamento no mar, assinada em Bruxelas em 23 de setembro de 1910, particularmente no que diz respeito à obrigação de prestar socorro, imposta pelo artigo 1º da citada Convenção.

Regra 11

Sinalização luminosa

Todos os navios de mais de 150 toneladas brutas, quando empregados em viagens internacionais, serão dotados de uma lâmpada eficaz para sinalização diurna, a qual não deverá depender exclusivamente da fonte principal de energia elétrica do navio.

Regra 12

Radiogoniômetro

(a) Todos os navios de 1.600 toneladas brutas, ou mais, quando empregados em viagens internacionais, serão dotados de aparelho radiogoniômetro, de acordo com as prescrições da Regra 11 do Capítulo IV.

(b) Toda Administração pode, nas zonas em que julgar desaconselhável ou desnecessária a obrigatoriedade deste aparelho, dispensar de seu uso todos os navios de menos de 5.000 toneladas brutas, considerando devidamente, entretanto, o fato de que o radiogoniômetro constitui um auxílio precioso, tanto como instrumento de navegação, como meio de determinar a posição de navios, aviões ou embarcações com sobreviventes.

Regra 13

Equipagem

Os Governos Contratantes se obrigam, no que concerne aos seus navios a conservar ou, se for necessário, a adotar todas as medidas tendo por objetivo assegurar, sob o ponto de vista da segurança no mar, que todos os navios tenham a bordo uma tripulação suficiente em número e em qualidade.

Regra 14

Auxílios à navegação

Os Governos Contratantes concordam em assegurar a instalação e manutenção dos auxílios à navegação incluindo os radiolocalizadores e os aparelhos eletrônicos, ao longo de suas costas, na medida em que a seu critério se justifiquem estas providências pela intensidade da navegação e pelo grau de perigo: eles acordam igualmente em assegurar que as informações relativas a esses auxílios sejam postas à disposição de todos os interessados.

Regra 15

Busca e salvamento

(a) Todo Governo contratante se obriga a garantir que todas as disposições necessárias serão tomadas para a vigilância em suas costas e para o salvamento de pessoas em perigo no mar, a o longo dessas costas. Estas disposições devem compreender o estabelecimento, a utilização e a manutenção de todas as instalações de segurança marítima julgadas praticamente realizáveis e necessárias atendendo à intensidade do tráfego no mar e aos perigos da navegação, e devem, tanto quanto possível, fornecer os meios adequados para assinalar a salvar as pessoas em perigo.

(b) Cada Governo Contratante se obriga a dar as informações relativas aos meios de salvamento de que dispõe, e, se necessário, os projetos de modificações aos citados meios.

Regra 16

Sinais das Estações de Salvamento

Os seguintes sinais serão usados pelas estações de salvamento e unidades de socorro marítimo nas suas comunicações com navios ou pessoas em perigo ou vice-versa. Os sinais usados por aeronaves empregadas na busca de socorro marítimos, para orientar navios, são os indicados no parágrafo (a) abaixo. Uma tabela ilustrativa descrevendo os sinais relacionados abaixo deverá estar prontamente disponível para uso do oficial de quarto de todos os navios quais se aplica o presente Capítulo.

(a) Respostas que parti das estações de salvamento ou de socorro marítimo aos sinais de perigo feitos por um navio ou uma pessoa.

Sinal	Significação
De dia — Sinal de fumaça cor de laranja, ou sinal combinado luminoso e sonoro () consistindo em três sinais singelos disparados a intervalos aproximados de um minuto.	"V. foi avistado — Socorro lhe será prestado o mais breve possível".
De noite — Foguete de estrelas brancas consistindo em três sinais singelos disparados a intervalos aproximados de um minuto.	"A repetição destes sinais terá a mesma significação".

Se necessário os sinais diurnos podem ser feitos à noite e os sinais noturnos de dia.

(b) Sinais de aterragem para guia de pequenas embarcações transportando tripulações ou pessoas em perigo:

Sinal	Significação
De dia — Movimento vertical com uma bandeira branca ou com os braços, ou disparo de um sinal de estrelas verdes, ou transmissão da letra "K" (— —) por meio de um aparelho luminoso sonoro.	"Este é o melhor local para a aterragem".
De noite — Movimento vertical com uma luz ou facho branco, ou disparo de um sinal de estrelas verdes, ou transmissão da letra "K" (— —) por meio de um aparelho luminoso ou sonoro. Uma orientação (indicação da direção) pode ser dada pela colocação de uma luz branca fixa ou um facho fixo, em nível mais baixo e em linha com o observador.	"Este é o melhor local para a aterragem".

De dia — Movimento horizontal com uma bandeira branca ou com os braços estendidos, ou disparo de um sinal de estrelas vermelhas, ou transmissão de letra "S" (...) por meio de um aparelho luminoso ou sonoro.

De noite — Movimento horizontal com uma luz ou facho branco, ou disparo de um sinal de estrelas vermelhas, ou transmissão da letra "S" por meio de um aparelho luminoso ou sonoro.

De dia — Movimento horizontal com uma bandeira branca, seguido pela colocação dessa bandeira no solo e transporte de outra bandeira branca, na direção que se deseja indicar, ou disparo de um sinal de estrelas vermelhas verticalmente e disparo de um sinal de estrelas brancas na direção do ponto melhor para a aterragem, ou transmissão da letra "S" (...) seguida

"A aterragem aqui é altamente perigosa".

"A aterragem aqui é altamente perigosa. Uma posição mais favorável para a aterragem se encontra na direção indicada".

Sinal	Significação
da letra "R" (—) se o ponto melhor para aterragem da embarcação em perigo estiver localizado mais para a direita de quem se aproxima, ou da letra "L" (—) se o ponto melhor para a aterragem estiver localizado para a esquerda de quem se aproxima.	
De noite — Movimento horizontal com uma luz ou facho branco seguido pela colocação da luz ou facho branco no solo e transporte de outra luz ou facho branco na direção que se deseja indicar, ou disparo de um sinal de estrelas vermelhas verticalmente e um sinal de estrelas brancas na direção do ponto de melhor aterragem, ou transmissão da letra "S" (—) seguida pela letra "R" (—), se o ponto para melhor aterragem da embarcação em perigo estiver localizado mais para a direita de quem se aproxima, ou transmissão da letra "L" (—) se o ponto para melhor aterragem estiver localizado mais para a esquerda de quem se aproxima.	

(c) Sinais a serem empregados em conexão com o uso de aparelhos de salvamento de estações costeiras:

Sinal	Significação
De dia — Movimento vertical de uma bandeira branca ou com os braços, ou disparo de um sinal de estrelas verdes.	Em geral "Afirmativa".
De noite — Movimento vertical de luz ou facho branco, ou disparo de um sinal de estrelas verdes.	Especialmente: "A retinida foi lançada" "O moitão está sob volta" "O cabo está sob volta" "Há um homem na bôca de salvamento" "Alar".
De dia — Movimento horizontal com uma bandeira ou com os braços estendidos horizontalmente, ou disparo de um sinal de estrelas vermelhas.	Em geral "Negativa".
De noite — Movimento horizontal de uma luz ou facho branco, ou disparo de um sinal de estrelas vermelhas.	Especialmente: "Folgar os cabos" "Aguentar".

(d) Sinais usados por aeronaves empregados nas operações de busca e socorro para dirigir navios na direção de uma aeronave, um navio ou uma pessoa em perigo (veja a Nota explicativa abaixo):

(1) Os seguintes procedimentos, levados a efeito em sequência por uma aeronave, significam que a aeronave está dirigindo uma embarcação na direção de uma aeronave ou uma embarcação em perigo:

(1) circulando em torno da embarcação pelo menos uma vez;

(2) cruzando o rumo em que segue a embarcação, próximo de sua proa e a baixa altitude, abrindo e fechando o acelerador ou variando o passo da hélice;

(3) aprofundando na direção em que a embarcação se deve dirigir. A repetição desse procedimento tem a mesma significação.

(II) O seguinte procedimento "levado a efeito por uma aeronave significa que o auxílio da embarcação a qual o sinal é dirigido não é mais necessário:

causando a esteira da embarcação, próximo de sua popa e a baixa altitude, abrindo e fechando o acelerador ou variando o passo da hélice.

Nota: — Um aviso antecipado de

mudanças nestes sinais, será dado pela Organização se necessário.

Regra 17 Escadas de práticos

Os navios efetuando viagens no discurso das quais seja de espera o uso de práticos, atenderão aos seguintes requisitos, relativamente às escadas de práticos:

(a) A escada será mantida em boas condições e será usada somente por oficiais e outras por ocasião das entradas e saídas do porto, e para o embarque e desembarque de práticos.

(b) A escada será presa em posição tal que cada degrau se apoie firmemente no costado do navio e de maneira tal que o prático possa ter acesso seguro ao navio depois de subir pelo menos 5 pés (1,5 metros) e no máximo 30 pés (9 metros). Deverá ser usada uma escada contínua capaz de alcançar o nível do mar em todas as condições normais de trim do navio. Sempre que a distância do nível do mar ao ponto de acesso ao navio for maior que 30 pés (9 metros), o acesso do prático ao navio será feito por meio de uma escada de portão ou outro meio igualmente seguro e conveniente.

(c) Os degraus da escada não terão menos de 19 polegadas (48 cm)

de comprimento, 4 1/2 polegadas (11,4 cm) de largura e 1 polegada (2,5 cm) de espessura. Os degraus serão montados de tal maneira que resultem em um escada suficientemente forte e que fiquem em posição horizontal com o lastamento mínimo de 12 polegadas (30,5 cm) e máximo de 15 polegadas (38 cm).

(d) Um e um cabo de segurança estará sempre disponíveis, prontos para serem usados quando necessário.

(e) Providências serão tomadas para que:

(I) O arrumamento de escada e o embarque e desembarque de prático sejam supervisionados por um oficial responsável do navio.

(II) "Boys" devem ser dispostos para ajudar o prático a passar com segurança do topo da escada para o interior ou o convés do navio.

(f) Se necessário, deverão ser usados travessões, a intervalos razoáveis, para impedir que a escada gire.

(g) A noite será usado um refletor projetando luz para fora da borda e do convés, no ponto em que o prático vai embarcar, será convenientemente iluminado.

(h) Navios com 1 ou outros navios cuja construção torne impossível o total cumprimento da exigência de que a escada seja presa em posição tal que cada degrau se apoie firmemente ao costado do navio, cumprirão esta disposição tão rigorosamente quanto possível.

CAPÍTULO VI

Transporte de carga a granel

Regra 1

Aplicação

A menos que expressamente declarado, este Capítulo aplica-se ao transporte de carga a granel pelos navios aos quais a presente Convenção é aplicável.

Regra 2

Definição

O termo "grão" compreende trigo, milho, aveia, centeio, cevada, arroz, legumes e sementes.

Regra 3

Estima de porões e compartimentos

Quando do carregamento a granel de um navio, todas as precauções necessárias e razoáveis para evitar-se o deslocamento do grão deverão ser tomadas. Se um porão ou compartimento é cheio inteiramente de grão a granel, o grão deverá ser estivado de maneira a ocupar todos os espaços entre as cavernas, chapas do costado e anteparas.

Regra 4

Arrumação dos porões e compartimentos inteiramente carregados

Ressalvadas as cláusulas da Regra 6 deste Capítulo, se um porão ou um compartimento é cheio, inteiramente de grãos a granel ele será dividido, seja por uma antepara longitudinal ou por tabuados desmontáveis no plano diametral (eixo do navio) ou a uma distância deste que não exceda 5% da largura da boca moldada do navio; ou, então, ele será dividido, seja por anteparas longitudinais ou por tabuados desmontáveis, fora do referido plano (ou eixo), desde que a distância entre essas anteparas ou tabuados não exceda 60% da largura da boca moldada do navio; e, neste último caso, serão colocadas a bordo escotilhas para estivagem, com dimensões suficientes para, neste fim, intervaladas entre si, não sendo longitudinal de distâncias nunca superiores a 7,62 m (ou 25 pés) e de tal modo que as escotilhas de cada porão ou

compartimento não distem mais de 3,66 m (ou 12 pés) das suas anteparas transversais. Em cada um dos casos, as anteparas longitudinais ou tabuados desmontáveis deverão ser cuidadosamente construídos de modo a serem estanques ao grão e convenientemente ajustados entre as cavernas.

Nos porões, essas anteparas longitudinais ou tabuados estender-se-ão para baixo, a partir da face inferior do convés até uma distância de, pelo menos 1/3 da profundidade do porão, respeitado, entretanto, um mínimo de 2,44 m (ou 8 pés). Nos compartimentos situados entre convés e superestruturas, essas anteparas estender-se-ão de um convés ao outro (ao longo de toda a altura do compartimento, isto é, em toda a extensão de sua profundidade). Em todos os casos, as anteparas longitudinais e os tabuados estender-se-ão até a parte superior de 2,13 m (ou 7 pés); porém, somente dos alimentadores (feeders) do porão ou compartimento no qual eles estão situados.

Nos navios com carga a granel, exceto grão de linhaça, e desde que a altura metacêntrica (após a correção dos efeitos da superfície livre dos líquidos nos tanques) é mantida, durante toda a travessia acima de 0,31 m (ou 12 polegadas) nos navios de 1 ou 2 convés — e, acima de 0,56 m (ou 14 polegadas) nos outros tipos de navios — as anteparas longitudinais ou tabuados de madeira não serão necessários:

(a) Debaixo de um alimentador (feeder) e em sua volta num raio de 2,13 m (ou 7 pés), porém, somente, no conduto de uma escotilha, e desde que, aquele alimentador (feeder), ou todos alimentadores, que coletivamente suprem um compartimento, tem ou têm uma capacidade de, pelo menos, 5% da quantidade de grão transportada nesse compartimento.

(b) Nos alimentadores (feeders) que preenchem as exigências do parágrafo a) desta Regra e que tenham tais dimensões que a superfície livre do grão, mantêm-se dentro dos alimentadores (feeders) durante a travessia, levando-se em conta uma diminuição da altura da "ruma" de grão correspondente a 2% do volume do compartimento (que é alimentado), e um deslocamento da superfície livre do "grão" de 12° com o plano horizontal; neste caso os efeitos possíveis dos deslocamentos das superfícies livres do grão dentro dos alimentadores (feeders) serão levados em conta no cálculo da altura metacêntrica acima indicada.

(c) No conduto da escotilha, onde o grão a granel, debaixo da escotilha, é arrumado em forma de um píres, que se estende além das escotilha e que leva por cima sacos de grão ou outra mercadoria apropriada ensacada, até uma altura mínima de 1,83 m (ou 6 pés) segundo o centro do píres, acima da parte superior do grão a granel (medida abaixo do convés); os sacos de grão ou de outra mercadoria apropriada ensacada deverão encher a escotilha e o píres formado abaixo e deverão ser arrumados firmemente contra a chapa do convés superior (convés superior do porão ou compartimento); as anteparas longitudinais; e, os vau, as bordas e as bragolas da escotilha:

Regra 5

Arrumação de porões e compartimentos parcialmente encheios

Ressalvadas as cláusulas da Regra 6 deste Capítulo, se um porão ou compartimento é parcialmente encheio de carga a granel:

(a) Ele será dividido por anteparas longitudinais ou tabuados desmontáveis no plano transversal (eixo do

a uma distância deste que não exceda 8% da largura da boca do navio; ou, então, ele será dividido, seja por anteparas longitudinais ou por tabuados desmontáveis, fora do referido plano, desde que a distância entre essas anteparas ou tabuados não exceda 60% da boca moldada do navio. Em cada um dos casos, as anteparas longitudinais ou tabuados deverão ser de construção apropriada e estender-se desde o fundo do porão ou do convés, conforme o caso até uma altura mínima de, pelo menos, 0,61 m (ou 2 pés) acima da superfície do grão a granel.

Todavia, com exceção do caso de porões parcialmente cheios de grão de linhaça a granel, as anteparas longitudinais ou tabuados não serão necessários nos condutos das escotilhas quando se tratar de navios para os quais a altura metacêntrica (após a correção dos efeitos da superfície livre dos líquidos nos tanques) é mantida, durante toda a travessia, acima de 0,31 m (ou 12 polegadas) nos navios de um ou dois convéses — e, acima de 0,36 m (ou 14 polegadas) nos outros tipos de navios.

(b) Ainda mais, o grão deverá ser nivelado e postos em cima dele sacos de grão ou outra espécie de carga apropriada a essa finalidade firmemente arrumados até uma altura de, pelo menos, 1,22 m (ou 4 pés) acima do grão a granel, isso na parte dividida por anteparas longitudinais ou tabuados, e de, pelo menos, 1,52 m (ou 5 pés) nas partes que não forem assim divididas. A sacaria de grão ou as outras cargas apropriadas deverão assentar sobre uma plataforma convenientemente disposta sobre toda a superfície do grão a granel, uma tal plataforma deverá ser constituída, seja de suportes espaçados no máximo de 1,22 m (ou 4 pés) e pranchões de 25 mm (ou 1 polegada) de espessura colocados no mínimo de 0,10 m (ou 4 polegadas) uns dos outros — ou seja, de encerrados bastante resistentes devidamente sobrepostos.

Regra 6

Exceções das exigências de anteparas longitudinais

A colocação de anteparas longitudinais ou divisões de madeira removíveis, de acordo com as cláusulas das Regras 4 e 5 deste Capítulo não será necessária:

(a) Em um porão inferior (compreendendo-se também a parte debaixo do porão de um navio de um único convés) se a carga a granel nele não excede um terço da sua capacidade; ou, até a metade da sua capacidade, se um tal porão inferior é dividido por um túnel de eixo.

(b) Em todo o naco de uma cobertura ou de uma superestrutura desde que as partes laterais sejam arrumadas firmemente (sem folga) com sacaria de grãos ou outra carga apropriada numa largura em cada bordo inferior a 20% da boca do navio.

(c) Nas partes ou espaços onde a boca máxima do convés superior, por dentro dos ditos espaços, não excede a metade da boca moldada do navio.

Regra 7

Alimentadores

(a) (I) Qualquer porão ou compartimento que está sendo totalmente cheio, com grão a granel, será alimentado por alimentadores (ou agulheiros) convenientemente colocados e apropriadamente construídos; a falta de exceção para as outras modalidades estipuladas no parágrafo c) da Regra 4 e Regras 8 e 12 deste Capítulo a fim de assegurar um fluxo livre

de grão do alimentador a todas as partes do referido porão ou compartimento.

(II) Cada alimentador (ou agulheiro) terá capacidade de, pelo menos, 2% da quantidade de grão transportada na parte do porão ou compartimento que ele alimenta; é feita exceção para as outras modalidades estipuladas pelo parágrafo a) da Regra 4 deste Capítulo.

(b) Quando a carga a granel é transportada em tanques profundos, originariamente, construídos para o transporte de líquidos, aos quais se aplica o parágrafo c) da Regra 6 deste Capítulo, ou que são divididos por uma ou mais anteparas permanente longitudinais, de aço, que impedem a passagem do grão, os alimentadores (ou agulheiros) para os tanques poderão ser dispensados se estes e suas escotilhas forem cheios completamente e os encerrados das escotilhas bem amarrados.

Regra 8

Carregamento comum

Para os fins de aplicação das Regras 4 e 7 deste Capítulo, os porões inferiores e as cobertas situadas sobre eles, podem ser carregados como único compartimento, observadas as seguintes condições:

(a) Anteparas longitudinais ou tabuados serão colocados de um convés ao outro na cobertura de um navio de dois convéses; em todos os outros casos, essas anteparas longitudinais ou tabuados serão colocados no terço superior da profundidade total dos espaços comuns.

(b) A fim de assegurar um escoamento conveniente do grão, todos os espaços deverão satisfazer as prescrições da Regra 9 deste Capítulo e prever-se, no convés situado imediatamente abaixo do convés principal, nos bordos, a frente e a ré das escotilhas, as aberturas necessárias para garantir em combinação com as escotilhas distâncias máximas de alimentação, medidas no sentido longitudinal, de 1,44 m (ou 5 pés).

Regra 9

Estiva e estocagem de Sacarias nas extremidades dos Porões e Compartimentos — AV e AR

Quando uma parte de porão ou compartimento estiver a uma distância do alimentador mais próximo (feeder), medida para a frente ou para a ré, superior a 7,62 m (ou 25 pés), o grão na parte além de 7,62 m (ou 25 pés) deverá ser nivelado a um profundidade de, pelo menos 1,83 m (ou 6 pés) abaixo do convés e os espaços extremos (AV e AR) cheios com grão em saco colocados sobre uma plataforma, como previsto no parágrafo b) da Regra 5 deste Capítulo.

Regra 10

Grão a granel nas Cobertas e Superestruturas

Grão a granel não será transportado acima do convés na cobertura de um navio de dois convéses, ou na cobertura superior de um navio de mais de dois convéses, exceto nas seguintes condições:

(a) O grão a granel ou outra qualquer mercadoria deverá ser carregado de modo a ser assegurado o máximo de estabilidade: em todos os casos a altura metacêntrica (após a correção dos efeitos da superfície livre nos tanques) deverá ser mantida acima de 0,31 m (ou 12 polegadas) durante toda a travessia, no caso dos navios de um ou dois convéses — e, acima de 0,36 m (ou 14 polegadas) nos outros tipos de navios — ou, alternativamente, a quantidade de grão a granel ou as outras cargas transportadas acima do convés nos espaços de cobertura de um navio de dois convéses, ou nos espaços de cobertura

superior nos navios de mais de dois convéses, não excederá 28%, em peso da carga total abaixo do convés, quando o Comandante estima que o navio tem estabilidade suficiente durante toda a viagem; o limite de 28%, acima indicado, não se aplica quando o grão transportado na cobertura ou na cobertura superior é de aveia, de cevada ou de algodão.

(b) A área de convés de todas as partes de compartimentos, aos quais se aplicam a presente Regra, que são carregados de grão a granel e que estão parcialmente cheios, não ultrapassará 93 m (ou 1.000 pés 2).

(c) Todos os espaços capitulados na presente Regra, nos quais grão a granel é arrumado, estão divididos por anteparas transversais colocadas a uma distância uma da outra inferior a 30,50 m (100 pés); quando esta distância é superior, encher-se-á completamente a parte excedente de sacos de grão ou de outra mercadoria apropriada.

Regra 11

Limitação do número de porões e compartimentos parcialmente cheios

Exceto nos casos de navios cuja altura metacêntrica (após a correção das superfícies livres das águas nos tanques) é mantida, durante toda a travessia, superior a 0,31 m (ou 12 polegadas) para os navios de dois convéses — e a 0,36 m (ou 14 polegadas) para os outros tipos de navios, não deverá existir a bordo mais de dois porões ou compartimentos parcialmente cheios de grão a granel. Entretanto, mais outros porões ou compartimentos podem estar parcialmente cheios de grão a granel, desde que seja inteiramente completada a carga desses porões ou compartimentos até em cima (até a chapa do convés superior) com sacaria de grão de outra mercadoria apropriada.

Para a aplicação desta Regra:

(a) As cobertas superpostas serão consideradas compartimentos separados (independentes entre si) e distintos (separados) dos porões situados abaixo delas.

(b) Os alimentadores (feeders) e os espaços parcialmente cheios mencionados no parágrafo b) da Regra 10 deste Capítulo, não serão considerados como compartimentos.

(c) Os porões ou compartimentos providos de uma ou várias separações longitudinais estanques ao grão serão considerados como um único porão ou compartimento.

Regra 12

Arrumação de navios especialmente construídos (ou adaptados)

(a) Não obstante as disposições constantes nas Regras 4 e 11 deste Capítulo, grão a granel pode ser transportado, sem que essas prescrições sejam observadas, nos navios que possuam duas ou várias divisões longitudinais verticais ou inclinadas estanques ao grão, convenientemente dispostas, para limitar os efeitos do deslocamento transversal do grão, observadas as seguintes condições:

(I) O maior número possível de porões e compartimentos deverão estar cheios e perfeitamente arrumados (estivados).

(II) Para todas as disposições (de arrumação) propostas, o navio não terá uma banda (inclinação) superior a 5º, em nenhuma etapa da viagem quando:

(i) nos porões ou compartimentos que foram totalmente cheios o grão a granel sofre um rebaixamento de sua superfície livre correspondente a 2% do seu volume, e a sua superfície livre possa tomar inclinação da ordem de 12% em relação a superfície original para as partes desta superfície situadas abaixo de todas as anteparas (que limitem esses porões

ou compartimentos) que tenham uma inclinação a 30º com o plano horizontal; e

(2) nos porões ou compartimentos parcialmente cheios o grão sofra uma contração (rebaixamento da sua superfície livre) e uma inclinação (da sua superfície livre) como descrito no subparágrafo (II) — (1) deste Capítulo, ou ângulos de inclinação maiores julgados necessários pela Administração, ou por um Governo Contratante agindo em nome da Administração, e que as superfícies do grão arrumado de acordo com a Regra 5 deste Capítulo, sofram inclinações de 8º em relação às superfícies dos níveis iniciais (superfícies niveladas originalmente — "original levelled surfaces"), se existentes, serão considerados como limitando o deslocamento transversal da superfície do grão.

(III) O Comandante do navio deve possuir um plano de carregamento de carga a granel, do navio, que deva ser adotado e um manual de estabilidade, ambos aprovados pela Administração, ou por um Governo Contratante agindo em nome de uma Administração, indicando as condições de estabilidade, nas quais se baseiam os cálculos constantes do subparágrafo II deste parágrafo.

(b) A Administração, ou um Governo Contratante, agindo em nome de uma Administração, prescreverá as precauções a serem tomadas para impedir os deslocamentos (da carga a granel — "ripage") em todos as outras condições de carregamento dos navios construídos conforme as disposições do parágrafo a) da presente Regra, que preencham as condições enunciadas nos subparágrafos (II) e (III) daquele parágrafo.

(c) A Administração ou um Governo Contratante agindo em nome de uma Administração, prescreverá as precauções a serem tomadas para impedir os deslocamentos (da carga a granel — "ripage") num navio construído de qualquer outra maneira, que preencha as condições enunciadas nos subparágrafos (II) e (III) do parágrafo a) da presente Regra.

Regra 13

Tanques de Lastro

Os duplos-fundos que são utilizados para assegurar a estabilidade exigida nos navios carregados de carga a granel, terão uma divisão longitudinal estanque e adequada, salvo se a largura do duplo-fundo considerado, medida a meio comprimento, é inferior a 60% da boca moldada do navio.

Regra 14

Grão ensacado

O grão ensacado será transportado em sacos em bom estado, bem cheios e convenientemente fechados.

Regra 15

Plano de carregamento a granel

(a) O plano de carregamento a granel de um navio aprovado por uma Administração ou por um Governo Contratante em nome de uma Administração deverá ser aceito pelos outros Governos Contratantes, como prova de que o navio carregado de acordo com esse plano satisfaz as cláusulas deste Capítulo ou dos carregamentos equivalentes admitidos de conformidade com a Regra 5 do Capítulo I.

(b) Qualquer plano (de carregamento a granel) será aprovado levando-se em conta as cláusulas deste Capítulo, as diversas condições de carregamento na partida e na chegada do navio e a sua estabilidade. Indicar-se-ão as principais características das instalações (ou meios colocados nos seus lugares) existentes para impedir que a carga recorra (ripage — shifting).

(c) As notas que acompanham um tal plano serão redigidas num ou mais

idiomas, dos quais um será um dos idiomas da Convenção (inglês, francês, espanhol e russo).

(d) Um exemplar do plano será entregue ao Comandante do navio que se exigido, o exibirá à autoridade competente do porto de carregamento para exame.

(e) Os navios transportando carga a granel que não tiverem plano de carregamento aprovado por uma Administração ou por um Governo Contratante agindo em nome de uma Administração, receberão carga a granel de acordo com as normas do Governo Contratante, que tiver jurisdição sobre o porto onde se verificar o carregamento.

Regra 16

Isonções para certas viagens

A Administração ou o Governo Contratante agindo em nome de uma Administração pode isentar dessas exigências específicas certos navios ou classes de navios, caso ela se considere sem razão de ser ou de necessidades, de acordo com a natureza (quanto à proteção) e condições da viagem.

CAPÍTULO VII

Transporte de cargas Perigosas

Regra 1 *Aplicação*

(a) A menos que expressamente declarado em outro lugar, este Capítulo aplica-se a todos os navios, com carga de mercadorias perigosas aos quais esta Convenção é aplicável.

(b) As cláusulas deste Capítulo não se aplicam aos tanques, paíes e instalações para uso próprio dos navios aos navios transportando determinadas cargas para elas especialmente construídos ou convertidos como um todo para esse fim, tais como os navios petroleiros.

(c) O transporte de mercadorias perigosas é proibido, exceto de acordo com as cláusulas deste Capítulo.

(d) Para suplementar as cláusulas deste Capítulo, cada Governo Contratante emitirá ou fará que sejam emitidas instruções detalhadas para segurança na embalagem e armazenagem de determinados materiais perigosos ou categoria de materiais perigosos aos quais incluirão as precauções necessárias quanto ao seu contato (ou relação) com outra carga.

Regra 2 *Classificação*

Classificar-se-ão as mercadorias perigosas nas seguintes classes:

- Classe 1 — Explosivos.
- Classe 2 — Gases: comprimido, liquefeito ou dissolvido sob pressão.
- Classe 3 — Líquidos inflamáveis.
- Classe 4 (a) Sólidos inflamáveis.
- Classe 4 (b) Sólidos inflamáveis, ou substâncias, passíveis de combustão espontânea.
- Classe 4 (c) Sólidos inflamáveis, ou substância que em contato com a água emitem gases inflamáveis.
- Classe 5 (a) Substâncias oxidantes.
- Classe 5 (b) Peróxidos orgânicos.
- Classe 6 (a) Substâncias venenosas (tóxicas).
- Classe 6 (b) Substâncias infecciosas.
- Classe 7 — Substâncias radioativas.
- Classe 8 — Corrosivos.
- Classe 9 — Misturas de substâncias perigosas ou de qualquer outra substância, que a experiência tem mostrado ou possa vir a mostrar, ser de um tal caráter perigoso que se lhes aplicam as cláusulas deste Capítulo.

Regra 3 *Embalagem*

(a) A embalagem de mercadorias perigosas deverá estar: I — bem feita

ta e em boas condições; II — de tal modo que nenhuma superfície interna com a qual o conteúdo possa ficar em contato, seja afetada perigosamente pela substância transportada; e, III — em condições de resistir aos riscos normais do seu manuseio e do transporte marítimo.

(b) Onde o emprego de material absorvente ou anti-choque é usual na embalagem de líquidos acondicionados dentro de recipientes, aquele material deverá ser: I) capaz de reduzir ao mínimo os perigos que o líquido possa ocasionar; II) disposto de modo a evitar movimento e garantir um envoltório permanente; e, III) na medida razoavelmente possível, em quantidade suficiente para absorver o líquido no caso de quebra do recipiente.

(c) Recipientes contendo líquidos perigosos não deverão ser cheios completamente e deverão ter margem suficiente de acordo com a temperatura de engarrafamento (ou enchimento), a fim de poder suportar temperatura mais elevada durante o transporte normal.

(d) Cilindros ou recipientes para gases sob pressão deverão ser adequadamente construídos, testados, conservados e cheios corretamente.

(e) Recipientes vazio que tenham sido usados previamente, para o transporte de materiais perigosos deverão ser, eles próprios, tratados como material perigoso salvo se eles foram limpos e enxutos ou, quando a natureza dos antigos conteúdos permita com segurança, tenham sido firmemente fechados.

Regra 4

Marcas e Etiquetas

Todo recipiente contendo mercadorias perigosas será marcado com o nome técnico correto (nomes comerciais não deverão ser usados) e identificado com uma etiqueta como distintivo ou um distintivo-padrão para assinalar claramente o caráter perigoso. Cada recipiente será assim marcado (etiquetado) exceto recipiente contendo produtos químicos empacotados em quantidades limitadas e grandes partidas que possam ser arrumadas, manuseadas e identificadas como um todo.

Regra 5

Documentos

(a) Em todos os documentos relativos ao transporte por mar de mercadorias perigosas, nos quais os materiais são mencionados, o nome técnico correto dos materiais será usado (nomes comerciais não deverão ser usados) e feita a descrição correta de acordo com a classificação constante na Regra 2 deste Capítulo.

(b) Os documentos de embarque preparados pelos expedidores deverão incluir ou ser acompanhados de um certificado ou declaração de que a partida oferecida para embarque está corretamente embalada, marcada e etiquetada, e em condições adequadas ao transporte.

(c) Todo navio transportando mercadorias perigosas terá uma lista especial ou manifesto colocado em lugar visível das mercadorias perigosas, de acordo com a Regra 2 deste Capítulo e a sua localização a bordo. Poderá ser usado ao invés dessa lista especial ou manifesto, um plano de arrumação, detalhado, que identifique pela classe todas as mercadorias perigosas e mostre a sua localização a bordo.

Regra 6

Exceções provisórias das Regras 4 e 5

Governos Contratantes que têm um sistema uniforme de normas para os transportes terrestres e marítimos relativamente à carga de mercadorias perigosas e não podem por isso aplicar imediatamente, as cláusulas das

Regras 4 e 5 deste Capítulo, podem autorizar isenções das referidas cláusulas por um período não superior a doze meses a partir da data, na qual a Convenção entrou em vigor, desde que aqueles materiais perigosos, como classificados na Regra 2 deste Capítulo, sejam também assim classificados nos documentos de embarque e sejam devidamente marcados (etiquetados).

Regra 7

Exigências de Arrumação

(a) Mercadorias perigosas serão arrumadas de maneira segura e apropriada de acordo com a sua natureza. Materiais incompatíveis ficarão separados uns dos outros.

(b) Explosivos (exceto munhão) que apresentem sérios riscos serão arrumados em um paíol (porão, ou compartimento) que será mantido fechado com segurança enquanto no mar. Tais explosivos ficarão separados dos detonadores. Aparelhos elétricos e cabos existentes em qualquer compartimento, nos quais explosivos estejam sendo transportados serão acionados e usados de maneira a que sejam mínimas os riscos de fogo ou explosão.

(c) Materiais que emitem vapores perigosos serão estivados em lugar bem ventilado ou no convés.

(d) Nos navios transportando líquidos ou gases inflamáveis serão tomadas precauções especiais, onde necessário, contra fogo ou explosão.

(e) Substâncias que são passíveis de auto-aquecimento ou combustão espontânea não serão transportadas, salvo se precauções adequadas tenham sido tomadas para evitar o incumprimento de fogo.

Regra 8

Explosivos em Navios de Passageiros

(a) Em navios de passageiros somente os seguintes explosivos podem ser transportados:

(I) cartuchos e espoletas dotados de dispositivos de segurança;

(II) pequenas quantidades de explosivos, nunca superior a 23 libras (ou 9 quilogramas) de peso líquido total;

(III) sinais de perigo para uso de navios ou aeronaves, até o peso total de 2.240 libras (ou 1.016 quilogramas).

(IV) Fogos de artifícios de pouca probabilidade de explosão violenta podem ser transportados, exceto em navios que levam passageiros no convés (sem acomodações).

(b) Não obstante as cláusulas do parágrafo a) desta Regra quantidades adicionais de tipos de explosivos podem ser transportados em navios de passageiros, que possuam meios de segurança aprovados pela Administração.

CAPÍTULO VII

Transporte de cargas Perigosas

Regra 1

Aplicação

(a) A menos que expressamente declarado em outro lugar, este Capítulo aplica-se a todos os navios, com carga de mercadorias perigosas, aos quais esta Convenção é aplicável.

(b) As cláusulas deste Capítulo não se aplicam aos tanques, paíes e instalações para uso próprio dos navios ou aos navios transportando determinadas cargas para elas especialmente construídas ou convertidas como um todo para esse fim, tais como os navios petroleiros.

(c) O transporte de mercadorias perigosas é proibido, exceto de acordo com as cláusulas deste Capítulo.

(d) Para suplementar as cláusulas deste Capítulo, cada Governo Con-

tratante emitirá, ou fará que sejam emitidas instruções detalhadas para segurança na embalagem e armazenagem de determinados materiais perigosos ou categoria de materiais perigosos, aos quais incluirão as precauções necessárias quanto ao seu contato (ou relação) com outra carga.

Regra 2 *Classificação*

Classificar-se-ão as mercadorias perigosas nas seguintes classes:

- Classe 1 — Explosivos.
- Classe 2 — Gases: comprimido, liquefeito ou dissolvido sob pressão.
- Classe 3 — Líquidos inflamáveis.
- Classe 4 (a) — Sólidos inflamáveis.
- Classe 4 (b) — Sólidos inflamáveis, ou substâncias, passíveis de combustão espontânea.
- Classe 4 (c) — Sólidos inflamáveis, ou substâncias, que em contato com a água emitem gases inflamáveis.
- Classe 5 (a) — Substâncias oxidantes.
- Classe 5 (b) — Peróxidos orgânicos.
- Classe 6 (a) — Substâncias venenosas (tóxicas).
- Classe 6 (b) — Substâncias infecciosas.
- Classe 7 — Substâncias radioativas.
- Classe 8 — Corrosivos.
- Classe 9 — Misturas de substâncias perigosas, ou de qualquer outra substância, que a experiência tem mostrado ou possa vir a mostrar, ser de um tal caráter perigoso que se lhes aplicam as cláusulas deste Capítulo.

Regra 3

Embalagem

(a) A embalagem de mercadorias perigosas deverá estar: I — bem feita e em boas condições; II — de tal modo, que nenhuma superfície interna com a qual o conteúdo possa ficar em contato, seja afetada perigosamente pela substância transportada; e, III — em condições de resistir aos riscos normais do seu manuseio e do transporte marítimo.

(b) Onde o emprego de material absorvente ou anti-choque é usual na embalagem de líquidos acondicionados dentro de recipientes, aquele material deverá ser: I) capaz de reduzir ao mínimo os perigos que o líquido possa ocasionar; II) disposto de modo a evitar movimento e garantir um envoltório permanente; e, III) na medida razoavelmente possível, em quantidade suficiente para absorver o líquido no caso de quebra do recipiente.

(c) Recipientes contendo líquidos perigosos não deverão ser cheios completamente e deverão ter margem suficiente, de acordo com a temperatura de engarrafamento (ou enchimento), a fim de poder suportar temperatura mais elevada durante o transporte normal.

(d) Cilindros ou recipientes para gases sob pressão deverão ser adequadamente construídos, testados, conservados, e cheios corretamente.

(e) Recipientes vazio que tenham sido usados, previamente, para o transporte de materiais perigosos deverão ser, eles próprios, tratados como material perigoso; salvo se eles foram limpos e enxutos ou, quando a natureza dos antigos conteúdos permita com segurança, tenham sido firmemente fechados.

Regra 4

Marcas e Etiquetas

Todo recipiente contendo mercadorias perigosas será marcado com o nome técnico correto (nomes comerciais não deverão ser usados) e identificado com uma etiqueta como dis-

Minuto ou um distintivo-padrão para assinalar claramente o caráter perigoso. Cada recipiente será assim marcado (etiquetado), exceto recipientes contendo produtos químicos empacotados em quantidades limitadas e grandes partidas que possam ser arumadas, manuseadas e identificadas como um todo.

Regra 5

Documentos

(a) Em todos os documentos relativos ao transporte por mar de mercadorias perigosas, nos quais os materiais são mencionados, o nome técnico correto dos materiais será usado (nomes comerciais não deverão ser usados) e feita a descrição correta de acordo com a classificação constante na Regra 2 deste Capítulo.

(b) Os documentos de embarque preparados pelos expedidores deverão incluir ou ser acompanhados de um certificado ou declaração de que a partida oferecida para embarque está corretamente embalada, marcada e etiquetada, e em condições adequadas ao transporte.

(c) Todo navio transportando mercadorias perigosas terá uma lista especial ou manifesto, colocado em lugar visível, das mercadorias perigosas, de acordo com a Regra 2 deste Capítulo, e a sua localização a bordo. Poderá ser usado, ao invés dessa lista especial ou manifesto, um plano de arrumação, detalhado, que identifique, pela classe, todas as mercadorias perigosas e mostre a sua localização a bordo.

Regra 6

Exceções provisórias das Regras 4 e 5

Governos Contratantes que tem um sistema uniforme de normas para os transportes terrestres e marítimos relativamente à carga de mercadorias perigosas e não podem por isso aplicar, imediatamente, as cláusulas das Regras 4 e 5 deste Capítulo, podem autorizar isenções das referidas cláusulas por um período não superior a doze meses a partir da data na qual a Convenção entrou em vigor, desde que aqueles materiais perigosos, como classificados na Regra 2 deste Capítulo, sejam, também, assim classificados, nos documentos de embarque e sejam devidamente marcados (etiquetados).

Regra 7

Exigências de Arrumação

(a) Mercadorias perigosas serão arumadas de maneira segura e apropriada de acordo com a sua natureza. Materiais incompatíveis ficarão separados uns dos outros.

(b) Explosivos (exceto munição) que apresentem serios riscos serão arumados em um parol (porão, ou compartimento) que será mantido fechado com segurança enquanto no mar. Tais explosivos ficarão separados dos detonadores. Aparelhos elétricos e cabos existentes em qualquer compartimento, nos quais explosivos estejam sendo transportados serão acionados e usados de maneira a que sejam mínimos os riscos de fogo ou explosão.

(c) Materiais que emitem vapores perigosos serão estivados em lugar bem ventilado ou no convés.

(d) Nos navios transportando líquidos ou gases inflamáveis serão tomadas precauções especiais, onde necessário, contra fogo ou explosão.

(e) Substâncias que são passíveis de auto-aquecimento ou combustão espontânea não serão transportadas, salvo se precauções adequadas tenham sido tomadas para evitar o rompimento de fogo.

Regra 8

Explosivos em Navios de Passageiros

(a) Em navios de passageiros só-

mente os seguintes explosivos podem ser transportados:

(I) cartuchos e espoletas dotados de dispositivo de segurança;

(II) pequenas quantidades de explosivos, nunca superior a 20 libras (ou 9 quilogramas) de peso líquido total;

(III) sinais de perigo para uso de navios ou aeronaves, até o peso total de 2.240 libras (ou 1.016 quilogramas).

(IV) fogos de artifícios de pouca probabilidade de explosão violenta podem ser transportados, exceto em navios que levam passageiros no convés (sem acomodações).

(b) Não obstante as cláusulas do parágrafo a) desta Regra quantidades adicionais de tipos de explosivos podem ser transportados em navios de passageiros, que possuam meios de segurança aprovados pela Administração.

CAPÍTULO VIII

Navios Nucleares

Regra 1

Aplicação

Este Capítulo aplica-se a todos os navios nucleares, exceto aos navios de guerra.

Regra 2

Aplicação de outros Capítulos

As Regras contidas nos outros Capítulos da presente Convenção aplicam-se aos navios nucleares, exceto as modificadas por esse Capítulo.

Regra 3

Isenções

Um navio nuclear não estará, em nenhuma circunstância, isento do cumprimento das Regras desta Convenção.

Regra 4

Aprovação da Instalação do Reator

O projeto, construção e padrões de inspeção e arranjo da instalação do reator serão submetidos a "aprovação" e ao "satisfeito" da Administração e levarão em conta as limitações, que possam ser impostas nas inspeções para constatar a presença de radioatividade.

Regra 5

Adequabilidade da Instalação do

Reator ao Serviço a Bordo dos Navios

A instalação do reator será projetada tendo presente as condições especiais de serviço a bordo, quer em circunstâncias normais de navegação, quer nas excepcionais.

Regra 6

Segurança à Radioatividade

A Administração tomará medidas para garantir que não haja radioatividade imoderada ou outros perigos nucleares, no mar ou no porto, para as águas navegáveis, ou para os alimentos ou tanques de água.

Regra 7

Boletim de Segurança

(a) Um "boletim de Segurança" será elaborado para permitir a avaliação das condições da instalação de energia nuclear e da segurança dos navios, a fim de se assegurar que não haverá radioatividade imoderada ou outros perigos nucleares, no mar ou no porto, para a guarnição, passageiros ou públicos, ou para as águas navegáveis ou para os alimentos ou tanques de água.

A Administração, quando isso for "satisfeito", aprovará esse "Boletim de Segurança", que deverá ser sempre mantido em dia.

(b) O "Boletim de Segurança" deverá ser posto, com suficiente antecedência, à disposição dos Governos Contratantes dos países, que um navio nuclear pretenda visitar, para que

eles possam avaliar a segurança do navio.

Regra 8

Manual de Operações

Um manual de Operações, completo e detalhado, deverá ser elaborado para fins de informação e orientação do pessoal empenhado nas operações e em todos os serviços relacionados com a utilização da instalação de energia nuclear e que desempenha papel importante na manutenção da segurança. A Administração, quando isso for "satisfeito" aprovará esse Manual de Operações e uma cópia dele deverá ficar a bordo.

O Manual de Operações será sempre mantido em dia.

Regra 9

Vistorias

Vistorias de navios nucleares incluirão as exigências da Regra 7 do Capítulo I, ou das Regras 8, 9 e 10 do Capítulo I, excetuando-se as que são restringidas pela presença de radioatividade. Em acréscimo, as vistorias incluirão algumas exigências especiais do "Boletim de Segurança". Elas poderão ser realizadas, em todos os casos, pelo menos, com uma frequência de uma vez por ano, não obstante as cláusulas das Regras 8 e 10 do Capítulo I.

Regra 10

Certificados

(a) Não se aplicarão aos navios nucleares as cláusulas do parágrafo a) da Regra 12 do Capítulo I e da Regra 14 do Capítulo I.

(b) Um Certificado, chamado "Certificado de Segurança de Navio Nuclear de Passageiro" será emitido após a inspeção e vistoria de um navio nuclear de passageiros que satisfaz as exigências dos Capítulos II, III, IV e VIII e as outras importantes exigências das presentes Regras.

(c) Um certificado, chamado "Certificado de Segurança de Navio Nuclear Cargueiro" será emitido após a inspeção e vistoria de um navio nuclear cargueiro que satisfaz as exigências para navios cargueiros nas vistorias previstas na Regra 10 do Capítulo I.

APENDICE

Modelo de Certificação de Segurança para Navios de Passageiros
Certificado de Segurança para Navios de Passageiros (Timbre oficial)
(País) para uma viagem internacional

Expedido segundo as prescrições da

Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1960

Nome do Navio	Indicativo de Chamada	Porto de Registro	tonelagem Bruta	Detalhes da viagem at existentes sancionados sob a Regra 27 (c) (VI) do Cap. III	Data em que a qualha foi batida (ver NOTA abaixo)

O

(Nome) Governo certifica

Eu, abaixo assinado

(Nome) certifico

I. Que o navio acima mencionado foi devidamente inspecionado de acordo com as prescrições da Convenção acima referida.

II. Que a inspeção demonstrou ter o navio cumprido todas as determinações das Regras anexas à mencionada Convenção com relação:

- 1) à estrutura, caldeiras principais, e auxiliares e outros recipientes de pressão bem como às máquinas;
- 2) à compartimentagem estanque;
- 3) às seguintes linhas de carga:

Linhas de carga intermediárias calculadas e marcadas no costado a meio-nau (Regra II do Capítulo II)	Borda Livre	Para aplicar quando os compartimentos destinados a passageiros incluírem os seguintes compartimentos de dupla utilização
C.1 C.2 C.3		

III. Que os meios de salvamento são suficientes para um número total máximo de pessoas a saber:

..... embarcações salva-vidas (inclusive embarcações a motor) capazes de acomodar pessoas, e embarcações a motor providas de instalação radiotelegráfica e holofote (incluídas no número total de embarcações salva-vidas acima mencionado e embarcações a motor providas unicamente de holofotes (também incluídas no número total de embarcações acima mencionado), que exigem tripulantes habilitados;

..... Balsa salva-vidas, com dispositivos aprovados de arriamento, capazes de acomodar pessoas; e
..... Balsa salva-vidas, sem dispositivos aprovados de arriamento, capazes de acomodar pessoas;

..... equipamentos flutuantes capazes de suportar pessoas;

..... boias salva-vidas;

..... coletes salva-vidas;

IV. Que as embarcações salva-vidas e as jangadas estão equipadas de acordo com as prescrições das Regras.

V. Que o navio está provido de um aparelho lança retinidas e de uma estação radiotelegráfica portátil para embarcação de acordo com as prescrições das Regras.

VI. Que o navio obedece às prescrições das Regras no que se refere às instalações radiotelegráficas a saber:

	Prescrições das Regras	Existentes a bordo
Horas de escuta, por operador	...	...
Número de operadores	...	...
Há auto-alarme?	...	...
Há uma instalação principal?	...	...
Há uma instalação de emergência?	...	...
Os transmissores principal e de emergência são eletricamente conjugados ou separados?	...	...
Há um radiogoniômetro?	...	...
Número de passageiros para o qual este certificado foi concedido	...	...

VII. Que o funcionamento das instalações radiotelegráficas das embarcações salva-vidas a motor e ou o equipamento rádio portátil para embarcações, si existentes, obedece às prescrições das Regras.

VIII. Que o navio atende às prescrições das Regras com relação aos meios de detecção e extinção de incêndios e está provido de luzes e sinais de navegação, escada para práticos, bem como meios de fazer sinais sonoros e visuais de socorro, de acordo com as prescrições das Regras e com as das Regras Internacionais para evitar Abalroamento no mar.

IX. Que o navio obedece a todas as outras prescrições das Regras que lhe são aplicáveis.

Este certificado é emitido sob a autoridade do Governo. É válido até

Expedido em a de de 19..... Aqui é colocado o timbre ou assinatura da autoridade capacitada a emitir o certificado.

(Timbre)

Caso assinado, o seguinte parágrafo deve ser acrescentado:

O abaixo assinado declara que está devidamente autorizado pelo seu Governo a emitir este certificado.

(Assinatura)

NOTA

Será suficiente indicar o ano em que a quilha foi batida, exceto nos casos de 1952 e do ano de entrada em vigor da Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1960, casos em que deve constar a data completa.

No caso de navio convertido de acordo com a Regra 1 (b) (i) do Capítulo II da Convenção a data de início do trabalho deve constar.

Modelo de Certificado de Segurança de Construção para Cargueiro

Modelo de Certificado de Segurança de Construção para Cargueiros (Timbre Oficial) (País)

Expedido segundo as prescrições da

Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1960

Nome do Navio	Indicativo de Chamada	Porto de Registro	Tonelagem Bruta	Data em que a quilha foi batida (ver NOTA abaixo)

O

(Nome) Governo certifica

Eu, abaixo assinado

(Nome) certifico

Que o navio acima mencionado foi devidamente inspecionado de acordo com as prescrições da Regra 10 do Capítulo I da Convenção acima referida, e que a inspeção demonstrou serem satisfatórias, sob todos os aspectos, as condições do casco, das máquinas e equipamentos especificados na dita Regra, e que o navio obedece aos requisitos do Capítulo II que lhe são aplicáveis (outros que não os relacionados com equipamentos de detecção e extinção de incêndios).

Este certificado é expedido sob a autoridade do Governo

É válido até

Expedido em a de

Aqui é colocado o timbre ou assinatura da autoridade capacitada a expedir o certificado.

(Timbre)

Caso assinado, o seguinte parágrafo deve ser acrescentado:

O abaixo assinado declara que está devidamente autorizado pelo seu Governo a expedir este certificado.

(Assinatura)

NOTA

Será suficiente indicar o ano em que a quilha foi batida, exceto nos casos de 1952 e do ano de entrada em vigor da Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1960, casos em que deve constar a data completa.

Modelo de Certificado de Equipamento de Segurança para Cargueiros

Certificado de Equipamento de Segurança para Cargueiro (Timbre oficial) (País)

Expedido segundo as prescrições da

Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1960

Nome do Navio	Indicativo de Chamada	Porto de Registro	Tonelagem Bruta	Data em que a quilha foi batida (ver NOTA abaixo)

O

(Nome) Governo certifica

Eu, abaixo assinado

(Nome) certifico

I. Que o navio acima mencionado foi devidamente inspecionado de acordo com as prescrições da Convenção acima referida.

II. Que a inspeção demonstrou serem os meios de salvamento suficientes para um número total máximo de pessoas a saber:

..... embarcações salva-vidas a bombordo, capazes de acomodar pessoas;

..... embarcações salva-vidas a boreste, capazes de acomodar pessoas;

..... embarcações a motor (incluídas no total de embarcações acima mencionado) inclusive embarcações a motor providas de instalação radiotelegráfica e holofotes e embarcações a motor equipadas apenas de holofotes.

..... Balsa salva-vidas, com dispositivos de arriamento aprovados, capazes de acomodar pessoas; e

..... Balsa salva-vidas, sem dispositivos de arriamento aprovados, capazes de acomodar pessoas;

..... boias salva-vidas;

..... coletes salva-vidas.

III. Que as embarcações salva-vidas e balsas salva-vidas estão equipadas de acordo com as prescrições das Regras anexas à Convenção.

IV. Que o navio está equipado com um aparelho lança-cabos e retinidas, estação Radiotelegráfica portátil para embarcações de acordo com as prescrições das Regras.

V. Que a inspeção mostrou que o navio, obedece às prescrições da dita Convenção com relação aos equipamentos de detecção e extinção de incêndios e está provido de luzes e sinais de navegação, escada para práticos e dos meios de fazer sinais sonoros e visuais de socorro de acordo com as prescrições das Regras e com as Regras Internacionais para Evitar Abalroamento no Mar.

VI. Que sob todos os outros aspectos o navio satisfaz as prescrições das Regras que lhe são aplicáveis.

Este certificado é expedido sob a autoridade do Governo

É válido até

Expedido em a de de 19.....

Aqui é colocado o timbre ou assinatura da autoridade capacitada a expedir o certificado. (Timbre)

Caso assinado, o seguinte parágrafo deve ser acrescentado:

O abaixo assinado declara que está devidamente autorizado pelo seu Governo a expedir este certificado.

NOTA

Será suficiente indicar o ano em que a quilha foi batida, exceto nos casos de 1952 e do ano da entrada em vigor da Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1960, casos em que deve constar a data completa.

Modelo de Certificado de Segurança Radiotelegráfica para Cargueiros

Certificado de Segurança Radiotelegráfica para Cargueiros
(Timbre oficial) (País)

Expedido segundo as prescrições da

Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1960

Nome do Navio	Indicativo de Chamada	Pórt de Registro	Tonelagem Bruta	Data em que a quilha foi batida (ver NOTA abaixo)

O

(Nome) Governo certifica

Eu, abaixo assinado

(Nome) certifico

I. Que o navio acima mencionado obedece às prescrições das Regras anexas à Convenção supracitada, no que se refere à Radiotelegrafia:

	Prescrições das Regras	Existentes a bordo
Horas de escuta	...	...
Número de operadores	...	...

II. Que o funcionamento do aparelho rádio portátil de embarcação, se existente, obedece às prescrições das citadas Regras.

Este certificado é expedido sob a autoridade do Governo ...

É válido até

Expedido em a de de 19.....

Aqui é colocado o timbre ou assinatura da autoridade capacitada a expedir este certificado.

(Timbre)

Caso assinado, o seguinte parágrafo deve ser acrescentado:

O abaixo assinado declara que está devidamente autorizado pelo seu Governo a expedir este certificado.

NOTA

Será suficiente indicar o ano em que a quilha foi batida, exceto nos casos de 1952 e do ano de entrada em vigor da Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1960, casos em que deve constar a data completa.

Modelo de Certificado de Segurança Radiotelegráfica para Cargueiros

Certificado de Segurança Radiotelegráfica para Cargueiros

(Timbre oficial) (País)

Expedido segundo as prescrições da

Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1960

Nome do Navio	Indicativo de Chamada	Pórt de Registro	Tonelagem Bruta	Data em que a quilha foi batida (ver NOTA abaixo)

O

(Nome) Governo certifica

Eu, abaixo assinado

(Nome) certifico

I. Que o navio acima mencionado obedece às prescrições das Regras anexas à supracitada Convenção, no que se refere à Radiotelegrafia:

	Prescrições das Regras	Existentes a bordo
Horas de escuta por operador	...	...
Número de operadores	...	...
Há auto-alarme?	...	...
Há uma instalação principal?	...	...
Há uma instalação de emergência?	...	...
Os transmissores principal e de emergência são eletricamente conjugados ou separados	...	...
Há radiogoniômetro?	...	...

II. Que o funcionamento das instalações radiotelegráficas das embarcações salva-vidas a motor e/ou o equipamento rádio portátil para embarcações, se existentes, obedece às prescrições das citadas Regras.

Este certificado é expedido sob a autoridade do Governo

É válido até

Expedido em a de de 19.....

Aqui é colocado o timbre ou a assinatura da autoridade capacitada a emitir o certificado.

(Timbre)

Caso assinado, o seguinte parágrafo deve ser acrescentado:

O abaixo assinado declara que está devidamente autorizado pelo seu Governo a expedir este certificado.

(Assinatura)

NOTA

Será suficiente indicar o ano que a quilha foi batida, exceto nos casos de 1952 e do ano de entrada em vigor da Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1960, casos em que deve constar a data completa.

Modelo de Certificado de Isenção

CERTIFICADO DE ISENÇÃO

(Timbre oficial)

(País)

Expedido segundo as prescrições da

CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1960

Nome do Navio	Indicativo de Chamada	Pórt de Registro	Tonelagem Bruta

O

(Nome) Governo certifica

Eu, abaixo assinado

(Nome) certifico

Que o navio acima mencionado está isento, de acordo com o que é previsto pela Regra do Capítulo das Regras anexas à supracitada Convenção da exigência das prescrições de da Convenção durante as viagens de para

Indicar aqui as condições (.....)

caso existam sob as quais (.....)

o Certificado de Isenção é (.....)

concedido. (.....)

Este certificado é expedido sob a autoridade do Governo

É válido até

Expedido em a de de 19.....

Aqui é colocado o timbre ou a assinatura da autoridade capacitada a emitir este certificado.

(Timbre)

Caso assinado o seguinte parágrafo deve ser acrescentado:

O abaixo assinado declara que está devidamente autorizado pelo seu Governo a emitir este certificado.

(Assinatura)

Inserir aqui referências aos Capítulos e Regras especificando os parágrafos.

Modelo de Certificado de Segurança para Navio de Passageiros, Propulsão Nuclear

CERTIFICADO DE SEGURANÇA PARA NAVIO DE PASSAGEIROS DE PROPULSÃO NUCLEAR

(Timbre oficial)

(País)

Expedido segundo as prescrições da

CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1960

Nome do Navio	Indicativo de Chamada	Pórt de Registro	Tonelagem Bruta	Detalhes da viagem caso existam, sancionados pela Regra 27 (c) (vi) Cap. III	Data em que a quilha foi batida (ver NOTA abaixo)

0

(Nome) Governo certifica

Eu, abaixo assinado

(Nome) certifico

I. Que o navio acima mencionado foi cuidadosamente examinado de acordo com as prescrições da supracitada Convenção.

II. Que tratando-se de navio de propulsão nuclear, ele satisfaz as prescrições do Capítulo VIII da Convenção e se enquadra no Padrão da Segurança aprovado para ela.

III. Que a inspeção demonstrou que o navio satisfaz as prescrições das Regras anexas à citada Convenção, no que diz respeito a:

- (1) estrutura, caldeiras principais e auxiliares e outros recipientes de pressão, bem como instalações de máquinas;
- (2) Disposições e detalhes de sua compartimentagem estanque;
- (3) as seguintes linhas de carga parciais:

Linhas de carga intermedias calculadas e marcadas no costado à meia-nau (Regra II do Capítulo II)	Borda Livre	Para preencher quando forem utilizados para transporte de passageiros os seguintes compartimentos de dupla utilização
C.1	...	...
C.2	...	...
C.3	...	...

IV. Que os meios de salvamento são suficientes para um número total máximo de pessoas a saber:

- Embarcações salva-vidas (incluindo embarcações a motor) capazes de acomodar pessoas; e
- embarcações a motor, providas de instalação radiotelegráfica e holofote (incluindo no total de embarcações acima mencionado) e
- embarcações a motor, providas apenas de holofote (também incluídas no total de embarcações acima mencionado) que exigem tripulantes habilitados;
- Balsas salva-vidas, com dispositivos aprovados de arriamento, capazes de acomodar pessoas; e
- Balsas salva-vidas, sem dispositivos aprovados de arriamento, capazes de acomodar pessoas;
- equipamentos flutuantes capazes de suportar pessoas;
- bóias de salvamento;
- coletes salva-vidas;

V. Que as embarcações e balsas salva-vidas estão equipadas de acordo com as prescrições das Regras.

VI. Que o navio está provido de um aparelho lançacabos e retinidas e de uma estação rádio portátil para embarcações de acordo com as prescrições das Regras.

VII. Que o navio obedece as prescrições das Regras no que se refere às instalações Radiotelegráficas a saber:

	Prescrições das Regras	Existentes a bordo
Horas de escuta por operador	...	...
Número de operadores	...	...
Tem atualmente?	...	...
Tem uma instalação principal?	...	...
Tem uma instalação de emergência?	...	...
Os transmissores principal e de emergência são eletricamente conjugados ou separados?	...	...
Há radiogoniômetro?	...	...
Número de passageiros para o qual este certificado foi concedido	...	...

VIII. Que o funcionamento das instalações radiotelegráficas das embarcações salva-vidas a motor e/ou o equipamento rádio portátil para embarcações, se existente, obedece as prescrições das Regras.

IX. Que o navio satisfaz as prescrições das Regras com relação aos meios de detecção e extinção de incêndios e está provido de luzes e sinais de navegação, escada para práticos bem como meios de fazer sinais sonoros e visuais de perigo, de acordo com as prescrições das Regras e com as das Regras Internacionais para evitar abaloamento no Mar.

X. Que o navio obedece a todas as demais prescrições das Regras que lhe são aplicáveis.

Este certificado é emitido sob a autoridade do Governo

É válido até
Expedido em de de 19

Aqui é colocado o timbre ou assinatura da autoridade capacitada a emitir o certificado.

(Timbre)

Caso assinado o seguinte parágrafo deve ser acrescentado:
O abaixo assinado declara que está devidamente autorizado pelo seu Governo a expedir este certificado.

(Assinatura)

Observação

Será suficiente indicar o ano em que a quilha foi batida exceto nos casos de 1952 e do ano de entrada em vigor da Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1960, casos em que deve constar a data completa.

No caso de navio convertido de acordo com a Regra 1 (b) (i) do Capítulo II da Convenção, a data de início do trabalho de conversão deve constar.

Modelo de Certificado de Segurança para Navio Cargueiro, Propulsão Nuclear

CERTIFICADO DE SEGURANÇA PARA NAVIO CARGUEIRO DE PROPULSÃO NUCLEAR

(Timbre oficial)

(País)

Expedido segundo as prescrições da

CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1960

Nome do Navio	Indicativo de Chamada	Pórt de Registro	Tonelagem Bruta	Data em que foi batida a quilha (Ver Nota abaixo)

0

(Nome) Governo certifica

Eu, abaixo assinado

(Nome) certifico

I. Que o navio acima mencionado foi cuidadosamente examinado de acordo com as prescrições da supracitada Convenção.

II. Que tratando-se de navio de propulsão nuclear, ele satisfaz a todas as prescrições do Capítulo VIII da Convenção e se enquadra no Padrão de Segurança aprovado para ela.

III. Que a inspeção demonstrou que o navio satisfaz as prescrições da Regra 10 do Capítulo I da Convenção, no que diz respeito a casco, máquinas e equipamento, e obedece aos requisitos principais do Capítulo II.

IV. Que os meios de salvamento são suficientes para um número total máximo de pessoas a saber:

- Embarcações salva-vidas a bordo, capazes de acomodar pessoas;
- embarcações salva-vidas a boreste, capazes de acomodar pessoas;
- embarcações a motor (incluindo no total de embarcações acima mencionado), inclusive embarcações a motor providas de instalação radiotelegráfica e holofote e embarcações a motor providas unicamente de holofote;
- balsas salva-vidas, com dispositivos de arriamento aprovados, capazes de acomodar pessoas; e
- Balsas salva-vidas, para as quais não são exigidos dispositivos aprovados de arriamento, capazes de acomodar pessoas;
- bóias de salvamento;
- coletes salva-vidas.

V. Que as embarcações salva-vidas estão equipadas de acordo com as prescrições das Regras anexas à Convenção.

VI. Que o navio está equipado com aparelho lança-cabos e retinidas, e uma estação Radiotelegráfica portátil para embarcações de acordo com as prescrições das Regras.

VII. Que o navio satisfaz as prescrições das Regras no que diz respeito a instalações radiotelegráficas a saber:

	Prescrições das Regras	Existentes a bordo
Horas de escuta por operador	...	...
Número de operadores	...	...
Há atualmente?	...	...
Há uma instalação principal?	...	...
Há uma instalação de emergência?	...	...
Os transmissores principal e de emergência são eletricamente ligados ou separados?	...	...
Há radiogoniômetro?	...	...

VIII. Que o funcionamento das instalações radiotelegráficas das embarcações salva-vidas a motor e/ou o equipamento rádio portátil para embarcações se existente, obedece às prescrições das Regras.

IX. Que o navio satisfaz as prescrições das Regras quanto aos meios de detecção e extinção de incêndio e está provido de luzes e sinais sonoros e visuais de perigo, de acordo com as prescrições das Regras e com as das Regras Internacionais para Evitar Abaloamento no Mar.

X. Que o navio satisfaz a todas as demais prescrições das regras que lhe são aplicáveis.

Este certificado é expedido sob a autoridade do Governo

É válido até

Expedido em de de

19...

Aqui é colocado o timbre ou assinatura da autoridade capacitada a emitir o certificado.

(Timbre)

Caso assinado o seguinte parágrafo deve ser acrescentado:

C abaixo assinado declara que está devidamente autorizado pelo seu Governo a expedir este certificado

(Assinatura)

Será suficiente indicar o ano em que a quilha foi batida, exceto nos casos de 1952 e do ano de entrada em vigor da Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1960, casos em que deve constar a data completa.

ANEXO "B"

Regras para Evitar Abaloamento no Mar

PARTE A

Preliminares e Definições

Regra 1

(a) As presentes Regras deverão ser seguidas por todos os navios e Hidroaviões, em alto mar e em todas as águas que com o mar se comuniquem e sejam acessíveis aos navios, salvo as exceções previstas na Regra 30. Quando, em razão de sua construção especial, não puderem os hidroaviões submeter-se integralmente às disposições das Regras relativas às luzes e às marcas, devem ser observadas estas últimas disposições tão próximo delas quanto as circunstâncias o permitirem.

(b) As prescrições das Regras relativas às luzes devem ser observadas durante todo o tempo, do pôr do nascer do Sol. Durante esse intervalo, não deve ser mostrada nenhuma outra luz, salvo aquelas que não possam ser confundidas com as luzes prescritas ou não prejudiquem sua visibilidade ou suas características próprias e não impeçam de assegurar uma visão exterior satisfatória. As luzes prescritas nas presentes Regras podem ser também mostradas do nascer ao pôr do Sol em condições de visibilidade reduzida ou em quaisquer outras circunstâncias julgadas necessárias.

(c) Nas regras que se seguem, salvo outras disposições em contrário, constante do texto:

I. — A palavra "navio" designa qualquer engenho ou todo aparelho de qualquer natureza, que não um hidroavião amarrado, sobre a água.

II. — A palavra "hidroavião" designa um barco voador ou todo aparelho voador capaz de manobrar sobre a água.

III. — A expressão "navio a propulsão mecânica" designa todo navio movido por máquina.

IV. — Todo o navio a propulsão mecânica andando a vela e não por

meio de máquina, deve ser considerado como um navio a vela, e todo navio que esteja se movimentando por meio de máquina, que tenha ou não velas, deve ser considerado como um navio a propulsão mecânica.

V. — Um navio ou um hidroavião encalhado está navegando desde que não esteja fundeado, amarrado ou encalhado.

VI. — A expressão "altura acima da borda" designa a altura acima do convés corrido mais elevado.

VII. — O "comprimento" e a "largura" de um navio são o seu comprimento entre perpendiculares e a sua boca moldada.

VIII. — O comprimento e a envergadura de um hidroavião devem ser os comprimentos e as envergaduras máximas dadas por um certificado de navegabilidade aérea. Na falta de tal certificado, as dimensões serão aquelas tomadas diretamente.

IX. — Os navios são considerados como estando à vista um do outro quando um pode ser observado pelo outro visualmente.

X. — A palavra "visível", quando aplicada às luzes, significa visível em uma noite escura com atmosfera limpa.

XI. — A expressão "som curto" designa um som com uma duração de cerca de um segundo.

XII. — A expressão "som longo" designa um som de uma duração de 4 a 6 segundos.

XIII. — A palavra "apito" significa qualquer dispositivo capaz de produzir os sons acima prescritos.

XIV. — O termo "empregado na pesca" significa que está pescando com rede, linha ou rede de arrasto, mas não inclui a pesca com linha de arrasto.

PARTE B

Luzes e Marcas

Regra 2

(a) Um navio a propulsão mecânica quando navegando deve trazer:

I. — No mastro do traquete ou por diante deste mastro, ou, se não houver mastro de traquete, na parte de

ca brilhante, disposto de maneira a projetar uma luz contínua num setor do horizonte de 20 quartas de agulha (225°) ou seja 10 quartas de cada bordo, isto é, desde a proa até 2 quartas (22,5°) do través para ré de cada bordo. Esta luz deve ser visível de uma distância de, pelo menos, 5 milhas.

II. — Quer seja diante ou a ré do farol de luz branca previsto no § 1º, um segundo farol de luz branca de construção e características semelhantes àquela luz. Este segundo farol não é obrigatório para um navio de comprimento menor que 45,75 metros (150 pés) entretanto, eles podem possuí-lo.

III. — Esses dois faróis de luzes brancas deverão ser colocados no plano longitudinal do navio, de maneira que um deles fique mais alto do que o farol mais baixo se encontrar por ante o farol mais alto. A distância horizontal entre esses dois faróis de luzes brancas deve ser de, pelo menos, três vezes a distância vertical entre eles. O mais baixo destes dois faróis de luzes brancas, ou no caso de um único deve achar-se a uma altura acima da borda que não seja inferior a 6,10 metros (20 pés) e se a boca do navio for maior que 6,10 metros, a uma altura acima da borda de, no mínimo, igual à medida da boca do navio, se a ser necessário todavia, que esta altura exceda de 12,20 metros (40 pés). Em qualquer circunstância, o farol, ou os faróis devem estar afastados e colocados acima de outras luzes e das superestruturas que possam prejudicar sua visibilidade.

IV. — A boroeste um farol de luz verde colocado de modo a projetar uma luz contínua sobre todo o setor do horizonte de 10 quartas (112,5°), considerando desde a proa até 2 quartas (22,5°) para ré do través de boroeste. Este farol deve ser visível de uma distância de, pelo menos, 2 milhas.

V. — A bombordo um farol de luz encarnada colocado de modo a projetar uma luz contínua sobre todo o setor do horizonte de 10 quartas (112,5°), considerando desde a proa até 2 quartas (22,5°) para ré do través de bombordo. Este farol deve ser visível de uma distância de, pelo menos, 2 milhas.

VI. — Os faróis encarnado e verde acima mencionados devem ser munidos pela parte interna do navio, de anteparas que atinjam pelo menos 0,91 metros (3 pés) para vante do foco luminoso, de modo que a luz encarnada não possa ser vista por quem vem pela proa por boroeste, e a luz verde por quem vem pela proa por bombordo.

(b) Um hidroavião navegando sobre a água deve trazer:

I. — Avante e no plano longitudinal central, em qualquer lugar onde seja mais visível, um farol de luz branca brilhante disposto de maneira a projetar uma luz contínua em todo o setor do horizonte de 220°, sendo 110° decada bordo do hidroavião, isto é, da proa até 20° para ré do través de cada bordo; esta luz deve ser visível de uma distância de, pelo menos, 3 milhas.

II. — Sobre a extremidade da asa direita ou asa de boroeste, um farol verde disposto de maneira a projetar uma luz contínua em todo o setor do horizonte de 110° contados da proa até 20° para ré do través de boroeste; este farol deve ser visível de uma distância de, pelo menos, 2 milhas.

III. — Sobre a extremidade da asa esquerda ou asa de bombordo, um farol encarnado disposto de maneira a projetar uma luz contínua em todo o setor do horizonte de 110° contados da proa até 20° para ré do través de BB; este farol deve ser visível de uma distância de, pelo menos, 2 milhas.

Regra 3

(a) Todo navio a propulsão mecânica rebocando ou empurrando um outro navio ou hidroavião, deve trazer, além dos faróis dos bordos dois faróis de luz branca colocados verticalmente um acima do outro, afastado de, pelo menos, 1,83 metros (6 pés), um do outro, e, quando rebocando e o comprimento do reboque medido entre a popa do rebocador e a popa do último navio rebocado exceder de 183 metros (600 pés), deve trazer um farol adicional de luz branca a 1,83 metros (6 pés) acima ou abaixo dos faróis precedentes. Cada um destes faróis deve ser da mesma construção e das mesmas características e estar colocado na mesma posição que o farol de luz branca mencionado na Regra 2 (a) (I). Nenhuma dessas luzes deverá achar-se a uma altura de pelo menos 4,27 metros (14 pés) acima da borda. Os navios com um só mastro podem trazer estes faróis neste mastro.

(b) O navio rebocando deve também mostrar, seja o farol de popa estabelecido na Regra 10, seja, em seu lugar, um pequeno farol branco por ante a ré da chaminé ou do mastro de ré, da chaminé ou do mastro de ré, para governo dos navios rebocados, porém este farol não deve ser visível do través para vante do rebocador.

(c) Entre o nascer e o pôr do Sol, todo navio a propulsão mecânica rebocando, se o comprimento do reboque exceder 183 metros (600 pés) deve mostrar, onde melhor possa ser avisado, um losango preto de, pelo menos, 0,61 metros (2 pés) de diâmetro.

(d) Um hidroavião amarrado, quando rebocando um ou mais hidroaviões, ou navio, deve trazer os faróis prescritos na Regra 2 (b) alíneas (I), (II) e (III); deve também trazer um segundo farol da mesma construção e características que o farol branco mencionado na Regra 2 (b) alínea (I). Este segundo farol deve estar situado na mesma linha vertical em que se acha o primeiro numa distância de, pelo menos, 1,83 metros (6 pés) acima ou abaixo deste último.

Regra 4

(a) Um navio que está impossibilitado de manobrar deve, durante a noite, trazer em posição onde melhor possam ser vistos, se esse navio é a propulsão mecânica, em lugar dos dois faróis prescritos na Regra 2 (a) (I) e (II), dois faróis vermelhos dispostos verticalmente a uma distância um do outro de, pelo menos, 1,83 metros (6 pés). Eles deverão ter características suficientes, de modo a serem visíveis de uma distância de, pelo menos 2 milhas em todo o horizonte durante o dia, esse mesmo navio deverá trazer em uma mesma linha vertical e a 1,83 metros (6 pés) de distância um do outro, em posição onde sejam mais visíveis duas esferas pretas ou 2 objetos que apresentem a mesma forma e cor, com, pelo menos 0,61 metros (2 pés), de diâmetro.

(b) Um hidroavião pousado na água, impossibilitado de manobrar, pode trazer, ao invés das luzes prescritas na Regra 2 (a) (I) e (II), dois faróis vermelhos dispostos verticalmente a uma distância um do outro de, pelo menos, 1,83 metros (6 pés) e um do outro, em posição onde sejam mais visíveis. Devem ter características suficientes para serem visíveis em todo o horizonte de uma distância de, pelo menos, 2 milhas. Durante o dia, o hidroavião pode trazer em uma mesma linha vertical e a uma distância mínima de 0,92 metros (3 pés) um do outro, em posição onde onde forem mais visíveis, duas (2) esferas ou objetos que apresentem a mesma forma e cor, com um diâmetro de, pelo menos, 0,61 metros (2 pés).

(c) Um navio empregado em lançar ou suspender um cabo submarino ou uma bóia, ou realizando operações hidrográficas, ou em trabalhos submarinos

nos, ou empregado em faina de reabastecimento no mar, ou em operações de lançamento ou recolhimento de aviões, e que, por motivo deste trabalho, não possa afastar-se do caminho dos navios que se aproximem, deve trazer, em lugar dos faróis prescritos na Regra 2 (a) (I) e (II) e Regra 7 (a) (I) 3 faróis, colocados em uma mesma linha vertical a uma distância um do outro de, pelo menos, 1,83 metros (6 pés). O farol superior e o farol inferior devem ser encarnados; e o do meio branco. Eles terão características suficientes de modo a serem visíveis em todo o horizonte de uma distância de pelo menos duas milhas. Durante o dia, deve trazer em uma mesma linha vertical a uma distância de, pelo menos 1,83 metros (6 pés), uma da outra; 3 marcas de, pelo menos, 0,61 metros (2 pés) de diâmetro em posição a mais visível, devendo a mais alta e a mais baixa ser de forma esférica e de cor encarnada e a do meio com a forma de dois cones unidos pela base e de cor branca.

(d) — Quaisquer navios lempenhados em operações de varredura de minas exibirão uma luz verde no tope do mastro de ré, e luz ou luzes verdes na extremidade ou extremidades da verga do mastro de ré do lado ou dos lados em que existir perigo. Estas luzes serão exibidas além da luz prevista na Regra 2 (a) (I) ou na Regra 7 (a) (I), de tal maneira e com tais características que seja possível a sua visibilidade num raio de, pelo menos, duas milhas de distância. Durante o dia, exibirão esferas pretas de, pelo menos, 0,61 metros (2 pés) de diâmetro, nas mesmas posições das luzes verdes.

II — Estas luzes ou esferas indicam que é perigoso para outros navios aproximarem-se a menos de 915 metros (3.000 pés) pela popa do navio mineiro varredor ou 457,5 metros (1.500 pés) do bordo ou dos bordos em que haja perigo.

(e) Os navios e hidroaviões mencionados na presente Regra, quando não estiverem em movimento, não devem fazer uso dos faróis dos bordos, nem da luz de popa, porém, se estiverem em movimento, farão uso dos mesmos.

(f) As luzes e as marcas para o dia, prescritas na presente Regra devem ser consideradas pelos outros navios, como sinais indicativos de que o navio que as mostra não está senhor de sua manobra e não pode por consequência afastar-se do caminho.

(g) Esses últimos sinais não são os usados pelos navios em perigo e necessitando de auxílio. Estes sinais estão mencionados na Regra 31.

Regra 5

(a) Todo navio a vela navegando e todo navio ou hidroavião rebocados, devem trazer as luzes respectivamente prescritas pela Regra 2 para um navio a propulsão mecânica ou hidroavião navegando com exceção das luzes brancas mencionadas na citada Regra, que não devem jamais exibir. Devem também trazer as luzes de ré indicadas na Regra 10, ficando entendido que os navios rebocados com exceção do último deles, podem trazer em lugar desta última luz um pequeno farol branco como aquele que é indicado na Regra 3 (b).

(b) Além das luzes prescritas no parágrafo (a), qualquer navio a vela poderá exibir no tope do mastro de vante duas luzes; uma sobre a outra, verticalmente, suficientemente afastadas, a fim de que possam ser claramente distinguidas. A luz de cima será vermelha e a de baixo verde. Ambas as luzes deverão ficar dispostas e fixadas como prescrito na Regra 2 (a) (I) e deverão ser visíveis a uma distância de, pelo menos, 2 milhas.

(c) Um navio rebocado para vante por um rebocador deve trazer na parte de vante um farol verde a boreste e um farol encarnado a bombordo, apre-

sentando as mesmas características que os faróis descritos na Regra 2 (a) (IV) e (V) e estes faróis devem ser munidos de anteparas tais como prescritos na Regra 2 (a) (VI); estando entendido que qualquer que seja o número de navios que estejam sendo rebocados para vante em grupo todos eles mostrarão as mesmas luzes que mostrariam se fosse um só navio.

(d) Entrar o nascer e o pôr do Sol qualquer navio que está sendo rebocado deverá exibir, onde possa ser melhor avistado, uma marca preta com forma de dois cones unidos pela base, de pelo menos 0,61 metros (2 pés) de diâmetro, se o comprimento do rebocador exceder 183 metros (60 pés).

Regra 6

(a) Quando for impossível, em virtude de mau tempo ou por outro motivo de força maior, manter fixados os faróis verde e encarnado, estes faróis devem estar à mão, acesos e prontos a serem mostrados imediatamente. Ao aproximar-se de um outro navio, ou se um navio se aproximar dele, devem ser mostrados estes faróis nos seus bordos respectivos, suficientemente a tempo de evitar a colisão, de tal modo que sejam bem visíveis e que a luz verde não possa ser avistada de bombordo, nem a luz encarnada de boreste, e, se for possível, de tal modo que elas não sejam avistadas de 2 quartas (22,5°). Para ré do través de seu bordo respectivo.

(b) A fim de tornar mais fácil e mais seguro o emprego destas luzes portáteis, os faróis devem ser pintados exteriormente com a cor da luz que eles exibam, respectivamente, e devem ser munidos das anteparas convenientes.

Regra 7

Os navios a propulsão mecânica de menos de 65 pés de comprimento e os navios navegando a remo ou a vela de menos de 40 pés de comprimento, assim como as embarcações a remo que estejam navegando, não são obrigados a trazer as luzes mencionadas na Regra 2, 3 e 5, mas se eles não as trazem, devem ser providos das seguintes luzes:

(a) Salvo as disposições dos §§ (b) e (c) os navios de menos de 65 pés de comprimento devem trazer:

I — Salvo a parte de vante do navio, numa posição a mais visível e a, pelo menos 2,75 metros (9 pés) acima da borda, um farol de luz branca brilhante construído e fixado como o que está prescrito na Regra 2 (a) e de uma intensidade suficiente para ser visível de uma distância de, pelo menos, 3 milhas.

II — Os faróis dos bordos, verde e encarnado, construídos e fixados como está prescrito na Regra 2 (a) (IV) e (V) e com uma intensidade suficiente para serem visíveis de uma distância de, pelo menos, 1 milha, ou farol combinado para mostrar uma luz verde e uma luz encarnada da proa até 2 quartas (22,5°) para ré do través de seu bordo respectivo. Este farol não deve ser colocado a uma distância menor de 0,91 metros (3 pés) abaixo da luz branca.

b) Os navios a propulsão mecânica de menos de 19,82 metros (65 pés) de comprimento, quando rebocados ou empurrando outro navio, devem exibir:

I — Além das luzes dos bordos ou da lanterna prescrita no sub-parágrafo (a), (II), duas luzes brancas superpostas, verticalmente e afastadas de, pelo menos, 1,20 metros (4 pés). Cada uma dessas luzes será do mesmo tipo e características da luz branca prescrita no sub-parágrafo (a) (I) e uma delas será exibida na mesma posição indicada neste sub-parágrafo. Nos navios de um único mastro essas luzes podem ser colocadas nesse mastro.

II — Uma luz de popa como prescrito na Regra 10 ou em lugar desta uma pequena luz branca por ante a

ré (AR) da chaminé ou do mastro de ré, para governo do rebocado, mas essa luz não deverá ser avistada do través paravante.

(c) Os navios a propulsão mecânica de menos de 12,00 metros (ou 40 pés) de comprimento podem exibir a luz branca a uma altura menor de 2,75 metros (9 pés) acima da borda, mas nunca a menos de 0,915 metros (3 pés) acima das luzes dos bordos ou da lanterna combinada prescrita no sub-parágrafo (a) (II).

(d) Salvo os casos previstos no § (e), as embarcações de menos de 12,00 metros (ou 40 pés) de comprimento, a remo ou a vela, se não trazem as luzes dos bordos, devem trazer na posição a mais visível, um farol mostrando uma luz verde um bordo e uma luz encarnada de outro, de características suficientes para serem visíveis de uma distância de pelo menos, 1 milha e colocado de tal modo que a luz verde não possa ser percebida de bombordo nem a luz encarnada de boreste. Todas as vezes que não for possível fixar esse farol ele deve ser mantido à mão, aceso, e mostrando a tempo de evitar uma colisão e de tal modo que a luz verde não possa ser vista do bombordo nem a luz encarnada de boreste.

(e) Os navios referidos nesta Regra, quando estiverem sendo rebocados, exibirão as luzes dos bordos ou a lanterna combinada, conforme o caso, prescritas nos parágrafos (a) ou (d) desta Regra, e a luz de popa prescrita na Regra 10, ou uma pequena luz branca, como prescrita no sub-parágrafo (b) (II), exceto o último navio do rebocado. Quando estiverem sendo empurrados, exibirão pela proa as luzes dos bordos ou da lanterna combinada conforme o caso, prescritas nos parágrafos (a) ou (d) desta Regra, entendendo-se que se os navios a que se referem esta Regra, qualquer que seja o número, são empurrados em grupos, eles mostrarão as mesmas luzes como se não houvesse senão um único navio, salvo se o comprimento total do grupo ultrapassar 19,82 metros (65 pés), em cujo caso devem ser aplicadas as prescrições da Regra 3.

(f) As pequenas embarcações a remo ou a vela não têm senão a obrigação de ter à mão uma lâmpada elétrica, ou um farol branco aceso, pronto a ser mostrado a tempo de evitar uma colisão.

(g) Os navios e embarcações mencionados na presente Regra não são obrigados a trazer as luzes ou marcas prescritas pelas Regras 4 (a) e 11 (e) e o tamanho dos sinais diurnos pode ser menor que o prescrito nas Regras 4 (c) e 11 (c).

Regra 8

(a) Embarcações de práticos, à propulsão mecânica, quando em serviço de praticagem e em movimento:

I — Exibirão uma luz branca, no tope do mastro a uma altura não inferior a 6,10 metros (20 pés) acima da borda, visível num raio mínimo de três milhas e uma luz vermelha do mesmo tipo e características a uma distância de 2,40 metros (8 pés) abaixo daquela. Se a embarcação for de comprimento menor de 19,8 metros (65 pés) poderá exibir a luz branca a uma altura de, pelo menos, 2,75 metros (9 pés) acima da borda e uma luz vermelha 1,22 metros (4 pés) abaixo da luz branca.

II — Exibirão as luzes dos bordos ou as lanternas prescritas na Regra 2 (a) (IV) ou na Regra 7 (a) (II) ou (d), conforme o caso e a luz de popa prescrita na Regra 10.

III — Exibirão fogachos de uso intermitente, intervalados no máximo de 10 minutos uma luz branca intermitente, visível em todo o horizonte, poderá ser usada ao invés do fogacho.

(b) As embarcações a vela, dos práticos, quando no serviço de praticagem e em movimento:

I — Exibirão luz branca no tope do mastro, visível num raio mínimo de três milhas.

II — Serão dotadas de luzes nos bordos ou de lanterna prescrita na Regra 5 (c) ou 7 (d), conforme o caso e terão, ao aproximarem-se de outros navios, aquelas luzes prontas a serem usadas e as exibirão a curtos intervalos para indicar o rumo que estão seguindo, mas a luz verde não deverá ser exibida a BB e nem a luz vermelha a BE. Exibirão, também, a luz de popa prescrita na Regra 10.

III — Exibirão um ou mais fogachos com intervalos que não excedam de 10 minutos.

(c) Todas as embarcações de prático em serviço nas suas estações de praticagem e uma vez que estão fundeadas devem trazer os faróis e mostrar os fogachos anteriormente prescritos nos §§ (a) (I) e (III) ou (b) (I) e (III) conforme o caso. E, se fundeadas, trazer, igualmente, os faróis de fundeado previstos na Regra 11 (c).

(d) Todas as embarcações de práticos, que estejam ou não fundeadas, desde que não estejam em suas estações de serviço de praticagem, devem trazer faróis semelhantes aqueles das outras embarcações de seu comprimento.

Regra 9

(a) Os navios de pesca, quando não estejam ocupados na pesca, exibirão somente as luzes ou marcas prescritas nesta Regra, as quais devem ser visíveis, pelo menos a uma distância de 3 milhas.

(c) — I Os navios empregados no arrasto, isto é, pescando com rede de arrasto ou outro aparelho imerso, exibirão duas luzes dispostas verticalmente uma sobre a outra, afastadas entre si de 1,22 metros (ou 4 pés), no mínimo e de 3,65 metros (12 pés) no máximo. A luz superior será verde e a inferior branca, ambas visíveis em todas as direcções. A luz inferior será colocada acima das luzes do bordo, a uma altura de, pelo menos, duas vezes o afastamento das duas luzes verticais.

II — Esses navios poderão, outrossim, exibir uma luz branca idêntica à luz branca prescrita na Regra 2 (a) (I), porém, esta luz deverá ser colocada a uma altura inferior e a ré das luzes verde e branca do sub-parágrafo (c) (I).

(d) Os navios empregados na pesca, exceto na pesca de arrasto, exibirão as luzes prescritas no sub-parágrafo (c) (I), salvo quanto à luz superior que será vermelha. Estes navios, quando de comprimento inferior a 12,2 metros (40 pés), poderão exibir a luz vermelha a uma altura mínima de 2,75 metros (9 pés) acima da borda e a luz branca pelo menos 0,91 metros (3 pés) abaixo da luz vermelha.

(e) Os navios referidos nos parágrafos (c) e (d), quando em movimento, deverão exibir as luzes dos bordos ou da lanterna prescritas na Regra 2 (a) (IV) e (V) ou Regra 7 (a) (II) ou (d), conforme o caso, e a luz de popa prescrita na Regra 10. Quando não estiverem em movimento, não mostrarão as luzes dos bordos nem a da popa.

(f) Os navios referidos no parágrafo (d), com equipamentos de pesca estendidos horizontalmente a uma distância superior a 153 metros (500 pés) a partir do navio, exibirão em todas as direcções uma luz branca, situada a uma distância horizontal de 1,83 metros (6 pés), no mínimo, e 6,1 metros (20 pés), no máximo, das luzes verticais e na direcção do equipamento lançado. Esta luz adicional será colocada em altura que não ultrapasse a luz branca prescrita no sub-parágrafo (c) (I) e que não fique abaixo das luzes dos bordos.

(g) Além das luzes que terão lugar em cumprimento a esta Regra, os na-

vios empregados na pesca poderão, se necessário, a fim de chamar atenção de navios que se aproximem, usar fogachos ou dirigir o fecho dos seus holofotes na direção de qualquer perigo que os ameace, de forma tal que não atrapalhe outros navios. Poderão também usar luzes para iluminar seu trabalho mas os pescadores devem levar em conta que luzes muito brilhantes ou insuficientemente veladas podem prejudicar a visibilidade e as características das luzes prescritas nestas Regras.

(h) De dia, os navios empregados na pesca devem indicar a natureza de sua atividade exibindo, no local em que possa ser melhor avistada, uma marca preta com a forma de dois cones unidos pelo vértice, de diâmetro mínimo de 0,61 metros (2 pés). Estes navios, quando de comprimento inferior a 19,8 metros (65 pés), poderão substituir essa marca preta por um cesto. Se o seu equipamento lançado se estender além de 153 metros (500 pés), os navios ocupados na pesca exibirão também uma marca cônica preta, com o vértice para cima, na direção do equipamento lançado.

Nota: Os navios pescando com anzol de arrasto não são considerados como "ocupados na pesca" como definido na Regra 1 (c) (XIV).

Regra 10

(a) Salvo quando determinado em contrário nestas Regras, um navio em movimento deve ter na popa uma luz branca, instalada de tal maneira que se mostre em um arco contínuo de 135° horizontalmente, 67,5° para cada bordo, e que seja visível, no mínimo, até a distância de 2 milhas.

(b) Em pequenos navios quando não for possível, em virtude de mau tempo ou outra razão ponderável, manter esse farol fixado, será conservada à mão, acesa, e pronta para uso, uma lâmpada elétrica ou um farol de luz branca que será exibido suficientemente a tempo de evitar uma colisão à aproximação de todo navio que o alcança.

(c) Um hidroavião amerissado e em movimento deve trazer sobre a cauda um farol branco instalado de modo a projetar uma luz contínua sobre o arco de horizonte de 14° e colocado de tal modo que possa ser visível no setor de 70° de cada bordo a partir da popa. Essa luz deve ser visível de uma distância de, pelo menos, 2 milhas.

Regra 11

(a) Um navio de menos de 45,75 metros (150 pés) de comprimento quando fundeado, deve trazer a vante, onde seja mais visível, um farol de luz branca visível em todas as direções até uma distância de, pelo menos, 2 milhas. Esse navio poderá também exibir uma luz branca na posição prescrita no parágrafo (b) desta Regra, mas não será obrigado a fazê-lo. A segunda luz branca, se usada, deverá ser visível até a distância mínima de 2 milhas e tanto quanto possível em todas as direções.

(b) Um navio de 45,75 metros (150 pés) de comprimento ou maior quando fundeado deve trazer a vante, uma luz de luz branca de pelo menos 0,61 metros (2 pés) de diâmetro de base de um farol de luz branca visível em todas as direções até a distância de, pelo menos, 2 milhas. Esse navio poderá também exibir uma luz branca na posição prescrita no parágrafo (a) desta Regra, mas não será obrigado a fazê-lo. A segunda luz branca, se usada, deverá ser visível até a distância mínima de 2 milhas e tanto quanto possível em todas as direções.

(c) De acordo com a parte da Regra 10 (a), os navios fundeados devem trazer a vante, uma luz branca visível em todas as direções até a distância de, pelo menos, 2 milhas.

(d) Todo navio colocando ou retirando cabo submarino, bóia, ou efetuando operações hidrográficas ou quaisquer outras operações submarinas, quando fundeado, deve trazer as luzes e marcas prescritas na Regra 4 (c), além dos que são prescritos, segundo o caso, por outras alíneas procedentes da presente Regra.

(e) Todo navio encalhado deve trazer, durante a noite, a luz ou as luzes prescritas nos §§ (a) ou (b), assim como as duas encarnadas prescritas na Regra 4 (a). Durante o dia, deve trazer numa posição a mais visível, três esferas pretas, tendo cada uma um diâmetro de, pelo menos, 0,61 metros (2 pés), colocados uma abaixo da outra numa mesma linha vertical e afastadas uma da outra de, pelo menos, 1,83 metros (6 pés).

(f) Um hidroavião de comprimento inferior a 45,75 metros (150 pés) amerissado e fundeado deve trazer numa posição a mais visível um farol branco, visível em torno do horizonte de uma distância de, pelo menos, 2 milhas.

(g) Um hidroavião de comprimento igual ou superior a 45,75 metros (150 pés), amerissado e fundeado, deve trazer numa posição a mais notável um farol branco a vante e um farol branco a ré, todos os dois visíveis em torno do horizonte, de uma distância de, pelo menos, 3 milhas. Além disso, se o hidroavião tem uma envergadura maior que 45,75 metros (150 pés), deve trazer um farol branco de cada lado para indicar a envergadura máxima. Estes faróis devem ser visíveis na medida do possível de todo o horizonte de uma distância de, pelo menos, 1 milha.

(h) Um hidroavião encalhado deve trazer um farol de fundeado ou os faróis prescritos nos §§ (f) e (g); além desses, dois faróis encarnados colocados em uma mesma vertical, distantes um do outro de, pelo menos, 0,91 metros (3 pés), de maneira a serem visíveis em torno do horizonte.

Regra 12

Todo navio ou hidroavião amerissado pode, para chamar a atenção, se necessário, exibir, além das luzes prescritas pelas presentes Regras, um fogacho, ou fazer uso de todo sinal detonante ou qualquer sinal sonoro eficaz, que não possa ser confundido com qualquer outro sinal autorizado nas presentes Regras.

Regra 13

(a) Nenhuma disposição destas Regras deve prejudicar a execução de prescrições especiais publicadas por um Governo qualquer com relação a maior número de luzes de posição ou de sinais usados pelos navios de guerra, navios navegando em comboio, navios pescando em flotilha ou hidroaviões amerissados.

(b) Todas as vezes que o Governo interessado considerar que um navio da marinha de guerra ou qualquer outro militarizado ou que um hidroavião amerissado de construção especial ou destinado a fins especiais não pode submeter-se a todas as disposições de uma qualquer das presentes Regras na parte referente ao número, colocação, alcance, ou setor de visibilidade das luzes ou das marcas sem prejudicar as funções militares desse navio ou do hidroavião, esse navio ou hidroavião deve ser submetido às demais disposições relativas ao número, colocação, alcance ou setor de visibilidade das luzes e marcas julgadas pelo seu Governo capazes de permitir a aplicação tão prontamente quanto possível, destas Regras.

Regra 14

Todo navio navegando a vela e ao mesmo tempo, por meio de máquinas, deve trazer durante o dia, a vante, na posição a mais visível um cone preto com um diâmetro de base de, pelo menos, 0,61 metros (2 pés) com o vértice voltado para cima.

PARTE C

Sinais sonoros e procedimento com baixa visibilidade

Preliminares

1. A posse de informações do radar não dispensa nenhum navio da obediência escrita a estas Regras e, em particular, às obrigações contidas nas Regras 15 e 16.

2. O Anexo a estas Regras contém recomendações destinadas a orientar o uso do radar como auxílio para evitar abalroamento com baixa visibilidade.

Regra 15

(a) Todo navio a propulsão mecânica de 12,2 metros (40 pés) ou mais de comprimento, deve ser provido de um apito de sonoridade bastante forte funcionando por meio de vapor ou por outro qualquer meio que o substitua, e colocado de tal maneira que o som não possa ser interceptado por qualquer obstáculo. Deve também ser provido de uma buzina de cerreação, acionada mecanicamente e de um sino; um e outro, suficientemente possantes. Todo navio a vela de 12,2 metros (40 pés) ou mais de comprimento, deve ser provido de uma buzina de cerreação e de um sino, como acima prescrito.

(b) Para os navios em movimento, todos os sinais prescritos no presente artigo devem ser emitidos:

I — Por meio do apito, a bordo dos navios a propulsão mecânica.

II — Por meio de buzina de cerreação, a bordo dos navios a vela.

III — Por meio do apito ou da buzina de cerreação, a bordo dos navios rebocados.

(c) Tanto durante o dia como à noite, em ocasião de cerreação, nevoeiro, nevasca ou fortes aguaceiros, ou quaisquer condições que reduzam do mesmo modo a visibilidade, os sinais prescritos na presente Regra serão empregados como se segue:

I — Todo navio a propulsão mecânica com seguimento deve emitir um som prolongado em intervalos não maiores de 2 minutos.

II — Todo navio a propulsão mecânica, sobre máquinas, mas parado e sem seguimento deve fazer ouvir, a intervalos não menores que 2 minutos, dois sons longos separados por um intervalo entre eles de cerca de 1 segundo.

III — Todo navio a vela navegando deve fazer ouvir, a intervalos não maiores que 1 minuto, um (1) som quando com amuras a boreste dos (2) sons consecutivos quando com amuras a bombordo, e três (3) sons consecutivos quando o vento estiver para ré do través.

IV — Todo navio fundeado deverá soar o sino durante cerca de 5 segundos em cadência rápida, a intervalos não maiores de 1 minuto. Em navios de comprimento superior a 106,75 metros (350 pés), se deverá fazer soar o sino na parte de vante do navio; e, além disso, na parte de ré, a intervalos não maiores de 1 minuto, deverá fazer soar o gongo ou outro instrumento cujo som e timbre não possam ser confundidos com os do sino. Todo navio fundeado pode, além disso, de acordo com a Regra 12, fazer soar três sons consecutivos, sendo um som curto seguido de um som longo e de um outro som curto, para assinalar sua posição e evitar a possibilidade de uma colisão com um navio que se aproxima.

V — Todo navio rebocando ou todo navio empregado em lançar ou suspender um cabo submarino, uma bóia ou um navio navegando que não possa afastar-se do caminho de outro que se aproxima, por não ser senhor de suas manobras, ou por estar impossibilitado de manobrar como existe o presente Regulamento, deve, em vez dos sinais prescritos nos parágrafos (I), (II) ou (III) fazer ouvir a intervalos não maiores que 1 mi-

nuto, três (3) sons consecutivos, sendo um som longo seguido de dois (2) sons curtos.

VI — Um navio rebocado ou se mais de um navio é rebocado, simultaneamente o último navio do reboque, se tem guarnição a bordo, deverá fazer ouvir, a intervalos não maiores que 1 minuto, quatro (4) sons consecutivos, sendo um som longo seguido de três (3) sons curtos. Na medida do possível este sinal deverá ser emitido imediatamente após o sinal feito pelo navio rebocado.

VII — Todo navio encalhado deve fazer ouvir o sinal de sino e, se necessário, o sinal do gongo prescrito na alínea (IV) e, além disso, deverá bater no sino 3 badaladas, de 2 a 3 segundos, imediatamente antes e depois de cada sinal.

VIII — Os navios ocupados na pesca, quando em movimento ou fundeados, deverão, a intervalos não maiores de 1 minuto fazer soar o sinal prescrito no sub-parágrafo (I). Os navios pescando com anzol de arrasto, quando em movimento, deverão fazer soar os sinais prescritos nos sub-parágrafos (I), (II) ou (III), conforme for o caso.

IX — Os navios de menos de 12,2 metros (40 pés) de comprimento, as embarcações a remo e os hidroaviões amerissados não são obrigados a emitir os sinais acima mencionados, mas se não o fazem, devem emitir qualquer outro sinal sonoro de intensidade suficiente, a intervalos não maiores que 1 (um) minuto.

X — As embarcações de práticos a propulsão mecânica, quando ocupadas no serviço de praticagem deverão fazer, além dos sinais prescritos nos sub-parágrafos (I), (II) e (IV), um sinal de identificação consistente em 4 apitos curtos.

Regra 16

(a) Todo navio ou hidroavião planejando sobre a água e achando-se em lugar de cerreação, bruma, nevasca, fortes aguaceiros ou em quaisquer outras condições que reduzam a visibilidade, deve navegar com uma velocidade reduzida, prestando cuidadosa atenção às circunstâncias e condições existentes.

(b) Todo navio a propulsão mecânica ouvindo, de uma direção que lhe pareça ser para a vante de seu través o sinal de cerreação de um navio cuja posição é incerta, deve, tanto quanto às circunstâncias do momento o permitirem, parar suas máquinas e, em seguida, navegar com precaução até que o perigo de abalroamento tenha passado.

(c) Todo navio a propulsão mecânica que deteta navio, do seu través para vante, antes de avistá-lo ou ouvir seus sinais de cerreação pode tomar medidas imediatas e eficazes para evitar a situação de colisão iminente mas, se esta não puder ser evitada ele deverá, tanto quanto o permitirem as circunstâncias, parar as máquinas em tempo de evitar a colisão e seguir navegando com cuidado até que o risco de colisão tenha passado.

PARTE D

Regras do Governo e de Navegação Preliminares

1. Toda manobra decidida em aplicação ou por consequência de interpretação das presentes Regras deve ser executada resolutamente e suficientemente a tempo, e como deve fazer um bom homem do mar.

2. O risco de abalroamento pode, quando as circunstâncias o permitirem, ser constatado pela atenta observação das marcações da agulha, de um navio que se aproxima. Se estas marcações não mudam de maneira apreciável, deve-se concluir que tal risco existe.

3. Os homens do mar devem ter em conta o fato de que um hidroa-

vição que amerissa ou decola, ou que manobra em condições atmosféricas desfavoráveis, pode se achar na impossibilidade de modificar rapidamente a manobra iniciada.

4. As Regras 17 até 24 se aplicam somente a navios que se encontram à vista um do outro.

Regra 17

(a) Quando dois navios a vela se aproximam um do outro, de maneira que possa haver risco de abalroamento, um dos dois deve afastar-se do caminho do outro, de acordo com o que se segue:

I — Quando dois navios navegam com vento de bordos diferentes, aquele que recebe o vento por bombordo deixará safo o caminho do outro.

II — Quando dois navios navegam com vento do mesmo bordo, aquele que está à barlavento deve afastar-se do caminho do que está à sotavento.

(b) Para os fins da presente Regra, o lado de barlavento é considerado o lado oposto àquele onde se encontra amurada a vela grande ou no caso de navios armados com panos redondos, o lado oposto àquele onde se encontra amurada a maior vela latina.

Regra 18

(a) Quando dois navios a propulsão mecânica têm rumos diretamente opostos, ou tão próximo das condições, de maneira que possa haver risco de colisão, cada um deles deve guinar para boreste, de maneira a poder passar safo por bombordo do outro. Esta Regra só se aplica ao caso em que dois navios se aproximam de roda a roda, ou quase de roda a roda, de modo que possa haver o risco de abalroamento; não se aplica a dois navios que continuando nos seus rumos respectivos, se cruzam seguramente, sem possibilidade de se abalroarem. Os únicos casos em que a presente Regra é usada são aqueles nos quais dois navios apropulsão sobre o outro, ou quase; em outros termos, quando, durante o dia, cada navio vê os mastros enfiados ou praticamente enfiados com os seus mastros, e, durante a noite, quando cada um está em posição tal que vê, ao mesmo tempo, as 2 luzes dos bordos do outro. Este artigo não se aplica quando, de dia, um navio vê o outro pela proa cortando o seu caminho e, durante a noite, a luz encarnada de um se opõe à luz encarnada do outro, ou a luz verde de um se opõe à luz verde do outro; nem quando um navio vê uma luz encarnada sem ver a luz verde, ou uma luz verde sem ver a encarnada. Enfim, nem aos casos em que um navio vê ao mesmo tempo, as luzes verde e encarnada de um outro em qualquer direção que não seja a de proa.

(b) Para a aplicação da presente Regra, assim como das Regras 19 a 29, inclusive (com exceção da Regra 20 (b)), todo hidroavião amerissado deve ser considerado como um navio, e a expressão "navio a propulsão mecânica" deve-lhe ser aplicada como consequência.

Regra 19

Quando dois navios a propulsão mecânica, de maneira que haja risco de abalroamento, o navio que avista o outro por boreste deve deixar safo o caminho desse outro.

Regra 20

(a) Quando dois navios, um a propulsão mecânica e outro a vela, se aproximarem de maneira a haver risco de abalroamento, o navio a propulsão mecânica deve deixar safo o caminho do navio a vela salvo as exceções prescritas nas Regras 24 e 26.

(b) Esta Regra não dará a um navio a vela o direito de embarcar em canal estreito, a passagem livre de um navio a propulsão mecânica que só possa navegar dentro do canal.

(c) Um hidroavião amerissado deve, sempre que possível afastar-se de todo navio, evitando atrapalhar-lhe a navegação. Todas as vezes que haja risco de colisão, esse hidroavião deve observar as presentes Regras.

Regra 21

Quando, de acordo com as presentes Regras, um dos dois navios tenha de alterar seu rumo, o outro navio deve conservar o mesmo rumo e manter sua velocidade. Quando, por uma causa qualquer este último navio se acha de tal modo perto do outro que não possa ser evitada a colisão, ver Regras 27 e 29.

Regra 22

Todo navio obrigado pelas presentes Regras a afastar-se do caminho do outro deverá, sempre que possível, agir em tempo e com decisão no cumprimento dessa obrigação e evitará, se as circunstâncias permitirem, cortar a proa do outro.

Regra 23

Todo navio a propulsão mecânica que é obrigado, de acordo com as presentes Regras, a se desviar do caminho de um outro, deve, ao aproximar-se deste, diminuir sua velocidade, parar, ou dar atrás, se as circunstâncias assim o exigirem.

Regra 24

(a) Quaisquer que sejam as prescrições das presentes Regras, todo navio que alcança outro deve-se desviar do caminho desse outro.

(b) Todo navio que se aproximar de um outro vindo de uma direção de mais de 2 quartos (22,5) para ré do través desse último, isto é, que se acha em uma posição tal, em relação ao navio que é alcançado, que não poderá, durante a noite, avistar nenhuma das luzes dos bordos daquele, deve ser considerado como um navio alcançador, e nenhuma alteração posterior de marcação entre os dois navios fará considerar o navio alcançado como navio que cruza o caminho do outro, dentro da significação das presentes Regras, nem será ele dispensado da obrigação de afastar-se do caminho do navio alcançado, até que tenha passado por ele completamente livre e desviado.

(c) Como um navio que alcança outro não pode sempre reconhecer com certeza se está à frente ou a ré desta direção em relação ao último, deve, se há dúvida, considerar-se como navio alcançador, e afastar-se do caminho daquele.

Regra 25

(a) Todo navio a propulsão mecânica, navegando em canais estreitos, deve, sempre que for seguro e praticável tomar a direita do canal ou do meio de passagem.

(b) Quando um navio a propulsão mecânica se aproxima em sentido inverso, o primeiro deve, no momento em que chega à distância de meia milha da curva, emitir um apito longo. Todo navio a propulsão mecânica que ouvir este sinal, vindo do outro lado da curva, deve responder com um sinal semelhante. Quer tenha sido ou não respondido com um sinal em resposta ao seu, o primeiro navio deve passar a curva com precaução e cuidado, e com uma vigilância atenta.

(c) Em um canal estreito, todo navio de menos de 19,8 metros (65 pés) de comprimento não deverá atrapalhar a passagem de qualquer navio que só possa nvegr dentro do canal.

Regra 26

Todos os navios que não estejam ocupados na pesca, exceto os que se enquadram nas disposições da Regra

4, deverão, quando em movimento, afastar-se do caminho dos navios que o estejam. Esta Regra não dá o direito, a nenhum navio ocupado na pesca, de obstruir uma rota considerada como boa para outros navios.

Regra 27

Na aplicação e interpretação das presentes Regras, devem ser levados em conta todos os perigos de navegação e abalroamento, assim como todas as circunstâncias particulares, inclusive a possibilidade de os navios e hidroaviões, em causa, terem necessidade de afastar-se das Regras acima, a fim de evitar um perigo imediato.

PARTE E

Sinais Sonoros usados por navios à Vista um do outro

Regra 28

(a) Quando vários navios estão à vista uns dos outros um navio a propulsão mecânica deve ao mudar o seu rumo, conforme autorizam ou prescrevem estas Regras, indicar essa mudança pelos seguintes sinais emitidos por meio de seu apito:

Um apito curto para indicar: "Estou guinando para boreste."

Dois apitos curtos para indicar, "Estou guinando para bombordo."

Três apitos curtos para indicar: "Estou dando atrás."

(b) Quando um navio a propulsão mecânica que, de acordo com as presentes Regras, deve conservar seu rumo e manter a mesma velocidade, está à vista de outro navio e não se sente seguro de que esse outro navio esteja tomando as necessárias medidas para evitar um abalroamento, pode exprimir sua dúvida, com a emissão de uma série rápida de, pelo menos, (5) sons curtos. Este sinal não deve isentar o navio das obrigações que lhe competem de acordo com as Regras 27 e 29 ou qualquer outra Regra, nem da obrigação de sinalizar toda manobra efetuada de acordo com as presentes Regras, emitindo os sinais sonoros apropriados prescritos pela presente Regra.

(c) Qualquer sinal de apito mencionado nesta Regra pode ser acompanhado por um sinal visual consistindo de uma luz branca, visível em todas as direções e a uma distância de, pelo menos, 5 milhas, instalada de tal forma que funcione simultaneamente, comandada pelo mesmo mecanismo do apito, e que permaneça visível pelo mesmo período do sinal sonoro.

PARTE F

Diversos

Regra 29

Nenhuma prescrição das presentes Regras deve isentar um navio, seu proprietário, seu comandante ou sua guarnição das consequências resultantes de uma negligência qualquer, quer seja na parte de luzes, marcas, como na parte dos homens de vigilância, ou em tomar qualquer precaução que seja indicada pela experiência ordinária da vida do mar ou pelas circunstâncias especiais em que se ache o navio.

Regra 30

Nenhuma disposição destas Regras deve prejudicar a aplicação de regras especiais devidamente publicadas pela autoridade local, relativamente à navegação em um porto, rio ou numa extensão qualquer de águas interiores, inclusive as áreas de pouso, reservadas aos hidroaviões.

Regra 31

(a) Quando um navio ou hidroavião amerissado estiver em perigo, e pedir socorro a outros navios, ou a ter-

ra, deve usar os seguintes sinais, juntos ou separadamente, a saber:

I — Tiros de canhão ou outros sinais explosivos emitidos a intervalos de cerca de um (1) minuto.

II — Um som contínuo produzido por qualquer aparelho de sinal de cerração.

III — Foguete ou bombas lançando estrelas encarnadas, atirados um a um a curtos intervalos.

IV — Um sinal emitido pela radiotelegrafia ou por qualquer outro sistema de sinalização do grupo ... (SOS) do Código Internacional Morse.

V — Um sinal radiotelefônico consistindo da palavra "Mayday".

VI — O sinal de socorro constituído pelas bandeiras NC do Código Internacional de Sinais. (Estou em perigo e preciso de socorro imediato).

VII — Um sinal de grande distância consistindo de uma bandeira quadrada tendo por cima ou por baixo uma esfera ou objeto de forma semelhante.

VIII — Chamas a bordo do navio como as que podem ser produzidas com a queima de um barril de alcatrão ou de óleo etc.

IX — Um misto luminoso de, para-queda ou manual exibindo uma luz encarnada.

X — Um sinal de fumaça, desprendendo uma certa quantidade de fumaça cor de laranja.

XI — Levantamento e abaixamento lento e repetido dos braços estendidos de cada lado.

NOTA — Os navios em perigo podem usar o sinal de alarme radiotelegráfico ou radiotelefônico para atrair a atenção para as chamadas ou mensagens de perigo. O sinal de alarme radiotelegráfico, destinado a atuar sobre o auto-alarme radiotelegráfico dos navios com ele dotados, consiste de uma série de 12 traços emitidos em um minuto, sendo de 4 segundos a duração de cada traço e de um segundo o intervalo entre cada um. O sinal de alarme radiotelefônico consiste em dois tons transmitidos alternadamente a períodos de 30 segundos a um (1) minuto.

(b) O uso de qualquer sinal dos acima mencionados, exceto com a finalidade de indicar que um navio ou hidroavião se encontra em perigo e o uso de qualquer sinal que com eles se possa confundir é expressamente proibido.

As Comissões de Relações Exteriores e de Transportes, Comunicações e Obras Públicas.

Projeto de Decreto Legislativo Nº 48, de 1966

(nº. 286-A-66, na Câmara)

Aprova o texto da Convenção nº 117, sobre os objetivos e as normas de base da política social, adotada a 22 de junho de 1952, por ocasião da 46ª sessão da Conferência Internacional do Trabalho.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É aprovado o texto da Convenção nº 117, sobre os objetivos e as normas de base da política social, adotada em 22 de junho de 1952, por ocasião da 46ª sessão da Conferência Internacional do Trabalho.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

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

MENSAGEM Nº 240-66 DO PODER EXECUTIVO

Senhores Membros do Congresso Nacional.

De conformidade com o disposto no

deral, tenho a honra de submeter à alta apreciação de Vossa Excelência, acompanhado da Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores, o texto da Convenção n.º 117, sobre os objetivos e as normas de base da política social, adotada a 22 de junho de 1962, por ocasião da quadragésima sexta sessão da Conferência Internacional do Trabalho.

Brasília, em 12 de maio de 1966. —
Humberto de Alencar Castello Branco,

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS N.º DOA-
LA-108-650.4. (04). DO MINIS-
TRO DAS RELAÇÕES EXTERIO-
RES.

Em 5 de maio de 1966

A Sua Excelência o Senhor

Marechal Humberto de Alencar
Castello Branco, Presidente da Repu-
blica.

Senhor Presidente,

Tenho a honra de submeter à alta apreciação de Vossa Excelência a Convenção n.º 117 da Organização Internacional do Trabalho sobre objetivos e normas básicas da política social, adotada na 46.ª Sessão da Conferência Internacional do Trabalho, realizada em Genebra, em 22 de junho de 1962.

2. Surgiu esse diploma internacional da 10.ª questão da ordem do dia da Conferência, que visava à revisão da Convenção sobre política social, de 1947. Consta ele de sete partes, a saber:

- I — Princípios Gerais;
- II — Elevação dos níveis de vida;
- III — Disposições relativas aos trabalhadores migrantes;
- IV — Remuneração dos trabalhadores e questões conexas;
- V — Não discriminação em matéria de raça, cor, sexo, crença, associação tribal ou filiação sindical;
- VI — Educação e formação profissional;
- VII — Disposições Finais; e de um total de vinte e cinco artigos que objetivam o estímulo a todas as iniciativas para elevar o nível de proteção aos trabalhadores e a universalização dos princípios jurídico-sociais da Organização Internacional do Trabalho.

3. Consultada a Comissão Permanente de Direito Social do Ministério do Trabalho e Previdência Social sobre a conveniência de ser a dita Convenção ratificada pelo Brasil, exarou ela, em 10 de maio de 1963, parecer altamente favorável, afirmando encontrarem-se todas as normas ali contidas em "perfeita consonância com os postulados da legislação pátria e na mais completa harmonia com a índole generosa e democrática da nossa gente".

4. Assim e que, baseado no acima descrito, creio merecer a presente Convenção aprovação do Congresso Nacional, para o que junto à presente sete cópias de seu texto e um projeto de Mensagem presidencial, a fim de que Vossa Excelência, se assim houver por bem, se digne submetê-la ao Congresso Nacional, nos termos do art. 66, Inciso I, da Constituição Federal.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência, Senhor Presidente, os protestos do meu mais profundo respeito. — Juracy Magalhães.

CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DO TRABALHO CONVENÇÃO 117

Convenção sobre objetivos e normas básicas da política social, adotada pela Conferência em sua 46.ª sessão, Genebra, 22 de junho de 1962.

A Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho,

Convocada em Genebra pelo Conselho de Administração da Repartição Internacional do Trabalho, e tendo realizado sua 46.ª sessão em 6 de junho de 1962,

Tendo decidido adotar certas propostas relativas à revisão da Convenção sobre Política Social (Territórios Não-Metropolitanos), de 1947 — questão que constitui o décimo item da agenda da sessão — principalmente com vistas a permitir que os Estados independentes continuem a aplicá-la e a ratifiquem,

Considerando que estas propostas deveriam tomar a forma de uma convenção internacional,

Considerando que o desenvolvimento econômico deve servir de base ao progresso social,

Considerando que se devem empreender todos os esforços no campo internacional, regional ou nacional para assegurar uma assistência financeira e técnica que salvaguarde os interesses das populações,

Considerando que, quando oportuno, deveriam ser adotadas medidas internacionais, regionais ou nacionais no sentido de estabelecer condições de comércio que estimulem a produção e o rendimento elevado e permitam a manutenção de um nível de vida razoável,

Considerando que devem ser tomadas todas as iniciativas possíveis no plano internacional, regional ou nacional, através de medidas adequadas, para promover melhoramentos em setores tais como a higiene pública, a habitação, a alimentação, a instrução pública, o bem-estar infantil, a condição da mulher, as condições de trabalho, a remuneração dos assalariados e dos produtores independentes, a proteção dos trabalhadores migrantes, a segurança social, o funcionamento dos serviços públicos e a produção em geral,

Considerando que devem ser tomadas todas as iniciativas possíveis para interessar e associar a população, de maneira efetiva, na elaboração e na execução das medidas conducentes ao progresso social,

Adota, aos vinte e dois dias de junho de mil novecentos e sessenta e dois, a seguinte Convenção, que será denominada Convenção sobre Política Social (Objetivos e Normas Básicas), de 1962:

PARTES I

Princípios Gerais

Artigo I

1. Qualquer política deve visar primordialmente ao bem-estar e ao desenvolvimento da população, bem como à promoção de suas aspirações de progresso social.

2. Qualquer política de aplicação geral deverá ser formulada tomando na devida conta suas repercussões sobre o bem-estar da população.

PARTES II

Elevação dos Níveis de Vida

Artigo II

A elevação dos níveis de vida será considerada como o principal objetivo no planejamento do desenvolvimento econômico.

Artigo III

1. Todas as medidas práticas e possíveis deverão ser tomadas, no planejamento do desenvolvimento econômico, a fim de harmonizar tal desenvolvimento a uma evolução sã das comunidades interessadas.

2. Em particular, dever-se-ão empreender esforços para evitar a ruptura da vida familiar e das unidades sociais tradicionais, especialmente mediante:

a) o estudo atento das causas e dos efeitos dos movimentos migratórios e a adoção de medidas adequadas quando necessário;

b) o estímulo no planejamento urbano nas regiões em que as necessi-

dades econômicas provoquem uma concentração populacional;

c) a prevenção e a eliminação do congestionamento nas zonas urbanas;

d) a melhoria das condições de vida nas regiões rurais e a implantação de indústrias adequadas nas regiões rurais em que exista mão-de-obra disponível.

Artigo IV

Dentre as medidas a serem consideradas pelas autoridades competentes a fim de aumentar a capacidade de produção e de elevar o nível de vida dos produtores agrícolas, deverão figurar as seguintes:

a) a eliminação, na medida do possível, das causas do endividamento crônico;

b) o controle da cessão das terras cultiváveis a pessoas que não sejam agricultores, a fim de que tal cessão só se faça quando servir aos mais altos interesses do país;

c) o controle, mediante a aplicação de legislação adequada, da propriedade e do uso da terra e dos recursos naturais, a fim de assegurar, tomando na devida conta os direitos tradicionais, o seu emprego a serviço dos mais altos interesses da população do país;

d) o controle das condições de arrendamento e de trabalho, a fim de assegurar aos arrendatários e trabalhadores agrícolas o mais alto nível de vida possível e uma parte equitativa das vantagens que possam decorrer de aumentos da produtividade e dos preços;

e) a redução dos custos de produção e de distribuição por todos os meios possíveis, em particular mediante a formação de cooperativas de produtores e de consumidores, as quais devem ser estimuladas e assistidas.

Artigo V

1. Deverão ser tomadas medidas no sentido de assegurar aos produtores independentes e aos assalariados condições de vida que lhes permitam elevar seu nível de vida por seus próprios esforços, e que garantam a manutenção de um nível de vida mínimo determinado através de pesquisas oficiais sobre as condições de vida conduzidas em consulta com as organizações representativas dos empregadores e empregados.

2. Na fixação do nível de vida mínimo, será necessário levar em conta as necessidades familiares essenciais dos trabalhadores, inclusive a alimentação e seu valor nutritivo, a habitação, o vestuário, os cuidados médicos e a educação.

PARTES III

Disposições Relativas aos Trabalhadores Migrantes

Artigo VI

Quando as circunstâncias de emprego dos trabalhadores exigirem que os mesmos residam fora de seus lares, as condições de tais empregos deverão levar em conta as necessidades familiares normais dos trabalhadores.

Artigo VII

Nos casos em que os recursos de mão-de-obra de uma área forem usados, a título temporário, em favor de outra área, deverão ser tomadas medidas no sentido de estimular a transferência de parte dos salários e poupanças dos trabalhadores da região onde estão empregados para a região de onde provêm.

Artigo VIII

1. Nos casos em que os recursos de mão-de-obra de um país forem usados em uma área submetida a outra administração, as autoridades competentes dos países interessados deverão,

sempre que necessário ou desejável, concluir acordos para reger as matérias de interesse comum decorrentes da aplicação das disposições da presente Convenção.

2. Tais acordos deverão estabelecer a proteção e as condições de que gozarão os trabalhadores migrantes as quais não serão menores do que as que gozam os trabalhadores residentes na região do emprego.

3. Tais acordos deverão estabelecer as facilidades a serem concedidas aos trabalhadores a fim de capacitá-los a transferir parte de seus salários e poupanças para seus lares.

Artigo IX

Nos casos em que os trabalhadores e suas famílias se deslocem de uma região onde o custo de vida é baixo para uma região onde o custo de vida é mais elevado, dever-se-á tomar em conta o aumento do custo de vida resultante da transferência em apreço.

PARTES IV

Remuneração dos Trabalhadores e Questões Conexas

Artigo X

Dever-se-á incentivar a fixação de níveis mínimos de salário mediante acordos coletivos livremente negociados entre os sindicatos que representam os trabalhadores interessados e seus empregadores ou organizações de empregadores.

2. Nos casos em que não existam métodos adequados para a fixação de níveis mínimos de salários através de acordos coletivos, deverão ser tomadas as medidas necessárias no sentido de permitir que os níveis de salário mínimo sejam fixados em consulta com os representantes de suas organizações respectivas, onde as mesmas existam.

3. Serão tomadas as medidas adequadas no sentido de que os empregadores e empregados interessados tenham conhecimento dos salários mínimos em vigor e de que os salários efetivamente pagos não sejam inferiores aos níveis mínimos aplicáveis.

4. O trabalhador ao qual se aplica um salário mínimo e que, após a entrada em vigor do mesmo, tenha salários inferiores a este nível, terá o direito de recuperar, por via judicial ou outra via autorizada por lei, o montante que lhe seja devido, no prazo que seja determinado pela legislação.

Artigo XI

Deverão ser tomadas as medidas necessárias para assegurar que todos os salários ganhos sejam devidamente pagos, e os empregadores serão obrigados a manter registros do pagamento dos salários, a entregar aos trabalhadores comprovantes de pagamento dos salários e a tomar quaisquer outras medidas adequadas para facilitar a necessária supervisão.

2. Os salários só serão normalmente pagos em moeda que tenha curso legal.

3. Os salários serão normalmente pagos diretamente ao próprio trabalhador.

4. É proibida a substituição total ou parcial, por álcool ou outras bebidas alcoólicas, dos salários devidos por serviços prestados pelos trabalhadores.

5. O pagamento de salários não poderá ser feito sob a forma de recibos alcoólicos ou de crédito em uma loja a não ser para os trabalhadores empregados na mesma.

6. Os salários serão pagos regularmente em intervalos que permitam reduzir a possibilidade de endividamento dos assalariados, a menos que exista um costume local em contrário e que a autoridade competente se assegure de que os trabalhadores desejam manter tal costume.

7. Nos casos em que a alimentação, a habitação, o vestuário e outros suprimentos e serviços essenciais constituam parte da remuneração, a autoridade competente tomará todas as medidas práticas e possíveis para assegurar que os mesmos sejam adequados e seu valor em espécie seja calculado com exatidão.

8. Serão tomadas todas as medidas práticas e possíveis no sentido de que:

- os trabalhadores sejam informados de seus direitos em matéria de salário;
- sejam impedidas quaisquer deduções não-autorizadas dos salários;
- os montantes deduzíveis do salário a título de suprimentos e serviços, os quais constituam parte integrante do salário, sejam limitados a seu justo valor em espécie.

Artigo XII

Os montantes máximos e o modo de repagamento dos adiantamentos sobre os salários serão regulados pela autoridade competente.

2. A autoridade competente limitará o montante dos adiantamentos que possam ser feitos a um trabalhador a fim de incitá-lo a aceitar um emprego; o montante autorizado será claramente indicado ao trabalhador.

3. Qualquer adiantamento que exceda o montante fixado pela autoridade competente será legalmente irrecuperável, não podendo ser recuperado mediante retiradas feitas em data ulterior sobre os pagamentos devidos aos trabalhadores.

Artigo XIII

Serão incentivadas as formas voluntárias de poupança dos assalariados e produtores independentes.

2. Serão tomadas todas as medidas práticas e possíveis para a proteção dos assalariados e produtores independentes contra a usura, em particular mediante medidas que visem à redução das taxas de juros sobre os empréstimos, bem como mediante o controle das operações dos emprestadores e o estímulo aos sistemas de empréstimo, para fins adequados, por meio de organizações cooperativas de crédito ou por meio de instituições colocadas sob o controle da autoridade competente.

PARTE V

Não discriminação em matéria de raça, cor, sexo, crença, associação tribal ou filiação sindical

Artigo XIV

Um dos fins da política social será o de suprimir qualquer discriminação entre trabalhadores fundada na raça, cor, sexo, crença, associação tribal ou filiação sindical em matéria de:

- legislação e convenções de trabalho, as quais deverão oferecer um tratamento econômico equitativo a todos aqueles que residam ou trabalhem legalmente no país;
- admissão aos empregos, tanto públicos quanto privados;
- condições de recrutamento e promoção;
- oportunidades de formação profissional;
- condições de trabalho;
- medidas relativas à higiene, à segurança e ao bem-estar;
- disciplina;
- participação na negociação de acordos coletivos;
- níveis de salário, os quais deverão ser fixados de conformidade com o princípio da retribuição idêntica por trabalho idêntico, no mesmo processo e na mesma empresa.

2. Serão tomadas todas as medidas práticas e possíveis no sentido de reduzir quaisquer diferenças nos níveis de salário resultantes de discriminação fundada na raça, cor, sexo, crença, associação tribal ou filiação sindical,

mediante elevação dos níveis aplicáveis aos trabalhadores de menor remuneração.

3. Os trabalhadores oriundos de um país e recrutados para trabalhar em outro país poderão obter, além de seu salário, vantagens em espécie ou em bens para fazer face a todas as despesas pessoais ou familiares decorrentes do emprego fora de seus lares.

4. As disposições precedentes do presente artigo não prejudicarão as medidas que a autoridade competente julgar necessário ou oportuno tomar com vistas a salvaguardar a maternidade e assegurar a saúde, segurança e bem-estar das trabalhadoras.

PARTE VI

Educação e Formação Profissional

Artigo XV

Serão tomadas as disposições adequadas, na medida em que o permita desenvolver progressivamente um tam as circunstâncias locais, a fim de desenvolver progressivamente um amplo programa de educação, de formação profissional e de aprendizado de modo a preparar eficazmente as crianças e os adolescentes de ambos os sexos para ocupações úteis.

2. As leis e os regulamentos nacionais fixarão a idade de término do período de escolaridade, bem como a idade mínima e as condições de emprego.

3. A fim de que a população infantil se possa beneficiar das oportunidades de instrução existentes e a extensão de tais oportunidades não seja impedida pela procura de trabalho infantil, o emprego de crianças que não tenham atingido a idade de término do período de escolaridade será proibido durante as horas escolares, nas regiões em que existam possibilidades de instrução suficientes para a maioria das crianças em idade escolar.

Artigo XVI

A fim de assegurar uma produtividade elevada mediante o desenvolvimento do trabalho especializado, deverá ser proporcionado o ensino de novas técnicas de produção quando conveniente.

2. As autoridades competentes se encarregarão da organização ou do controle de tal formação profissional, após consultarem as organizações de empregadores e empregados do país de onde provêm os candidatos e do país onde se realiza a formação em apreço.

PARTE VII

Disposições Finais

Artigo XVII

As ratificações formais à presente Convenção serão comunicadas ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho, e por ele registradas.

Artigo XVIII

A presente Convenção será obrigatória somente para aqueles Membros da Organização Internacional do Trabalho cujas ratificações tenham sido registradas pelo Diretor-Geral.

2. A presente Convenção entrará em vigor doze meses após terem sido registradas pelo Diretor-Geral as ratificações de dois Membros.

3. Subsequentemente, esta Convenção entrará em vigor com respeito a cada Membro doze meses após a data em que sua ratificação tenha sido registrada.

Artigo XIX

A entrada em vigor da presente Convenção não implica a denúncia de pleno direito da Convenção sobre Política Social (Territórios Não-Metropolitanos) de 1947 por qualquer Membro para o qual tal Convenção continue a vigorar, nem fechará a mesma a ulteriores ratificações.

Artigo XX

1. Um Membro que tenha ratificado a presente Convenção poderá

denunciá-la após expirado um prazo de dez anos a contar da data em que a mesma tenha inicialmente entrado em vigor, mediante ato comunicado ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho e por ele registrado. A denúncia só será efetiva um ano após ser registrada.

2. Qualquer Membro que tenha ratificado a presente Convenção e não tenha exercido a faculdade de denunciá-la um ano após a expiração do período de dez anos mencionado no parágrafo precedente, estará obrigado subsequentemente, poderá renunciar a presente Convenção ao expirar cada período de dez anos, de conformidade com o disposto neste artigo.

Artigo XXI

1. O Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho notificará a todos os Membros da Organização de todas as ratificações e denúncias que lhe forem comunicadas pelos Membros da Organização.

2. Ao notificar aos Membros da Organização o registro da segunda ratificação que lhe seja comunicada o Diretor-Geral chamará a atenção dos Membros da Organização para a data em que a presente Convenção entrará em vigor.

Artigo XXII

O Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho comunicará ao Secretário Geral das Nações Unidas, para fins de registro segundo o artigo 102 da Carta das Nações Unidas, informações completas sobre todas as ratificações e atos de denúncia que tenha registrado de conformidade com os artigos precedentes.

Artigo XXIII

Sempre que julgar necessário, o Conselho de Administração da Repartição Internacional do Trabalho apresentará à Conferência Geral um relatório sobre a aplicação da presente Convenção e examinará o cumprimento e a oportunidade de colocar na agenda da Conferência a questão de sua revisão total ou parcial.

Artigo XXIV

No caso da Conferência adotar uma nova Convenção que implique revisão total ou parcial da presente Convenção, e a menos que a nova Convenção disponha em contrário:

a) a ratificação por um Membro da nova Convenção que implique revisão acarretará, não obstante o disposto no artigo 20 acima, a denúncia de pleno direito da presente Convenção, desde que entre em vigor a nova Convenção que implique revisão;

b) a partir da data de entrada em vigor da nova Convenção que implique revisão, a presente Convenção deixará de estar aberta à ratificação dos Membros.

2. A presente Convenção continuará em todo caso a vigorar na sua atual forma e conteúdo para os Membros que a tiverem ratificado e que não ratifiquem a Convenção que implique revisão.

Artigo XXV

Os textos em francês e inglês da presente Convenção são igualmente autênticos.

O texto precedente é o texto autêntico da Convenção devidamente adotada pela Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho em sua quadragésima sexta sessão, realizada em Genebra e declarada encerrada aos vinte e oito de junho de 1962.

Em fé do que apuseram suas assinaturas, aos trinta dias de junho de 1962:

O Presidente da Conferência, John Lynch. — O Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho, David A. Morse.

As Comissões de Relações Exteriores, de Legislação Social e de Educação.

Projeto de Decreto Legislativo Nº 49, de 1966

(Nº 276-A, DE 1966, NA CÂMARA)

Apraza o acordo entre a República dos Estados Unidos do Brasil e a República Francesa sobre transportes Aéreos regulares, assinado em Paris, em 29 de outubro de 1965.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. É aprovado o acordo entre a República dos Estados Unidos do Brasil e a República Francesa sobre transportes aéreos regulares, assinado em Paris, em 29 de outubro de 1965.

Art. 2º. Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

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

MENSAGEM Nº 243-66, DO PODER EXECUTIVO

Senhores Membros do Congresso Nacional:

De conformidade com o disposto no art. 66, inciso I, da Constituição Federal, tenho a honra de submeter à alta apreciação de Vossas Excelências, acompanhado da Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores, o texto do Acordo sobre Transportes Aéreos Regulares, assinado com a República Francesa, em Paris, a 29 de outubro de 1965.

Brasília, 12 de maio de 1966. — C. Branco.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS EM 8 DE MAIO DE 1966

DO MINISTRO DAS RELAÇÕES EXTERIORES

A Sua Excelência o Senhor

Marechal Humberto de Alencar Castello Branco, Presidente da República.

Senhor Presidente,

Tenho a honra de submeter a alta consideração de Vossa Excelência o anexo Acordo de Transportes Aéreos entre o Brasil e a França, firmado em Paris a 29 de outubro de 1965.

Como é do conhecimento de Vossa Excelência, o Acordo Aéreo Brasil-França, de 27 de janeiro de 1947, foi denunciado pelo Governo brasileiro, em agosto de 1964, porquanto não mais particular.

3. Com efeito, aquele instrumento anterior à entrada em operação dos aparelhos a jato, fato que acarretou mudanças consideráveis de ordem técnica e tornou obsoletos certos dispositivos do mesmo. Por outro lado, a cláusula reguladora da capacidade favorecia uma excessiva expansão da transportadora francesa, em detrimento da nacional.

4. No Acordo ora firmado, os dispositivos de natureza técnica foram atualizados e a cláusula de capacidade foi reformulada de maneira a contemplar não somente a situação de competição entre as empresas aéreas das duas Partes Contratantes, mas também uma situação de cooperação, como sucede atualmente, em que ambas as empresas operam cada uma três frequências semanais, em dias alternados.

5. Ademais, se por um lado a "Air France" viu deferida a sua antiga pretensão de poder sobrevoar o território brasileiro com vôos sem escalas em demanda dos países do Prata, a "Varig" foi, por seu lado, contemplada com substanciais acréscimos de escalas européias no Quadro de Rotas brasileiras, com a possibilidade de promover inversões na ordem das mesmas, o que muito poderá contribuir para tornar suas operações mais vantajosas.

6. A "Varig" e a "Air France", que atualmente operam no transporte aéreo Brasil-França, celebraram um Acordo de "Pool" que vem funcionando já há vários meses, com resultados positivos no que se refere à empresa aérea designada pelo Governo brasileiro.

7. Pelos motivos acima expostos acredita, Senhor Presidente, que o Acordo em apreço, salvo melhor juízo, está capacitado a regular de maneira eficaz o tráfego aéreo entre o Brasil e a França, constituindo, portanto, um fator positivo no desenvolvimento das relações aeronáuticas entre os dois países.

8. Assim sendo, junto a presente um projeto de Mensagem Presidencial a fim de que Vossa Excelência, se assim houver por bem, se digne submeter o Acordo ao Congresso Nacional, nos termos do artigo 68, inciso 1, da Constituição Federal.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência, Senhor Presidente, os protestos do meu mais profundo respeito. — Juracy Magalhães.

ACORDO ENTRE A REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL E A REPÚBLICA FRANCESA SOBRE TRANSPORTES AÉREOS REGULARES.

O Governo da República dos Estados Unidos do Brasil e o Governo da República Francesa,

Com o objetivo de incentivar o desenvolvimento do transporte aéreo regular entre a República dos Estados Unidos do Brasil e a República Francesa, e de apoiar decisivamente a cooperação internacional nesse setor, Desejosos de aplicar ao transporte aéreo regular entre os dois Países os princípios e as disposições da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, firmada em Chicago, a 7 de dezembro de 1944,

Convém no que se segue:

Artigo I

As Partes Contratantes se concedem reciprocamente os direitos especificados no presente Acordo e seu Anexo, a fim de que se estabeleçam os serviços aéreos internacionais regulares nos mesmos previstos, doravante referidos como "serviços convenccionados".

Artigo II

1. Qualquer dos serviços convenccionados poderá ser iniciado imediatamente ou em data ulterior, a critério da Parte Contratante a qual tais direitos são concedidos, mas não antes que:

a) A Parte Contratante a qual esses direitos tenham sido concedidos haja designado uma empresa ou empresas aéreas para explorar os serviços convenccionados na rota ou rotas especificadas;

b) A Parte Contratante que concede esses direitos tenha dado a necessária licença de funcionamento à empresa ou empresas aéreas em questão, o que fará sem demora, observadas as disposições do parágrafo 2º deste Artigo e as do Artigo III.

2. A empresa ou empresas aéreas designadas poderão ser chamadas a provar, perante as autoridades aeronáuticas da Parte Contratante que concede os direitos, que se encontram em condições de satisfazer os requisitos prescritos pelas leis e regulamentos normalmente aplicados por essas autoridades no que se refere ao funcionamento de empresas aéreas comerciais.

Artigo III

As Partes Contratantes reservam-se a faculdade de negar uma licença de funcionamento a uma empresa aérea designada pela outra Parte

Contratante ou de revogar tal licença quando não julgarem suficientemente provado por uma parte substancial da propriedade e o controle efetivo da referida empresa estão em mãos de nacionais da outra Parte Contratante ou em caso de incursão, pela empresa aérea designada, das leis e regulamentos referidos no Artigo VI do presente Acordo, cujas condições sob as quais os direitos foram concedidos em conformidade com este Acordo e seu anexo.

Artigo V

Com o fim de evitar práticas discriminatórias e de respeitar o princípio de igualdade de tratamento:

1. As taxas que uma das Partes Contratantes imponha ou permita que sejam impostas à empresa ou empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante, para uso de aeroportos e outras facilidades, não serão superiores às aplicadas pelo uso de tais aeroportos e outras facilidades por aeronaves de sua bandeira empregadas em serviços internacionais semelhantes.

2. As aeronaves utilizadas no tráfego internacional pela empresa ou empresas designadas de uma Parte Contratante, bem como o seu equipamento normal, sua reserva de combustível e lubrificantes e as provisões (inclusive alimentos, bebidas, tabaco) existentes a bordo, ficarão isentos, a entrada do território da outra Parte Contratante, de quaisquer direitos aduaneiros, despesas de inspeção e demais direitos e taxas semelhantes, sob a condição de que permaneçam a bordo até a saída da aeronave do mencionado território.

3. Ficarão igualmente isentos desses mesmos direitos ou taxas, salvo as taxas e emolumentos relativos a prestação de serviços:

a) as provisões de bordo de qualquer origem tomadas no território de uma das Partes Contratantes, nos limites da regulamentação estabelecida pelas autoridades da referida Parte Contratante, e embarcadas em aeronaves que assegurem um serviço internacional da outra Parte Contratante;

b) os acessórios importados no território de uma das Partes Contratantes para a manutenção ou reparação das aeronaves utilizadas nos serviços internacionais da empresa ou empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante;

c) os combustíveis e lubrificantes destinados ao abastecimento das aeronaves utilizadas nos serviços internacionais explorados pela empresa ou empresas aéreas designadas de uma ou outra Parte Contratante, mesmo que venham a ser utilizadas pelas aeronaves durante o voo sobre território.

4. Os equipamentos normais de bordo, bem como os materiais e provisões que se encontram a bordo das aeronaves de uma Parte Contratante, não poderão ser desembarcados no território da outra Parte Contratante sem o consentimento das suas autoridades aduaneiras. Ocorrendo o desembarque, poderão ficar sob a custódia das autoridades até o seu reembolso ou até que sejam objeto de um termo de responsabilidade (declaração de alfândega).

Artigo V

Os certificados de navegabilidade, as cartas de habilitação e as licenças concedidas ou validadas por uma das Partes Contratantes e ainda em vigor serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante para o fim de exploração dos serviços convenccionados. Cada Parte Contratante se reserva, entretanto, o direito de não reconhecer como válidas, com relação ao sobrevo do seu território, cartas e licenças concedidas a seus próprios nacionais pela outra Parte

Contratante ou por um terceiro Estado.

Artigo VI

1. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante, relativos à entrada ou saída do seu território de aeronaves empregadas na navegação aérea internacional, ou relativos à exploração e à navegação das ditas aeronaves durante sua permanência no mesmo território, serão aplicadas às aeronaves da empresa aérea designada pela outra Parte Contratante.

2. As leis e regulamentos de cada uma das Partes Contratantes relativos à entrada ou saída do seu território de passageiros, tripulação ou carga de aeronaves, como sejam os regulamentos concernentes à entrada, despacho, imigração, passaportes, alfândega e quarentena, aplicar-se-ão aos passageiros, tripulantes e carga das aeronaves assegurando a exploração dos serviços convenccionados.

Artigo VII

Num espírito de estrita colaboração, as autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes consultar-se-ão periodicamente a fim de examinar as condições de aplicação dos princípios estabelecidos no presente Acordo e seu Anexo, e de verificar se essas condições são adequadas.

Artigo VIII

Qualquer das Partes Contratantes poderá promover consultas entre as autoridades aeronáuticas de ambas, se desejar modificar os termos do Anexo ao presente Acordo ou se outra Parte Contratante tiver usado da faculdade prevista no Artigo III.

Tais consultas deverão ser iniciadas dentro do prazo de sessenta (60) dias a contar da data da notificação do pedido respectivo.

Quando as referidas autoridades concordarem em modificar o Anexo ao presente Acordo, tais modificações entrarão em vigor depois de confirmadas por troca de notas, por via diplomática.

Artigo IX

Qualquer das Partes Contratantes pode, a todo tempo, notificar à outra seu desejo de rescindir este Acordo. A respectiva notificação será simultaneamente comunicada à Organização Internacional de Aviação Civil. O presente Acordo deixará de vigorar seis (6) meses depois da data do recebimento da citada notificação pela outra Parte Contratante, salvo se for retirada de comum acordo antes de expirar aquele prazo. Se não for acusado o recebimento da notificação pela Parte Contratante a quem foi dirigida, entender-se-á recebida quatorze (14) dias depois de o ter sido pela Organização Internacional de Aviação Civil.

Artigo X

O presente Acordo substitui quaisquer privilégios, licenças ou concessões porventura existentes ao tempo da sua assinatura, que uma das Partes Contratantes tiver outorgado a qualquer título, a empresa aérea designadas da outra Parte Contratante.

Artigo XI

O presente Acordo e seu Anexo e suas eventuais modificações serão comunicados à Organização Internacional de Aviação Civil, para fins de registro.

Artigo XII

Para o fim de aplicação do presente Acordo e de seu Anexo:

a) a expressão "autoridade aeronáutica" significará, no caso dos Estados Unidos do Brasil, o Ministério da Aeronáutica, e, no caso da França, o Secretário Geral de Aviação Civil,

ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou órgão que esteja autorizado a exercer as funções atualmente pelos mesmos exercidas;

b) o termo "território" terá o sentido que lhe dá o Artigo 2 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago, aos 7 de dezembro de 1944;

c) a expressão "empresa aérea designada" significará qualquer empresa de transportes aéreos que uma das Partes Contratantes tiver escolhido para explorar os serviços convenccionados e a cujo respeito tiver sido feita uma comunicação, por escrito, às autoridades aeronáuticas competentes da outra Parte Contratante, segundo o disposto no Artigo II do presente Acordo;

d) as definições dos parágrafos b e d do Artigo 96 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, firmada em Chicago a 7 de dezembro de 1944, aplicar-se-ão ao presente Acordo e a seu Anexo.

Artigo XIII

As disposições do presente Acordo e seu Anexo entrarão em vigor trinta (30) dias após a data em que as duas Partes Contratantes se notificarem o cumprimento de suas formalidades constitucionais respectivas.

As disposições do presente Acordo e de seu Anexo serão aplicadas provisoriamente pelas Autoridades brasileiras e francesas, nos limites das suas atribuições respectivas, a partir da data de sua assinatura.

Feito em Paris, 29 de outubro de 1965.

Pelo Governo da República dos Estados Unidos do Brasil.

Pelo Governo da República Francesa:

ANEXO

Seção I

As Partes Contratantes concederão, se mutuamente o direito de explorar, por intermédio da empresa ou empresas aéreas designadas, os serviços convenccionados, segundo as condições deste Anexo, nas rotas e escalas estabelecidas nos Quadros de Rotas que o integram.

Seção II

1. Nos termos do presente Acordo e deste Anexo, cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante, ao explorar os serviços convenccionados, ao longo das rotas especificadas:

a) o direito de desembarcar e embarcar tráfego de passageiros, carga e mala postal, originado no território da outra Parte ou a ele destinado; e permite, nas mesmas condições;

b) o embarque e desembarque do tráfego de passageiros, carga e mala postal, originado em escalas em terceiros Países incluídas nos Quadros de Rotas, ou a elas destinado.

2. As empresas aéreas designadas gozarão de um tratamento justo e equitativo, para que possam explorar, em igualdade de condições, os serviços aéreos convenccionados entre os territórios das Partes Contratantes.

3. A capacidade de transporte a ser oferecida pela empresa ou empresas aéreas designadas deverá se ajustar, em conjunto, às necessidades do tráfego, entre os territórios das duas Partes Contratantes. Os serviços convenccionados terão como objetivo fundamental atender às necessidades normais e razoavelmente previsíveis do tráfego aéreo proveniente de ou com destino ao território de cada uma das Partes Contratantes.

4. O direito de uma empresa aérea designada de embarcar e desembarcar,

nas escalas previstas nas rotas especificadas, tráfego internacional com destino a ou proveniente de terceiros Países, será exercido em conformidade com os princípios gerais de desenvolvimento ordenado do transporte aéreo, aceitos pelas Partes Contratantes, de modo que a capacidade seja adaptada:

a) à procura do tráfego entre o País de origem e os Países de destino;

b) às exigências de uma exploração econômica dos serviços de longo percurso considerados; e

c) à procura de tráfego existente nas regiões atravessadas, respeitados os interesses dos serviços legais e regionais.

Seção III

Cada Parte Contratante autoriza o sobrevôo de seu território, ao longo das rotas convencionadas, pela empresa ou empresas designadas da outra Parte Contratante, com ou sem pouso técnico, nas escalas constantes dos Quadros de Rotas.

Seção IV

As Autoridades Aeronáuticas de cada uma das Partes Contratantes ou a empresa ou empresas aéreas designadas, fornecerão às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, a pedido destas, periodicamente ou a qualquer tempo, todos os dados estatísticos necessários.

Seção V

Na exploração de qualquer dos serviços convencionados, em qualquer das rotas especificadas, a empresa ou empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante podem substituir uma aeronave por outra (mudança de bitola) num ponto do território da outra Parte Contratante, desde que:

a) essa substituição se justifique por economia de operação;

b) a aeronave utilizada no trecho de rota mais distante do ponto terminal situado no território da Parte Contratante que designa a empresa aérea somente opere em conexão e como extensão de serviço oferecido pela aeronave utilizada no trecho mais próximo e seja programada, para esse fim; a aeronave de menor capacidade deverá servir o ponto de mudança de bitola com o objetivo de transportar os passageiros, carga e mala postal deixados ou a serem levados pela aeronave maior; a capacidade da aeronave menor deverá ser condicionada primordialmente a esse objetivo;

d) haja um volume adequado de tráfego em trânsito;

e) a empresa ou empresas aéreas designadas não se apresentem ao público, mediante propaganda ou qualquer outra forma, como oferecendo um serviço originando no ponto onde se efetua a mudança de bitola;

f) as disposições da cláusula de capacidade do presente Anexo regulem todas as providências relativas à mudança de bitola;

g) em conexão com cada voo para o território no qual se efetua a mudança de bitola, só haja um outro voo para além do mesmo território.

Seção VI

1. As tarifas a serem cobradas pelas empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante, para o transporte de passageiros e carga originados no território da outra Parte Contratante ou a ele destinados deverão ser estabelecidas em níveis razoáveis, dando-se a devida consideração a todos os fatores relevantes, inclusive custo de operação, características de serviço, lucro razoável e tarifas de outras empresas aéreas.

2. As tarifas a que se refere o § 1º desta Seção, juntamente com as taxas de comissão de agências aplicáveis,

deverão, se possível, ser acordadas pelas empresas aéreas interessadas, designadas por ambas as Partes Contratantes, após consulta com as outras empresas aéreas que operem na totalidade ou em parte da rota, devendo tal acordo ser feito, quando possível, através do mecanismo tarifário da Associação de Transportes Aéreo Internacional.

3. As tarifas assim acordadas deverão ser submetidas à aprovação das Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes trinta (30) dias, pelo menos, antes da data prevista para sua aplicação; em casos especiais, esse período poderá ser reduzido, se assim concordarem as ditas autoridades.

4. Se as empresas aéreas designadas não puderem concordar sobre qualquer dessas tarifas ou se, por outra razão qualquer, uma determinada tarifa não puder ser fixada na forma das disposições do § 2º desta Seção, ou se, durante os primeiros quinze (15) dias do período de trinta (30) dias a que se refere o item 3º desta seção, qualquer das Partes Contratantes notificar à outra de sua desaprovação de qualquer tarifa acordada na forma das disposições do item 2º desta seção, as Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes tratarão de determinar tal tarifa mediante acordo entre si.

5. As tarifas estabelecidas na forma das disposições desta seção permanecerão em vigor até que novas tarifas sejam estabelecidas na forma dessas mesmas disposições.

Seção VII

As autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes consultar-se-ão,

QUADRO DE ROTAS BRASILEIRAS

Pontos iniciais	Pontos intermediários	Pontos na França	Pontos na Guiana Francesa	Pontos além da França
	(1)			(1, 3 e 4)
Pontos no território Brasileiro	Lagos (2) Monróvia (2) Freetown (2) Lisboa	Paris		Londres Frankfurt Roma Zurique
Pontos no território Brasileiro				Caïena

- 1) A suspensão de escalas se regula pela Seção VII do Anexo;
- 2) As empresas designadas só poderão servir um desses pontos em cada serviço;
- 3) As empresas designadas só poderão servir um desses pontos em cada serviço;
- 4) As escalas indicadas poderão eventualmente ser operadas antes ou depois da escala de Paris.

QUADRO DAS ROTAS FRANCÊSAS

Pontos de partida	Pontos intermediários	Pontos no Brasil	Pontos além do Brasil
	(1)	(2)	(1)
Pontos em território francês	Madrid Dakar	Brasília Rio de Janeiro São Paulo	Buenos Aires Montevideu (3) Santiago do Chile

- 1) A suspensão de escalas se regula pela Seção VIII do Anexo;
- 2) As empresas designadas francesas só poderão servir um ou dois desses pontos num mesmo serviço;
- 3) Este ponto poderá ser eventualmente servido antes ou depois de Buenos Aires.

As Comissões de Relações Exteriores e de Transportes, Comunicações e Obras Públicas.

PARECERES

Parecer nº 995, de 1966

Da Comissão de Constituição e Justiça, sobre o Projeto de Lei do Senado, nº 32, de 1966, que autoriza a votação em candidatos a deputado federal e estadual de organizações diferentes, nas eleições de 15 de novembro de 1966, e dá outras providências.

Relator Sr. Afonso Arinos.

O projeto nº 32, do presente ano, do nobre Senador Bezerra Neto, estabelece, para o próximo pleito de

a pedido de qualquer delas, a fim de verificar se suas empresas aéreas designadas estão observando as cláusulas deste Anexo. As reuniões de consulta deverão ser iniciadas dentro de sessenta (60) dias após notificação do pedido.

Seção VIII

Os horários deverão indicar o tipo, modelo e configuração das aeronaves utilizadas, bem como a frequência dos serviços e escalas. Esses horários deverão ser submetidos pelas empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante às autoridades aeronáuticas da outra Parte trinta (30) dias, no mínimo, antes da data prevista para sua vigência. Tais horários deverão ser aprovados dentro do prazo acima indicado, a menos que envolvam alteração de escalas ou de capacidade em desacordo com o que está especificado neste Anexo.

Seção IX

1. As seguintes alterações nas rotas não dependerão de prévio acordo entre as Partes Contratantes, bastando a respectiva notificação de uma a outra Autoridade Aeronáutica:

a) inclusão ou supressão de pontos de escalas no território da Parte Contratante que designa a empresa aérea;

b) omissão de escalas no território de terceiros Países.

2. A alteração das rotas convencionadas pela inclusão de ponto de escala não previsto no Quadro de Rotas, fora do território da Parte Contratante que designa a empresa aérea, fica sujeita a acordo prévio entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

Paris, 29 de outubro de 1965.

viável com a concomitância da cédula individual e de voto vinculado. Acontece, porém, que isto não se dará, porque os votos para a Câmara Federal e as Assembleias Estaduais serão colocados na mesma sobrecarta, além de que as cédulas individuais devem conter, obrigatoriamente, as legendas das organizações, o que torna muito simples a verificação da nulidade decorrente da votação em candidatos de legenda diferentes.

Fica, assim, apenas a motivação política. Mas esta já foi decidida, a nosso ver, desfavoravelmente aos intuitos do projeto, com a manutenção pelo Congresso Nacional, do veto presidencial aposto ao art. 41 da Lei nº 4.961, de 4 de maio de 1966.

Por estas razões opinamos pela rejeição do projeto do ilustre Senador Bezerra Neto, apesar de todo o merecido acatamento que cerca, no Senado, o nome do seu autor.

Sala das Comissões, em 29 de setembro de 1966. — Milton Campos, Presidente; Afonso Arinos, Relator; Bezerra Neto, vencido; Joségnat Marinho e Wilson Gonçalves.

Parecer nº 996, de 1966

Da Comissão de Constituição e Justiça, ao Projeto de Decreto Legislativo nº 30-1966 que dispõe sobre a fixação dos subsídios, diárias e ajuda de custo dos membros do Congresso Nacional para o período legislativo de 1967 a 1971.

Relator Sr. Antônio Carlos.

O Projeto de Decreto Legislativo ora sob nosso exame, de autoria da douta Comissão de Finanças da Câmara dos Deputados, dispõe sobre a fixação dos subsídios, nas diárias e ajuda de custo dos membros do Congresso Nacional para o período legislativo de 1967 a 1971.

A fixação em apreço e da competência das Legislativas que se findam para as que lhes sucedem. No caso, estamos a fixar os subsídios, as diárias e as ajudas de custo dos membros do Congresso Nacional para a próxima Legislatura, cujo início é previsto para 1º de março de 1967.

O projeto não oferece matéria para considerações especiais de ordem jurídica ou constitucional, uma vez que, na *trans-mutandi*, apenas reedita diplomas anteriores sobre a mesma fixação, alterados os quantitativos ou valores monetários das diversas parcelas, a fim de que se ajustem ao valor global, atual, de nossa moeda.

Na Comissão, o nobre Senador Bezerra Neto apresentou uma emenda, em apenso, que tomou o número 1-CCJ, que foi aprovada por unanimidade.

Nessas condições, a Comissão de Constituição e Justiça opina pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 30, de 1966 e apresenta a seguinte emenda substitutiva:

SUBSTITUTIVO

Art. 1º. Os membros do Congresso Nacional perceberão, na próxima legislatura, o subsídio fixo de Cr\$ 1.160.000 (um milhão e cento e oitenta mil cruzeiros); a diária, como parte variável, de Cr\$ 66.000 (sessenta e seis mil cruzeiros); e a ajuda de custo de Cr\$ 3.000.000 (três milhões de cruzeiros), paga em duas parcelas iguais, uma no início e outra no encerramento da sessão legislativa.

Art. 2º. O subsídio, tanto na parte fixa como na parte variável, será pago mensalmente.

Art. 3º. Os Deputados e Senadores não terão direito à ajuda de custo em convocação extraordinária do Congresso Nacional, feita, por qualquer das duas Casas, em imediato prosseguimento à sessão legislativa, ou dentro de 15 (quinze dias do seu encerramento).

§ 1º. Aquêle que não comparecer a nenhuma sessão, no período de convocação extraordinária, não terá

15 de novembro, a suspensão da nulidade prevista no art. 175, § 2º, do Código Eleitoral, para os votos dados a candidatos a deputado federal e estadual de organizações políticas diferentes.

A justificação apresentada pelo eminente parlamentar explica convenientemente os propósitos que o animaram.

Pode-se dizer que duas seriam as motivações válidas do projeto: as fundadas em razões de ordem jurídica e as baseadas em outras, de natureza política.

Juridicamente o projeto seria aceitável se a apuração se tornasse in-

direito a qualquer parcela de ajuda de custo.

§ 2º. O Congressista que não comparecer, no mínimo, a metade das sessões ordinárias, no período de convocação extraordinária, não terá direito a parcela de ajuda de custo a ser paga ao fim da referida convocação.

Art. 4º. Os Presidentes da Câmara dos Deputados e do Senado Federal perceberão, cada qual, a título de representação, a importância anual de Cr\$ 480.000 (quatrocentos e oitenta mil cruzeiros), que será paga em duodécimos.

Art. 5º. O membro do Congresso Nacional que não comparecer a sessão terá obrigatoriamente a diária descontada, não sendo abonada nenhuma falta, salvo se estiver ausente da Casa que integra, em Comissão Externa ou de Inquérito.

§ 1º. Será considerado a serviço do Congresso Nacional, nos termos deste artigo, aquele que, a serviço de seu mandato, faltar a 4 (quatro) sessões por mês, bem assim o que deixar de comparecer por motivo de participação em convenções partidárias ou campanhas eleitorais, até mais 4 (quatro) sessões em cada mês.

§ 2º. Não serão abonadas, em nenhuma hipótese, as faltas às sessões extraordinárias.

Art. 6º. Não será devida a cédula de comparecimento por sessão extraordinária que se realizar dentro do tempo regimental de sessão ordinária.

Art. 7º. O suplente convocado não terá direito a perceber a segunda parte da ajuda de custo se o Congresso efetivo reassumir, antes de decorridos 90 (noventa) dias, o seu mandato.

Art. 8º. Os efeitos deste Decreto Legislativo são devidos a partir de 1º de março de 1967.

Art. 9º. Revogam-se as disposições em contrário.

Sala das Comissões, em 14 de agosto de 1966. — Wilson Gonçalves Presidente; Antônio Carlos, Relator; Heribaldo Vieira; Johaphat Marinho; Bezerra Neto e Eurico Rezende

Parecer nº 997, de 1966

Da Comissão de Finanças sobre o Projeto de Decreto Legislativo número 30, de 1966 (nº 270-B-66, na Câmara), que dispõe sobre a fixação dos subsídios, diárias e ajuda de custo dos membros do Congresso Nacional, para o período legislativo de 1967 a 1971.

Relator: Sr. Bezerra Neto.

É da autoria da ilustrada Comissão de Finanças o presente projeto de Decreto Legislativo e trata-se de matéria de competência constitucional, qual a de fixar subsídios, diárias e ajuda de custo dos membros do Senado e da Câmara dos Deputados, para o período legislativo seguinte.

2. Na Comissão de Constituição e Justiça foi aprovado um Substituto de autoria do eminente Senador Antônio Carlos, sendo de se pôr em relevo que a proposição não se limitou à fixação do quantum de subsídios mas regulou pormenorizadamente a matéria. Quanto ao sistema de fixação obedecem-se a um plano de se dar maior qualificação ao comparecimento do parlamentar aos trabalhos legislativos. E foi considerada a imutabilidade da determinação durante quatro anos.

3. Foi aprovada na Comissão uma emenda apresentada pelo nobre Senador Victorino Freire.

Nestas condições, opinamos favoravelmente ao Projeto nos termos do seguinte Substituto:

SUBSTITUTIVO

Emenda nº 2 — CF

Art. 1º Os membros do Congresso Nacional, perceberão, na próxima le-

gislativa, o subsídio fixo de Cr\$ 1.200.000 (um milhão e duzentos mil cruzeiros), a diária, como parte variável, de Cr\$ 60.000 (sessenta mil cruzeiros); e a ajuda de custo de Cr\$ 5.000.000 (cinco milhões de cruzeiros), paga em duas parcelas iguais, uma no início e outra no encerramento da sessão legislativa.

Art. 2º O subsídio, tanto na parte fixa como na parte variável, será pago mensalmente.

Art. 3º Os Deputados e Senadores não terão direito à ajuda de custo em convocação extraordinária do Congresso Nacional, feita, por qualquer das duas Casas, em immediata prosseguimento à sessão legislativa, ou dentro de 15 (quinze) dias do seu encerramento.

§ 1º Aquêle que não comparecer a nenhuma sessão, no período de convocação extraordinária, não terá direito a qualquer parcela de ajuda de custo.

§ 2º O Congressista que não comparecer, no mínimo, a metade das sessões ordinárias, no período de convocação extraordinária, não terá direito a parcela de ajuda de custo a ser paga ao fim da referida convocação.

Art. 4º Os Presidentes da Câmara dos Deputados e do Senado Federal perceberão, cada qual, a título de representação, a importância anual de Cr\$ 480.000 (quatrocentos e oitenta mil cruzeiros), que será paga em duodécimos.

Art. 5º O membro do Congresso Nacional que não comparecer a sessão terá obrigatoriamente a diária descontada, não sendo abonada nenhuma falta, salvo se estiver ausente da Casa que integra, em Comissão Externa ou de Inquérito.

§ 1º Será considerado a serviço do Congresso Nacional, nos termos deste artigo, aquele que, a serviço de seu mandato, faltar a 4 (quatro) sessões por mês, bem assim o que deixar de comparecer por motivo de participação em convenções partidárias ou campanhas eleitorais, até mais 4 (quatro) sessões em cada mês.

§ 2º Não serão abonadas, em nenhuma hipótese, as faltas às sessões extraordinárias.

Art. 6º Não será devida a cédula de comparecimento por sessão extraordinária que se realizar dentro do tempo regimental de sessão ordinária.

Art. 7º O suplente convocado não terá direito a perceber a segunda parte da ajuda de custo se o Congresso efetivo reassumir, antes de decorridos 90 (noventa) dias, o seu mandato.

Art. 8º Os efeitos deste Decreto Legislativo são devidos a partir de 1º de março de 1967.

Art. 9º Revogam-se as disposições em contrário.

Sala das Comissões, em 13 de setembro de 1966 — Argemiro de Figueiredo, Presidente — Bezerra Neto, Relator — Lobão da Silveira — Lino de Mattos — José Ermirio — Eugênio Barros — Pessoa de Queiroz — Victorino Freire — José Leite — Antônio Carlos.

Parecer nº 998, de 1966

Da Comissão de Constituição e Justiça no Projeto de Decreto Legislativo nº 30-66 (nº 270-66, na Câmara), que dispõe sobre a fixação dos subsídios, diárias e ajuda de custo dos membros do Congresso Nacional, para o período legislativo de 1967 a 1971.

Relator: Sr. Antônio Carlos.

O Projeto de Decreto Legislativo nº 30-66, que dispõe sobre a fixação dos subsídios, diárias e ajuda de

custo dos membros do Congresso Nacional, para o período legislativo de 1967 a 1971, já apreciado por esta Comissão, é-nos devolvido, a fim de opinarmos sobre o Substituto apresentado pelo ilustre Senador Bezerra Neto, relator da matéria na Comissão de Finanças.

Sobre o ponto de vista da constitucionalidade e juridicidade nada temos a opor ao Substituto.

E o nosso parecer.

Sala das Comissões, 29 de setembro de 1966. — Milton Campos, Presidente. — Antônio Carlos, Relator. — Heribaldo Vieira. — Afonso Ariosos. — Wilson Gonçalves. — Joséphat Marinho. — Bezerra Neto.

Parecer nº 999, de 1966

Da Comissão de Projetos do Executivo, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 233, de 1966 (nº 3.806-A, de 1966, na Câmara), que dispõe sobre a proteção à fauna e da outras providências.

Relator: Sr. Eurico Rezende

O projeto ora submetido à nossa consideração decorre de mensagem do Executivo e tem por escopo precípua criar normas de proteção à nossa fauna mais consentâneas com a realidade brasileira.

Na substanciosa Exposição de Motivos anexada ao projeto foi a matéria amplamente justificada pelo Senhor Ministro da Agricultura, que realçou a participação valiosa, na elaboração da mesma, de técnicos como o Dr. Emilio Varoli, Professor Fernando Dias de Avila Pais, João Moogen Oliveira, Helmut Sick, e outros.

Ainda em continuação enumerou Sua Excelência as modificações que passamos a transcrever:

a) considera os animais de quaisquer espécies, em qualquer fase de seu desenvolvimento, que vivem naturalmente fora de cativeiro, constituindo a fauna silvestre, bem como seus ninhos, abrigos e criadouros naturais, propriedades do Estado, proibindo a sua utilização, perseguição, destruição caça ou apanha, salvo em locais previamente estabelecidos, tendo em vista suas peculiaridades e potencialidades faunísticas;

b) estabelece que a utilização perseguição, caça ou apanha desses animais em terras de domínio privado, mesmo quando permitidas na forma do anteprojeto, poderão ser igualmente proibidas pelos respectivos proprietários, assumindo estes a responsabilidade da fiscalização de seus domínios;

c) proíbe o exercício da caça profissional;

d) proíbe o comércio de espécimes da fauna silvestre e de seus produtos e objetos que impliquem na sua caça, perseguição, destruição ou apanha, excetuadas as espécies provenientes de criadouros devidamente legalizados;

e) permite, mediante licença, da autoridade competente, a apanha de ovos, larvas e filhotes que se destinem aos estabelecimentos acima referidos, bem como a destruição de animais silvestres considerados nocivos à agricultura ou à saúde pública;

f) prevê a criação de Refúgios da Fauna onde as atividades de utilização, perseguição, caça, apanha ou introdução de espécies da fauna e flora silvestre e domésticas, bem como a modificação do seu ambiente, a qualquer título, são proibidos, salvo as autorizadas pela autoridade competente;

g) prevê a criação de Parques de Caça, onde o exercício desse esporte é permitido, abertos total ou parcialmente ao público, em caráter permanente ou temporário;

h) estimula a formação de Clubes e Sociedades Amadoras de Caça e de Tiro ao Voo, bem como a construção de criadouros destinados à criação de animais silvestres para fins econômicos e industriais;

i) estabelece que qualquer espécie da fauna silvestre, por sua raridade, beleza e utilidade, poderá ser protegida por ato do Poder Público;

j) estabelece normas relativas às espécies cuja utilização, perseguição, caça ou apanha será permitida, indicando a época e o número de dias de caça, bem como a quota diária dos animais a serem abatidos;

l) indica as condições em que a utilização, perseguição, destruição, caça ou apanha de espécies da fauna silvestre são proibidas;

m) estabelece tributação para registro e licenças, reajustável com base no salário-mínimo mensal;

n) consagra as sanções penais como a melhor forma de coibir as infrações, indicando a sua processualística;

o) cria condições para uma efetiva política de proteção à fauna;

p) institui o Conselho Nacional de Proteção à Fauna como órgão consultivo e normativo da política de proteção à fauna no País.

Deflui da exposição feita a precedência de se estabelecerem medidas mais rigorosas, a fim de por cõbro aos abusos que se vêm processando e que já provocaram inclusive o extermínio em algumas regiões de espécies valiosas da nossa fauna silvestre. Dentre esses abusos podemos mencionar a matança desenfreada de animais para jacarés, cobras, cutêus, etc., para exportação de couros.

Aliás, o Deputado Tufy Nassif, no seu parecer na Comissão de Finanças da Câmara, acentua com muita propriedade esta diminuição criminosa da nossa fauna, trazendo a lume dados publicados pela revista Mensal de Exportação — Exportation Review — de maio do corrente ano, segundo os quais só nos dois meses anteriores à publicação, passaram pelo porto de Santos, 50.000 quilos de peles de caietus, veados, capivaras, quixadas, jibóias e tejus no valor de US\$ 10.071,50.

Quantos animais não pareceram para integrar esses 50.000 kgs. de peles vendidas pela ínfima quantia de US\$ 10.000.

Merece destaque, ainda, quanto aos aspectos positivos da proposição, o fato de ter a mesma procurado seguir em linhas gerais a forma e a harmonia do novo Código Florestal, principalmente no concernente ao Capítulo Pesal e Processual com a vantagem de enfeixar em mãos da mesma autoridade a execução de ambas as leis.

Outra faceta interessante à instituição, através do art. 35, de textos nos livros escolares sobre a proteção à fauna o que inculcará nas gerações futuras um maior carinho para com os nossos animais.

Passaremos, agora, ao lado desta questão: avulta, dentre as deficiências que temos observado nesse setor do Ministério da Agricultura, o problema atinente ao homem e à precariedade de seus recursos, porque o fato é que o antigo Código de Caça atendia razoavelmente às suas finalidades e o que estava sempre aquém do desejável foi a fiscalização.

Notamos, também, que a proposição omitiu-se quanto aos possíveis abusos de autoridade por parte dos fiscais, deixando de cominar-lhes a penalidade correspondente.

Ainda nesse capítulo de restrições temos o caso do art. 32, que consubstancia verdadeiramente absurdo dentro do nosso ordenamento jurídico, uma vez que confere a um simples funcioná-

rio de repartição burocrática poder-se-á deferir a autoridade policial, ou seja: os de instaurar, presidir e proceder a inquéritos policiais, lavrar autos de prisão em flagrante e intentar ação penal, nas hipóteses de crimes e contravenções previstos em lei. Impõe-se, assim, a eliminação da alínea "b" do art. 32.

Ressalta, do exposto, que a nova lei constitui, em linhas gerais, esforço digno de encômios, no sentido de resolver problema de grande relevância, qual a preservação do nosso patrimônio natural.

A Comissão é assim pela sua aprovação com as seguintes emendas:

Emenda nº 1-CPE

Ao art. 30, letra "c", lê-se: c) autoridades que, por ação ou omissão, concentrarem na prática do ato ilegal, ou que cometerem abuso de poder.

Emenda nº 2-CPE

Dê-se ao art. 32 a sua alínea a seguinte redação:

São autoridades competentes para instaurar, presidir e proceder a inquéritos policiais, lavrar autos de prisão em flagrante e intentar a ação penal, nos casos de crimes ou de contravenções previstos nesta lei ou em outras leis que tenham por objeto os animais silvestres, seus produtos, instrumentos e documentos relacionados com os mesmos, os indicados no Código de Processo Penal.

Sala das Comissões, 3 de outubro de 1966. — Antônio Carlos, Presidente em exercício. — Eurico Rezende, Relator. — José Guionard. — Wilson Gonçalves. — Bezerra Neto.

Farecer nº 1.000, de 1966

Da Comissão de Finanças sobre o Projeto de Lei da Câmara número 233, de 1966 (nº 3.806-A, de 1966, na Casa de origem).

Relator: Sr. José Ernirio de Moraes.

Originário de Mensagem do Poder Executivo, esta proposição tem em vista prover o País de normas indispensáveis ao controle e à defesa da nossa fauna silvestre.

Proíbe a caça profissional, ao mesmo passo em que estabelece condições de estímulo aos clubes e sociedades amadoras de caça, regulando o seu exercício, e dá outras providências.

Conforme assinala a Exposição de Motivos do Senhor Ministro da Agricultura, é indispensável impedir-se o extermínio dessa precioso patrimônio natural, através de um conjunto de medidas adequadas.

Opinamos favoravelmente à aprovação do projeto.

Sala das Comissões, 28 de setembro de 1966. — Argemiro de Figueiredo, Presidente. — José Ernirio, Relator. — Victorino Freire — Menezes Pimentel — Antonio Carlos — Irineu Bornhausen — José Leite — Daniel Krieger.

Parecer nº 1.001, de 1966

Da Comissão de Constituição e Justiça sobre o Projeto de Lei nº 269-B (Câmara) que reforma decisão denegatória do Tribunal de Contas da União, proferida em sessão de 4 de julho de 1961, para efeito de tornar definitivo o registro da concessão de reforma ao 3º sargento João Peixoto Martins.

Relator: Sr. Bezerra Neto.

1. O presente projeto de Decreto Legislativo versa a mesma matéria, e é, realmente, a mesma espécie, quando se opressa a lei ou a lei, ou a

trata o Projeto de Decreto Legislativo nº 31, de 1966 (nº 262-A-66 na Câmara). Um a outro tratam do registro sob reserva da concessão de reforma ao 3º sargento João Peixoto Martins, outorgada em sessão de 15 de dezembro de 1965, face a determinação presidencial e com recurso (art. 77, III, Constituição).

2. Com outro relator, a Câmara dos Deputados neste processo tornou definitiva a concessão daquela registro, tal como o fez no Processo 31, de 1965.

Pelo exposto, regimentalmente requeiramos seja este processo apensado ao outro, e o nosso parecer aqui é pela adoção da conclusão do parecer ao referido Proc. 31, de 1965.

Sala das Comissões, em 11 de agosto de 1966. — Heribaldo Vieira, Presidente eventual. — Bezerra Neto, Relator. — Antonio Carlos — Menezes Pimentel — Adalberto Senna — Josaphat Marinho.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Está finda a leitura do expediente. (Pausa).

Sobre a mesa, projeto de lei que vai ser lido.

E' lido o seguinte:

Projeto de Lei do Senado Nº 34, de 1966

Determina a fixação do preço limite no calçado de fabricação nacional, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Qual tipo de calçado de fabricação nacional, para ser posto à venda, deverá ter afixado o seu preço limite no solado, parte posterior, na forma de gravação.

Art. 2º. A fixação do preço será feita pelo estabelecimento produtor, calculada para o plano de produção e o de venda, incluindo o imposto de consumo e demais tributos devidos resultantes da comercialização do calçado, para que fique no mesmo plano, prevista expressamente, a margem de lucro dos vendedores.

Parágrafo único. Nos calçados populares, isentos do pagamento do imposto de consumo, ao preço teto deve ser aduzida a letra maiúscula I, indicativa da Região.

Art. 3º. Constitui infração do disposto nesta lei, incurso o seu autor, através de seu responsável, em crime contra a economia popular, o seguinte:

a) oferecer à venda, ou vender mercadoria fabricada após o advento desta lei, sem conter a gravação do preço;

b) oferecer à venda, ou vender a mercadoria por preço acima do fixado no produto.

Art. 4º. Fica o Ministério da Fazenda, ou entidade pública por ele designada, autorizada a fixar os preços limites.

Art. 5º. Dentro de 30 (trinta) dias de sua vigência, o Ministério da Fazenda baixará a regulamentação da presente lei.

Art. 6º. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Justificação

Visa a presente lei dar efetividade às regras do art. 3º e Anexo II, da Lei nº 4.542, de 30 de novembro de 1964 (Imposto de Consumo). Fazendo-lo de modo a que fique em lei separada da lei do imposto de consumo, já, por sua vez, em processo de modificação.

Dispositivo especial sobre calçado é do interesse da economia popular, e estamos restaurando, por outra forma, sistema que deu bom resultado.

Sala das Sessões, 4 de outubro de 1966. — Bezerra Neto.

As Comissões de Constituição e Justiça, de Indústria e Comércio e de Finanças.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Sobre a Mesa Projetos de Resolução que vão ser lidos pelo Senhor Primeiro Secretário.

São lidos os seguintes:

Projeto de Resolução Nº 54, de 1966

Aposenta, por invalidez, Maria de Maracajá Daltro, Oficial Legislativo, PL-5, do Quadro da Secretaria do Senado Federal.

O Senado Federal resolve:

Artigo único. E' aposentada, de acordo com o art. 191, item I e § 3º da Constituição Federal, combinado com os arts. 340, item III, e 341, item III, da Resolução nº 6, de 1960, e a gratificação adicional a que faz jus, a Oficial Legislativo, PL-5, do Quadro da Secretaria do Senado Federal, Maria de Maracajá Daltro.

Justificação

Submetida a exame por Junta Médica, concluiu a mesma pela invalidez da aludida funcionária.

Ao submeter ao Plenário o presente Projeto de Resolução, visa a Comissão Diretora a conceder aposentadoria a uma servidora que se encontra incapacitada para o desempenho de suas funções.

Sala das Sessões, em 30 de setembro de 1966. — Auro Moura Andrade — Vivaldo Lima — Dinarte Maria — Gilberto Marinho — Sebastião Archer — Raul Giuberti.

Projeto de Resolução Nº 55, de 1966

Põe à disposição do Governo do Estado de Goiás, o Operador de Som Substituto, FT-6, Antônio de Pina, do Quadro Especial da Secretaria do Senado Federal.

O Senado Federal resolve:

Artigo único. E' posto à disposição do Governo do Estado de Goiás, nos termos dos arts. 92 e 300, item I, da Resolução nº 6, de 1960, pelo prazo de um ano e sem vencimentos, o Operador de Som Substituto, FT-6, do Quadro Especial da Secretaria do Senado Federal, Antônio de Pina.

Justificação

A Comissão Diretora submete à apreciação do Plenário o presente Projeto de Resolução, a fim de atender a uma solicitação do Sr. Governador do Estado de Goiás, que necessita da colaboração do aludido servidor.

Sala das Sessões, em 4 de outubro de 1966. — Auro Moura Andrade — Vivaldo Lima — Dinarte Maria — Gilberto Marinho — Guido Mondin — Sebastião Archer.

Projeto de Resolução Nº 56, de 1966

Prorroga, por um ano, a licença concedida ao Auxiliar Legislativo, PL-8, Nilson Roberto Novas Carneiro Campelo, do Quadro da Secretaria do Senado Federal.

O Senado Federal resolve:

Artigo único. E' prorrogada, por um ano, a licença concedida pela Resolução nº 110, de 1965, que pôs à disposição do Governo do Estado de Pernambuco, sem vencimentos, nos termos do art. 300, item I, do Regulamento da Secretaria do Senado Federal, o Auxiliar Legislativo, PL-8, do Quadro da Secretaria do Senado Federal, Nilson Roberto Novas Carneiro Campelo.

Justificação

A Comissão Diretora submete à consideração do Plenário o presente Projeto de Resolução, a fim de atender a pedido formulado pelo Sr. Governador do Estado de Pernambuco, que alega necessitar ainda da colaboração do aludido funcionário.

Sala das Sessões, em 4 de outubro de 1966. — Auro Moura Andrade — Vivaldo Lima — Dinarte Maria — Gilberto Marinho — Guido Mondin — Sebastião Archer.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Os Projetos lidos vão à publicação e oportunamente incluídos em Ordem do Dia. (Pausa).

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — O Projeto vai à publicação e, em seguida, será enviado às Comissões competentes.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Conforme os Srs. Senadores terão verificado, pelo expediente há pouco lido, acabam de chegar ao Senado as seguintes partes do Projeto de Lei Orçamentária para 1967:

Anexo 2 — Poder Legislativo e Órgãos Auxiliares;

Anexo 3 — Poder Judiciário;

Anexo 4 — Poder Executivo;

4.02 — Estado-Maior das Forças Armadas;

4.04 — Ministério da Aeronáutica;

4.08 — Ministério da Guerra;

4.09 — Ministério da Indústria e do Comércio;

4.11 — Ministério da Marinha.

A matéria vai à Comissão de Finanças, perante a qual os Srs. Senadores poderão apresentar as suas emendas, no prazo já anunciado pela Presidência.

(Moura Andrade) — Na sessão extraordinária de 29 de setembro findo foi aprovado o Projeto de Lei da Câmara nº 233, de 1966 (nº 3.830-A-66, na Casa de origem), que autoriza o Poder Executivo a abrir, ao Poder Judiciário — Justiça do Trabalho da 2ª e 4ª Regiões, o crédito suplementar de Cr\$ 3.026.400.000, destinado a suprir as insuficiências de determinadas dotações do Anexo nº 3, do Orçamento-Geral da República.

Não tendo sido emendado, o projeto foi despachado para remessa à sanção.

Ex expediente há pouco lido, entretanto, a Câmara dos Deputados pede a retificação de umas das parcelas em que se discrimina o montante do crédito que se pretende abrir.

Efetivamente, a soma das parcelas, constante dos autógrafos recebidos da Câmara, não coincide com o quantitativo total do crédito.

A retificação agora enviada pela Câmara sana o erro.

Nessas condições, a Presidência encaminhara o projeto à Comissão de Redação, a fim de que na redação final restabeleça o texto certo.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Há oradores inscritos. Tem a palavra o Sr. Senador Argemiro de Figueiredo, por cessão do Sr. Senador Josaphat Marinho.

O SR. ARGEMIRO DE FIGUEIREDO:

(Sem revisão do orador.) — Senhor Presidente, Senhores Senadores, tenho ocupado esta tribuna — a mais alta da Nação — por várias vezes, na intenção de comentar alguns erros da Revolução ainda "dominante" neste País.

Não o tenho feito no propósito de conseguir aplausos de correligionários nem daqueles adversários de espírito público, que se interessam pela grandeza moral e material deste País. Não o tenho feito ainda com a intenção

de ocultar, ou desmoralizar o movimento revolucionário que, ao eclodir, recebeu a solidariedade espontânea de uma grande parte do povo brasileiro. Havia, então, a preocupação única e exclusiva da defesa dos interesses nacionais e de fazer com que o regime democrático, uma vez reintegrado, neste País, em todos os seus postulados, se consolidasse e se revigorasse a fim de oferecer à Nação uma estrutura legal e uma afirmação de costumes e de prática, em consonância com os altos níveis das sociedades dos países mais politizados, daqueles que, na verdade, amam e praticam a democracia.

Sei, Sr. Presidente, que a força de um grande ideal polarizou os grandes soldados da Pátria, unificando as Forças Armadas — Marinha, Exército e Aeronáutica — e esse idealismo ainda subsiste no espírito dos grandes líderes do Movimento de 31 de março.

Logo após o Movimento revolucionário e a deposição do então Presidente da República, ocupei esta tribuna para dizer que compreendia a sua natureza. Bem sabia eu o significado de uma revolução que se levantava, com o objetivo altaneiro de combater a corrupção, de reprimir movimentos extremistas, de moralizar costumes e de consolidar a democracia.

Esse ideal foi a alavanca do Movimento de março, e esse ideal — quero repetir — ainda subsiste no espírito de grandes líderes revolucionários. Mas o que estamos observando neste País, a estas horas, não são apenas os erros da Revolução em setores econômicos, financeiros, administrativos e políticos. Sobre tudo quanto ao último aspecto, o político, os erros são conhecidos de todo o País e têm corrido, extraordinariamente, para incomparabilizar a Revolução com os sentimentos populares.

Não poderia nunca compreender, — como já declarei desta tribuna — que o eminente chefe da Revolução, o honrado Marechal Castello Branco, se transformasse, Sr. Presidente, em Chefe de uma facção política, dividindo e enfraquecendo a Nação. Já o disse de outra vez, da tribuna, mas não no sentido para o qual, neste instante, peço a atenção dos meus eminentes colegas e de V. Ex.^a. Perguntaria aos eminentes líderes revolucionários e ao Excmo. Sr. Presidente da República se, realmente, às vésperas das eleições de novembro, estão se tendo, ou sabem, ou têm notícia de que está ocorrendo em todos os Estados da Federação. Aquilo que, na verdade, a Revolução se comprometeu a extinguir e jurou extinguir, para honra sua e dignidade cívica do próprio País está hoje, em todos os Estados, agravado de modo tal que me empenho, neste instante, em pedir a atenção do Sr. Presidente da República, através do apelo dramático que ora formulo, a fim de que S. Ex.^a caso não possa realizar muitas das promessas feitas ao povo na eclosão do Movimento revolucionário, ao menos salve a sua própria dignidade e a dos líderes que subverteram a ordem constitucional, prometendo melhor ordem de felicidade, de progresso e de bem-estar para a Nação brasileira.

Sr. Presidente, se a estas horas o honrado Marechal Castello Branco não tem ciência de que está ocorrendo, às vésperas das eleições, então eu poderia dizer que faltam a S. Ex.^a os amigos mais leais, aqueles que, na verdade, acompanham os líderes, como seus orientadores, nas horas difíceis.

A extinção da corrupção foi o objetivo principal, foi o programa magno, e ideal de honra da Revolução. Entretanto, não sabe — e quero repetir —, o Excmo. Sr. Presidente da República o que está ocorrendo em todas as Unidades da Federação.

Não lhe dizem os seus amigos, não o informam os seus correligionários? Que amigos são esses? Onde estão, porventura, os investigadores dos IPMS, os soldados de nossas gloriosas Forças Armadas que vasculharam todos os ângulos das administrações anteriores? Onde estão eles que não dizem ao Presidente que, para sua honra e para a própria dignidade da Revolução, é necessário reprimir, num exemplo de energia, de coragem, de civismo, os fatos deploráveis que vêm ocorrendo neste País?

Sr. Presidente, se havia, nos anos anteriores, pleitos eleitorais corrompidos, se havia corrupção nas eleições e nos processos eleitorais que se processavam no interior, em muito maior escala ocorreu, neste instante, em todas as Unidades federativas. Vimos assistindo, boquiabertos, ao dinheiro se derramando ao suborno, comprando a votos e eleitores e chefes políticos comprados a peso de ouro para votarem em determinados candidatos.

O Sr. Heribaldo Vieira — Permite V. Ex.^a um aparte?

O SR. ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — Pois não.

O Sr. Heribaldo Vieira — Nobre Senador, o fenômeno da corrupção, disse bem V. Ex.^a, não fica confinado apenas aos grandes Estados. Alastra-se por todo o País. O meu Estado tem sido vítima também. A própria Assembleia Legislativa do Estado já telegrafou ao Sr. Ministro da Justiça, pedindo instauração de inquérito, pedindo providências rigorosas. Mas até hoje nada foi feito. O S.N.I. está surdo, cego e aleijado, porque não quer ouvir as reclamações, não vê, não quer dar um passo para acabar com a corrupção que se alastra no meu Estado de maneira vergonhosa e como jamais existiu em nenhum outro pleito. Tenho sido uma vítima da corrupção no meu Estado. Eu, que ali possuo colégios eleitorais, que tenho trabalhos prestados a Sergipe, estou talvez com a minha candidatura prejudicada, sem condições de me reeleger, porque não posso competir com os trairões que compram os colégios eleitorais impunemente e à vista de todo mundo, sem haver nenhuma providência a respeito.

O SR. ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — Agradeço a intervenção honrosa do meu colega Senador Heribaldo Vieira, intervenção que tem a mais alta significação para o depoimento que estou prestando à Nação neste momento histórico da vida brasileira. O Senador Heribaldo Vieira é uma das grandes figuras desta Casa.

O Sr. Heribaldo Vieira — Obrigado a V. Ex.^a.

O SR. ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — A sua integridade moral, a sua inteligência, a sua cultura, a sua capacidade de trabalho, os serviços prestados a seu Estado, à sua região, à sua Pátria, colocam-no na posição de realce que, na verdade, desfruta neste instante, merecendo a admiração e o respeito de todos nós.

Senador Heribaldo Vieira, conheço o caso de V. Ex.^a.

Não queria focalizá-lo, porque, na verdade, V. Ex.^a pertence a um Partido diferente do meu. V. Ex.^a pertence ao Partido da Revolução, V. Ex.^a é da ARENA. E é V. Ex.^a quem vem, por um impulso de sua dignidade e de sua consciência, prestar esse depoimento, apartear-me para confirmar as verdades que estou a proclamar desta tribuna, nesta hora histórica.

Agradeço a V. Ex.^a, mas se porventura o dinheiro não permitir que V. Ex.^a volte a esta Casa, Senador Heribaldo Vieira, a sua cadeira será sempre lembrada aqui, porque ela nunca foi conspurcada por esses processos ignominiosos que hoje estão degradando a República e infelicitando a Pátria.

Dizia eu, Sr. Presidente, que não posso compreender onde estão os amigos do Presidente da República, os

militares encarregado, da purificação dos nossos costumes políticos, da verificação, do exame desses crimes que estão ocorrendo no País inteiro.

V. Ex.^a, Senador Heribaldo Vieira, falou nos pequenos Estados. Não toquei ainda no problema da Paraíba. Irei fazê-lo. Digo que a corrupção está generalizada e de tal maneira que não tem precedentes na história política do nosso País.

O Sr. Bezerra Neto — Permite V. Ex.^a um aparte?

O SR. ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — Com prazer.

O Sr. Bezerra Neto — Para o desvirtuamento a que V. Ex.^a tão enfaticamente alude, está concorrendo substancialmente, ou decisivamente, a legislação excepcional revolucionária. Não se aplicou nem o Código Eleitoral nem a Lei Orgânica dos Partidos, ou melhor, ressaltou-se a cédula manual de votação, ao mesmo tempo em que se adotou a gratuidade do mandato de vereador. Agora veja V. Ex.^a a situação: o candidato a vereador, pobre — como quase todos — não tem recursos para mandar imprimir as cédulas manuais. Então vem os outros candidatos, os ricos, economicamente fortes, apressando-se ao humilde, do pobre candidato a vereador e mandam fazer as cédulas. Mas aí é evidente a intenção de poder econômico do candidato rico, que, mandando fazer as cédulas, resolve o problema dos candidatos pobres. Mais ainda: o estabelecimento da cédula manual atinge os deputados estaduais, que, na sua maioria, também se colocam na mesma linha dos candidatos pobres a vereador. Os deputados estaduais têm maior responsabilidade; devem operar num círculo de ação mais vasto; têm de ter suas cédulas, alguns milhões ou centenas de milhares delas, e têm de ter um serviço de distribuição. Com o desaparecimento da cédula única, vemos que o candidato a deputado federal ou estadual que não tem poder econômico tem de se valer da intervenção, da ajuda, das ofertas dos candidatos ricos. Infelizmente é a verdade; é o quadro a que estamos assistindo.

O SR. ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — Agradeço a V. Ex.^a, meu eminente companheiro de Bancada, o aparte que acaba de me dar. Com ele estou de inteiro acordo, querendo realmente, como tenho feito em todos meus pronunciamentos nesta Casa ressaltar a boa vontade do honrado Sr. Presidente da República. Talvez já tenha sido votado ou aprovado um projeto de lei em que S. Ex.^a enviou Mensagem ao Congresso Nacional, solicitou abertura de crédito de dois bilhões de cruzeiros, para impressão de chapas em favor dos Partidos, para impressão de chapas dos candidatos eleivos.

Mas nem isto, nobre Senador Bezerra Neto, poderia ou poderá evitar a corrupção desenfreada que se tem alastrado pelos Estados, pelos Municípios, por toda parte, ferindo, agredindo os mais nobres princípios da Democracia brasileira.

Ouvem-me inúmeros Senadores da ARENA nestas declarações, mas nenhum deles, Sr. Presidente, com este silêncio que aqui observamos, terá a coragem de fugir à verdade e declarar que em suas regiões o poder econômico, o dinheiro não está influidor, ou melhor, não está contaminando e corrompendo o processo eleitoral.

O Sr. Heribaldo Vieira — Permite V. Ex.^a outro aparte?

O SR. ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — Com todo o prazer.

O Sr. Heribaldo Vieira — Nobre Senador, antes mesmo de V. Ex.^a particularizar o caso da Paraíba, eu tomei a iniciativa, porque lamento ainda hoje profundamente o que ocorreu com este brilhante Deputado do seu Estado, o Sr. Ernani Sátiro, meu particular amigo, meu companheiro de

longas jornadas políticas, que teve de retirar a sua candidatura ao Senado Federal e até mesmo à Câmara dos Deputados, não querendo concorrer a nenhum pleito, porque foi admoestado e a tempo reconheceu que, não tendo recursos financeiros para a campanha, não tinha condições de se eleger, não obstante os serviços prestados ao glorioso Estado de V. Ex.^a.

O SR. ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — Nobre Senador Heribaldo Vieira, V. Ex.^a me obriga a fazer o caso do meu Estado o pequeno Estado da Paraíba. Na verdade, lá os chefes do governo que por lá passaram podem ser acusados de crimes ou de crimes, de homens e de visto administrativa, sem compreender os altos problemas econômicos e sociais. Mas quando se tocava na política e dos homens públicos que estavam no meu Estado, nunca se conseguia provar nada que maculasse a sua honra e a sua honra.

Hoje, é governado por um homem que saiu desta Casa do Congresso, mas desafeto pessoal e adversário político. Mas sou eu quem, ainda aqui, venho afirmar, desta tribuna, que ele pode ter ideias as qualidades morais, pode não ter visão política mas na verdade, tanto quanto tenha chegado ao meu conhecimento, é um homem de mãos limpas, homem honrado um homem que dignifica a vida pública do Brasil.

O Sr. Heribaldo Vieira — Há muita nobreza na expressão de V. Ex.^a.

O SR. ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — Mas desgraçadamente S. Presidente, já não posso defendê-lo quando a se ter aproveitado de processos pouco leitos, usados pela administração anterior para elegê-lo.

Não será o fato de se achar ele no Governo do Estado e seu eminente Chefe, Marechal Castello Branco, na Presidência da República que me fará negar aquilo que declarei desta tribuna, em horas diferentes.

Não, Sr. Presidente! Quando da minha relação para o Senado Federal e quando da candidatura do Senador Ruy Carneiro para a chefia do Estado, infelizmente, observamos que os processos usados comprometem a tradição cívica dos paraibanos e a própria democracia brasileira. Tudo se jogou contra nós — contra mim, para evitar voltasse eu a esta Casa, e contra o Senador Ruy Carneiro para evitar ocupasse S. Ex.^a a chefia do governo.

Não mais quero relembrar esses fatos passados. Deixo aqui, portanto, afirmado, que o atual governador do meu Estado, mesmo honrado como ele é, beneficiou-se da corrupção para eleger-se.

Mas, então, o que ocorre na Paraíba, tão bem lembrada, nesta hora pelo Senador Heribaldo Vieira?

O caso de um adversário, um dos líderes da revolução, homem conhecido na vida pública brasileira que chefiou durante tempos, a União Democrática Nacional, partido ao qual pertencei, cujo idealismo, em certa fase histórica do País, tanto dignificou a consciência cívica de todos os brasileiros.

O que teria ocorrido, Sr. Presidente com esse grande paraibano que honrou o meu Estado pela sua inteligência, pela sua cultura, pela sua dignidade pessoal, meu adversário, quero repetir?

O que houve todo o Congresso sabe, toda a Paraíba sabe e o sabe uma parte da Nação. Uma vítima da corrupção dessa corrupção generalizada que vai alastrando, que já se alastrou por todos os Estados da Federação. Por que não houve a candidatura desse eminente homem público, ex-chefe da União Democrática Nacional amigo íntimo do Marechal Castello Branco, líder da Revolução? O que ocorreu, Sr. Presidente?

Pasmem V. Ex^{as} e a Nação inteira. Se é que ainda não conhecem esses fatos que têm foros de notoriedade! Ele foi excluído da posição natural que lhe cabia de candidato a Senador da República, notoriamente proclamado em toda a parte por ele próprio, pelos seus correligionários, pelos seus amigos. Todos sabiam que seria ele o candidato da ARENA ao exercício de um mandato nesta Casa. Por que se encontra, hoje, entristecido sem uma palavra de reação, em contraste com a nobreza que revela, mantendo discrição em face de um fato que, na verdade deprime, enfraquece as forças morais da Revolução?

Ocorreu, Srs. Senadores, o fato de um homem desse merecimento, dessa capacidade, dessa inteligência, com cerca de trinta anos de serviços prestados à situação política que hoje domina o meu Estado, ter sido excluído da chapa de candidatos à última hora, quando já não podia pleitear nem a deputação federal, apenas por não possuir 150 milhões de cruzeiros para concorrer ao pleito da Paraíba e enfrentar a ganância criminosa, corruptora dos líderes que se encaminham de modo tão agressivo, em face dos princípios.

O Sr. Eurico Rezende — Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — Com todo o prazer.

O Sr. Eurico Rezende — Sr. Senador Argemiro de Figueiredo, V. Ex^a está dizendo verdades que precisavam ser ditas. E mais do que notícia é verdade que V. Ex^a traz ao conhecimento do Governo no sentido da adoção de providências enquanto a tempo. No Governo passado, tínhamos dois tipos de corrupção: a corrupção através dos Institutos vale dizer, dos órgãos do Executivo, da administração centralizada e descentralizada, e a corrupção da pessoa física dos candidatos. É fora de dúvida que a Revolução reduziu a mal à metade. A Revolução através de emendas constitucionais, vedou aos Governos estaduais, municipais e ao próprio Governo Federal o exercício de uma política corruptora de através em matéria de nomeações, de empreitadas e de outras atividades ilícitas infelizmente ainda falta a outra metade. Quer me parecer que nunca houve maior proclamação de atividades corruptoras, no processo eleitoral, do que agora, em termos de pessoa física, de particular. Digo isso porque já tive oportunidade de ouvir de todos os Srs. Senadores — da Federação, vale dizer, pois aqui porta-vozes autorizados de todos os Estados — que não existe corrupção há uma só corrupção, um sistema de vasos comunicantes por todo este País. Dir-se-á mas o Governo instrumentalizou a política eleitoral para cobrir essas ilicitudes. Não, apenas deu competência, atribuição. A Justiça Eleitoral não tem detetives como a Polícia Federal, não tem investigadores como o Serviço Nacional de Informações. A Justiça Eleitoral não tem agentes de pesquisas e de buscas como tem o Serviço Secreto do Exército! De modo que teria sido saudável que, durante o processo eleitoral, esses órgãos — Serviço Secreto do Exército, Serviço Nacional de Informações e Polícia Federal — ficassem como que à disposição ou, pelo menos, a serviço transitório da Justiça Eleitoral. Mas, devo dizer a V. Ex^a — e o faço em nome do Governo — que a Revolução está atenta, está debruçada, com a sua vigilância discreta mas atenta, contra elementos que se estão comprometendo, pela compra indecorosa e descarada de votos — instalando até balcões públicos para o mercadejamento eleitoral — e saberá agir. Vamos ter muitos candidatos que vão vencer mas não vão ganhar. Vão vencer mas não vão ganhar, repito. Daí eu estranhar o M.D.B. quando procura reivindicar a revogação daqueles dispositivos do Ato Institucional que

permitem a proscrição de direitos políticos e a cassação de mandatos. Se esse ponto-de-vista fosse manifestado anteriormente, teria a sua razão de ser, mas no instante em que o M.D.B. denuncia a corrupção eleitoral, como, então, esse mesmo M.D.B. quer tirar da Revolução a oportunidade de punir aqueles que foram eleitos imerecidamente isto é, imoralmente? Então pediria ao MDB, já que está tão sensível, já que está com a vocação da sensibilidade diante da corrupção eleitoral, que desse um crédito de confiança à revolução, porque ela não vai punir apenas elementos do MDB, que estão agindo indecorosamente no processo eleitoral. Irá punir também elementos da ARENA e como esta é maioria — e vai ser maioria e continuará a ser maioria — então o quantitativo maior de apenamento, da sanção, vai recair justamente sobre ela. Então, dando razão a V. Ex^a, aproveito a oportunidade para fazer um apelo — pelo menos neste ato final da aplicação dos dispositivos constitucionais do ato predatório contra os maus — que V. Ex^{as}, do MDB, confiem no Governo que, posso garantir em nome dele, está vigilante em todos os Estados da federação, porque em todos eles, com a diferença apenas dimensional, está se procurando, pela mastigação financeira, pela compra desabalada de votos, comprometer e destruir um dos objetivos fundamentais e mais nobres da revolução de março.

O SR. ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — Sr. Presidente, depois deste aparte com que me honrou o eminente vice-líder do Governo eu poderia deixar a tribuna e sentar-me, diante da comprovação evidente dos argumentos que tenho expendido.

E o próprio Governo quem vem afirmar que a corrupção está generalizada no País, e o Governo, através de uma das figuras que honram esta Casa do Congresso Nacional, pela inteligência, pelo critério, pela dignidade, pela cultura, pela coragem de atitude com que se vem atrelando aqui nas horas mais difíceis da vida político-administrativa desta Nação.

Sabe o nobre colega também que muitas vezes, na administração, do meu eminente chefe, o Dr. João Goulart, Presidente deposto da República, pedi a atenção dele próprio desta tribuna, porque já não valiam os conselhos, vamos dizer as advertências pessoais que a S. Ex^a fazia.

O Sr. Eurico Rezende — Permite V. Ex^a um aparte? Serei rápido nessa nova intervenção. V. Ex^a está perguntando no deserto, porque se se erradicasse a corrupção governamental, naquela época o Sr. João Goulart não passaria, nunca, de Deputado Federal que foi, porque ele era o maior beneficiário da corrupção governamental neste País.

O SR. ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — V. Ex^a, nobre Senador Eurico Rezende, vem tocar-me aos brios de companheiro amigo e homem público chefiado pelo Presidente deposto. V. Ex^a não o conheceu de perto, as suas virtudes, os seus sentimentos, a sua dignidade pessoal. Não direi, nem poderei afirmar ao Senado, ao Congresso e à Nação que não tenham ocorrido fatos lamentáveis mesmo neste ângulo da improbidade administrativa, no Governo daquele jovem homem público, mas poderei dizer a V. Ex^a, quase que com um desafio a todos os que o acusam, que enquanto não me apresentarem prova da improbidade pessoal de João Goulart, não poderei acreditar nessas acusações de libelo sem prova, sem documentação.

João Goulart é um homem que tem sua fortuna privada explicada a todos os instantes como já o fez até do exterior, para demonstrar ao País a total improcedência das acusações.

O Sr. Eurico Rezende — Acaio o prego de V. Ex^a!

O SR. ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — Darei todos os apartes a V.

Ex^a, nobre Senador Eurico Rezende. V. Ex^a muito me honra com suas intervenções, mas peço que mas solicite antes de as dar.

Dizia eu, Sr. Presidente, que João Goulart é um homem que até de outras nações se tem preocupado em esclarecer a origem dos seus bens do seu patrimônio, para ressaltar aquilo que poderá influir, mais tarde, na vida dos seus próprios filhos.

Não! Digamos que nós tivemos na chefia do Governo um homem que não teve a coragem de liderar uma nação em hora difícil, em hora quase de eclosão social e política, em hora quase revolucionária. Não foi um chefe. Faltou-lhe autoridade no momento. Talvez até pela incompreensão, pela falta de traquejo dos que o cercavam, pela falta de compreensão, de conhecimento daqueles que viviam dentro do palácio, a cada instante.

Por motivos vários, Sr. Presidente, confesso, nesta hora, que, na verdade, não tive um chefe nem a Nação teve um governante à altura daquela hora histórica que já era uma hora de eclosão de grandes erros praticados na revolução, por ele, pela sua própria administração e pelas administrações anteriores. Era um homem de honra, Sr. Presidente, de uma bondade extrema, incapaz de agir naquela hora em que se fazia indispensável a energia, o poder de repressão.

Falem mas não ataquem nem ofendam a dignidade de um homem lá fora exilado com a sua família, sem provas bastantes para lhe aniquilar o caráter e a probidade perante os seus concidadãos! Não! Já passou a era das agitações maiores e nós, hoje, Sr. Presidente, devemos afastar um pouco do nosso espírito os sentimentos de paixão, para que a razão possa normar a vida pública dos brasileiros.

O Sr. Eurico Rezende — Permite V. Ex^a agora o aparte?

O SR. ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — Atenderei a V. Ex^a com todo o prazer.

O Sr. Eurico Rezende — Vê V. Ex^a como é diferente o amor em Portugal. Quando V. Ex^a criticava o Governo pela sua comissão no processo de corrupção eleitoral que está intestando e degradando os Estados, afirmava que V. Ex^a estava dizendo verdade e, dentro do mesmo tema, que é a corrupção eleitoral, afirmava que o Sr. João Goulart foi o beneficiário da corrupção governamental. Não o chama de titular de roubo ou de furto; disse apenas que ele se beneficiou da imensa corrupção governamental que reinava no seu Governo, e também no outro Governo dentro do qual ele teve influência decisiva, através daquela chocadeira de ilicitudes e de escândalos que era o Ministério do Trabalho, com todo o seu sistema planetário de autarquias. Muito bem. O Sr. João Goulart colocou a serviço de sua clientela eleitoral e dele mesmo, o Fundo Sindical. Colocou o empreguismo nos Institutos a serviço das suas ambições eleitorais. E já que V. Ex^a fala em provas, posso afirmar também que o Sr. João Goulart colocou bens e serviços da União em suas propriedades particulares, procurando dar-lhes mais benfeitorias e mais produtividade. Quem o afirma não sou eu e sim a Justiça. E já que V. Ex^a procurou interpretar aquilo que eu não disse porque eu coloquei o Sr. João Goulart como um beneficiário da corrupção governamental para fins eleitorais, convidei V. Ex^a desde já — V. Ex^a que é um homem de bem — para irmos a uma das Varas da Fazenda Pública. Posso assegurar, sem receio de contestação, que o seu conceito, nesse particular, a respeito do Sr. João Goulart, vai mudar e mudar muito, desde que V. Ex^a não procure interpretar os fatos com o exercício dos afetos particulares que o unem a ele, com uma visão nacionalizada dos acontecimentos e dos homens.

O SR. ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — Sr. Presidente, mais uma vez agradeço a intervenção do eminente Senador Eurico Rezende nas modestas palavras que estou pronunciando.

Todavia, não abri o debate para examinar a vida política e administrativa de governos passados. Quero mesmo admitir que todas as acusações fossem verdadeiras — as que incidiram sobre o governo de João Goulart, de Juscelino Kubitschek, Jânio Quadros e todos os seus antecessores.

Admitamos que tudo isso fosse verdade que houvesse corrupção, que houvesse uma democracia mal compreendida e mal praticada, que houvesse, Sr. Presidente, um ambiente que abatesse, diminuísse as forças morais desta Nação, diante do nível cultural e moral das outras nações do Mundo.

Mas pergunto a S. Ex^a: para que então se fez a revolução? Não foi para acabar com as mazelas, para acabar com esses costumes, para destruir, para erradicar a improbidade existente, para moralizar nossos processos políticos e eleitorais?

E por isso que hoje estou reclamando, não acusando líderes revolucionários, não acusando o Governo; S. Ex^a chegou depois da hora que iniciei meu discurso e não observou quando declarei que confiava no idealismo de muitos chefes da revolução de 30 de março.

Não, não é por temor ao homem que está no Governo, nem ao outro que se elegeu ontem, que declarei confiar. Proclamo a dignidade, a probidade, a honradez pessoal de Sua Excelência; não somente a da Sua Excelência, mas a de oficiais, a de soldados que se comprometeram na revolução dominante, na ocasião daquele movimento, subvertendo a ordem jurídica do País, com o objetivo de salvar a Nação, de engrandecê-la, de levá-la para o caminho do patriotismo, da ordem moral e material.

Se a revolução se fez para isso, Sr. Presidente, nesta hora coupo a tribuna para apelar. Não estou acusando. Quando se apela para o Governo é porque ainda se confia na ação dele, no atendimento dele a esse setor grave, gravíssimo da política brasileira, em face das promessas feitas na Revolução de março.

O Sr. Eurico Rezende — Permite V. Ex^a um aparte?

O SR. ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — Pediria a V. Ex^a que fosse breve há outro orador interessado. Mas V. Ex^a muito me honra com seu aparte.

Sr. Presidente, queria concluir fazendo referências ao caso da Paraíba que está ajudando a candidatura de meu grande amigo, um homem modesto pobre, que está aqui nesta Casa e que será fatalmente derrotado se o Governo da República, se a Revolução pelos seus líderes, não tiver, para salvar-se e para salvá-lo, a coragem de examinar o que está ocorrendo no meu pequenino Estado. Quero referir-me à candidatura do eminente Senador Ruy Carneiro.

Quem foi indicado agora para competir com ele? Quem jogou para fora da chapa da ARENA, por não ter S. Ex^a cento e cinquenta milhões de cruzeiros, a candidatura do eminente homem público paraibano, figura nacional, ex-líder da União Democrática Nacional, ex-Presidente da União Democrática Nacional, o Deputado Ernani Sátiro? O mesmo homem que concorreu comigo, contando com as forças da SUDENE naquele Estado, o homem que, quando se sentiu derrotado nas urnas, depois de haver tido o facto de poder de dinheiro, para aniquilar-me as possibilidades de reeleição recorreu a processos de falsificação atas para depurar, por um processo tão indigno, tão ilícito, tão imoral tão criminoso!

O Sr. Eurico Rezende — V. Exa. no momento discussa sobre fato do Governo passado, e bom dar enfase para que não se estabeleça confusão.

C. SR. ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — Não haveria confusão nisto, porque todo o Senado sabe quando ocorreu minha reeleição.

O Sr. Eurico Rezende — uma vez que estamos fazendo história, convém fazê-lo com clareza.

O SR. ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — Não tenho motivos para falar com a verdade nesta hora, quando venho pedir ao Presidente da República que mude a Paraíba e o homem da sua confiança, militar ou civil, ou que chame ao seu gabinete o Deputado Ernani Sátiro, uma das inteligências maiores da Paraíba, e que S. Exa. seja o deponente único. É seu amigo e seu companheiro. Indague por que não foi eleito mantido candidato a Senador da República.

O Sr. Madre Calazans — V. Exa. me permite um aparte? (Assentimento do orador). O Governo está interessado em somar so. Tudo aquilo que representou o espírito, o ideal da Revolução nada tem a ver com este Governo. Nada, absolutamente. Ele está preocupado em somar, a qualquer preço, e no Brasil inteiro.

O SR. ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — Agradeço o aparte com que V. Exa. me honra.

Mas Sr. Presidente, são tão graves esses fatos para a própria revolução, para a própria dignidade dos líderes revolucionários, que eu os denuncio ainda em forma de apelo, para que se salvem ao menos aqueles que, por ideal, subverteram a ordem jurídica e política da Pátria, com o propósito de engrandecê-la.

O Sr. Ruy Carneiro — Permite V. Exa. um aparte? (Assentimento do orador) — V. Exa. e o Senado podem imaginar a minha emoção diante do seu magnífico discurso. V. Exa. está poupando o seu colega, seu amigo e companheiro, de vir, pessoalmente, fazer esse apelo e trazer essa denúncia à Nação dando reconhecimento ao Sr. Presidente da República, Mal. Castello Branco, do que se passa em nossa terra. Dou graças a Deus que inspirou V. Exa. a fazê-lo, com a sua autoridade. V. Exa. é meu amigo, meu aliado, meu companheiro, mas não é candidato. Para mim seria doloroso fazer a denúncia. Muitos dos que não me conhecem, pelo País inteiro, ouvindo a minha voz de candidato a fazer essas reclamações, poderiam ter dúvida sobre a veracidade delas. V. Exa. vem à tribuna e narra um fato que eu que o acompanho desde 1958, ignorava: a depuração de V. Exa. depois que foi brilhantemente eleito, em 1962. E é disso, Sr. Presidente e Srs. Senadores, que tenho receio. Que depois de uma luta tremenda, como a que você enfrentar sejam quais forem as consequências — e eu não seria paraibano nem seria digno de meu nome se não a enfrentasse — depois de percorrer, na Paraíba, aqueles sertões, cariris, brejos e litorais e os paraibanos me sagrarem nas urnas e eu vir a ser depurado pela corrupção e pelas fraudes. Estou recebendo, diariamente — desculpe-me V. Exa. a extensão do meu aparte — cartas e telegramas concitando-me a voltar depressa à Paraíba. Porque, Sr. Presidente, Srs. Senadores e nobre colega Senador Argemiro de Figueiredo, o primeiro a candidatar-se, em oposição a mim foi o Dr. Pedro Gondin, ex-governador do Estado, homem de popularidade indiscutível e que seria candidato forte. Posteriormente, retiraram-no, e candidatou-se o Deputado Ernani Sátiro, ex-presidente da União Democrática Nacional, escritor homem de inteligência. Ambos candidatos de galbarito, que eu enfrentaria com confiança, não que presumisse os paraibanos me dariam vantagem, mas porque sabia que ia lutar com homens dignos, com opositores leais. E os que, in-

terpelado o Deputado Ernani Sátiro sobre se tinha dinheiro, — segundo toda gente proclama na Paraíba, e, nesta hora, em todo o Brasil, haja vista o aparte do eminente Senador sergipano Heribaldo Vieira — e não tendo S. Exa. cento e tantos milhões de cruzeiros para ser candidato, foi afastado! Já que não tinha dinheiro, sua longa folha de serviços prestados ao Estado não lhe permitia postular uma cadeira no Senado da República. Veio o terceiro candidato, o Dr. Aluísio Afonso Campos, homem rico, que já pertencera ao Partido Socialista Brasileiro, do qual se afastou. Depois de eleito Deputado Estadual, nunca mais se preocupou com os paraibanos, e nós é que ficamos cuidando dos paraibanos e da Paraíba. Ele veio cuidar agora; tem um grande escritório de planejamento, que lhe dá margem para ganhar muito dinheiro. Não quero entrar neste assunto. O Senador Argemiro de Figueiredo, com a auto-vidade, já deu depoimento sobre o candidato que será meu opositor. Mas quero que o Senado saiba, desde já, a quem vou enfrentar na Paraíba. Já aludi às cartas que tenho recebido. Ai está o Senador Alcysio de Carvalho do Estado da Bahia, que é meu amigo.

O Sr. Aloysio de Carvalho — Com grande honra para mim.

O Sr. Ruy Carneiro — ... em quem tenho confiança e a quem tenho feito conhecer o que ocorre no meu Estado: o Governo da Paraíba, de braços dados com o candidato, percorre os municípios de avião e de automóvel, chama os prefeitos e diz: — "Este é o meu candidato que deve sair vitorioso".

O Sr. José Guimard — Permite o orador um contra-aparte? (Assentimento do orador) — Nobre Senador, V. Exa. sabe da estima e do apreço que tenho a V. Exa. desde os primeiros dias quando vim para esta Casa. Também não me cabe entrar numa questão de política interna da Paraíba, porque sei que esse Estado tem três grandes representantes no Senado. Mas, com relação ao comportamento do Sr. Presidente da República, devo um depoimento pessoal que V. Exa. pode aceitar como da maior veracidade.

O Governador do Estado do Acre e eu, fizemos uma visita de cortesia ao Sr. Presidente da República e dele ouvimos a recomendação de que tratássemos de ganhar as eleições, mas que não nos comprometêssemos com o azeite do dinheiro público.

O SR. ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — Agradeço as duas intervenções com que vêm de me honrar...

O Sr. Eurico Rezende — Mas V. Exa. não me honrou com a concessão de mais um aparte.

O SR. ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — V. Exa. permitirá antes, que eu agradeça aos dois Senadores que me apartaram. Em seguida, ouvirei V. Exa.

Sr. Presidente, agradeço ao eminente Senador Ruy Carneiro, meu companheiro de lutas políticas na Paraíba, e ao nobre Senador José Guimard as intervenções feitas ao meu discurso.

O Sr. Ruy Carneiro referiu que o seu competidor tem um escritório de planejamento para investimentos industriais na Paraíba, e eu o confirmo. Mas esse fato tem uma gravidade excepcional que não quero, neste instante, desvendar com a firmeza e a coragem com que me tenho pronunciado, por um dever cívico, sobre a política do meu Estado e sobre a política nacional. Não quero esclarecê-lo ao Senado porque ainda não tenho em mãos os documentos comprovadores dessa situação desagradável e criminosa.

O competidor do Sr. Ruy Carneiro tem, na verdade, um escritório de planejamentos, junto à SUDENE. Este é um fato real, mas era ele, antes, um dos diretores daquele órgão encarre-

gado da recuperação econômica do Nordeste. E, a esse tempo, havia junto à SUDENE, desde sua instalação, o escritório de planejamentos sem cuja sanção, sem cujo trabalho, sem cuja organização de planos a SUDENE não aceitaria nem daria as verbas necessárias para os investimentos industriais. Um escritório privilegiado ainda hoje. Se se indagar se a SUDENE aceitou planos elaborados por grupos escritórios, talvez — digo talvez para ressaltar a minha responsabilidade, não afirmo em verdade — talvez, não encontro um só que não tenha sido elaborado por esse escritório ligado desde sua origem à SUDENE, o órgão criado por Juscelino Kubitschek de Oliveira, o inesquecível Presidente, para reestruturar a economia do Nordeste. Mas ainda hoje estão lá os escritórios, e ninguém consegue que a SUDENE aprove os projetos de investimentos industriais sem esse planejamento que emerge de tais escritórios. Não direi, entretanto, que isso, hoje, ainda se pratique; mas, até certo tempo, pelas informações que recebi pelas notícias que tenho e talvez os Senadores e Deputados nordestinos melhor conheçam do que eu — todos eles sabem —, a margem da SUDENE, mas ligada a ela, havia e há esses escritórios, que recebem 5% dos investimentos para os investimentos industriais. Talvez a Bancada nordestina, nesta Casa conheça o assunto e talvez saiba das dificuldades ou das impossibilidades que há, por parte dos investidores, de receberem a aprovação dos seus projetos quando não tenham origem nos trabalhos técnicos desses escritórios que lá estão montados!

Mas não quero referir-me a isso. Quero dizer que esse homem me a Sr. Presidente, a grande sorte, a felicidade, a vantagem, a ventura extraordinária de conseguir dinheiro, e muito, com um escritório privilegiado!

O Sr. Eurico Rezende — V. Exa. permite o aparte?

O SR. ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — Pediria apenas um pouco de rapidez, a fim de que possa concluir estas considerações.

O Sr. Eurico Rezende — Procurarei atender à impaciência de V. Exa. que é apenas debilitada de V. Exa. Não quero ingressar no caso específico da Paraíba, porque se me adentrasse nesse episódio começaria por duvidar um pouco das proporções e características que V. Exa. e já agora o eminente Senador Ruy Carneiro procuram emprestar ao caso. Todos conhecemos e todo o Congresso se habituou a proclamar, e creio que sem solução de continuidade, sem exceção de espécie alguma, e honradez, e honradez emoldurada em austeridade, austeridade até agressiva que muitos dizem, maleducada, do eminente Governador João Agripino. Custa-lhes, ou melhor, custar-nos-ia demais acreditar — não que não haja corrupção na Paraíba, porque isso há em todos os Estados, hoje, é regra geral — mas não poderíamos acreditar que, nesse Processo, estivesse ou a presença ou a omissão do eminente Governador João Agripino. Mas o que quero dizer a V. Exa. é que esse assunto, corrupção, deve ser ventilado no Senado diariamente, porque essa prática está adquirindo a tonalidade e os desafios de uma calamidade pública. E quer-me parecer, pelas informações que tenho, que no campeonato da corrupção eleitoral do Piauí está em primeiro lugar. Então, chega-se à seguinte conclusão: o Piauí é um Estado pobre mas que pode ficar rico de repente — e só com aquelas exceções obviamente — colocando os seus homens públicos de cabeça para baixo. Então, o dinheiro retornará ao erário em obsequio do seu desenvolvimento econômico.

O Sr. José Cândido — V. Exa. permite um aparte?

O Sr. Eurico Rezende — Permita-me, Sr. Senador, completar o meu aparte ao orador. Tenho as piores in-

formações a respeito do que se passa no Piauí.

O Sr. Heribaldo Vieira — Relativo ao primeiro lugar do campeonato para Sergipe.

O Sr. Eurico Rezende — A respeito de Sergipe só ouço a voz de V. Exa. Então o primeiro é feito com muita honra, arte e discrição lá em Sergipe. No Piauí o negócio é diferente, escândalos, tanto que seria mais conveniente, ao invés de um campeonato registrar-se na Justiça Eleitoral, e registrar-se numa Junta Corruptora e a lista de órgãos legítimos para a eleição. Mas não dizer a V. Exa. que o eminente Deputado Ernani Sátiro, com a palavra tem uma responsabilidade especial, como a de V. Exa. e a do Senador Ruy Carneiro, na acúcia da corrupção eleitoral, deve S. Exa. ocupar a tribuna da Câmara dos Deputados para continuar a influenciar as autoridades de V. Exa. Se ele, como diz V. Exa. é a grande vítima da corrupção eleitoral, da alegada corrupção eleitoral da Paraíba cabe a S. Exa. no campeonato de um dever de homem público, ocupar a tribuna da Casa dos Deputados para falar de luta, para denunciar os fatos que, segundo V. Exa. pode estarrecer a Nação. Congratulando com V. Exa. e convidando V. Exa. e todos os colegas aqui, para denunciarmos esses fatos. Por exemplo, no Piauí Estado a corrupção existe e, portanto, existe mas na ARENA. Não conheço um caso de corrupção eleitoral do MDB. Confesso a V. Exa. que fico até constrangido de ir ao meu Estado ajudar e que não tenho ele nessas eleições, porque teria de fazer um depoimento, um seleração muito rigorosa. Com isso eu só poderia fazer uma campanha pávida. Devo dizer a V. Exa. que podemos transgredir em todo o processo eleitoral Transgredir, e a é justificar certas arbitrariedades políticas; justificadas por exemplo, a presença de um Governador pedindo para o candidato fulano de tal; mas, a corrupção eleitoral, a presença do tal no lar de cadeia essa não é para levar o Senador da República à federação por experiência, a denunciar, a estabelecer, aqui um tribunal permanentemente apontando os casos. Mas não fazer como muitos dos Srs. Senadores que têm casos para denunciar mas não o aparteiaram. E os apartes ficam com o Senador Eurico Rezende, observado; com o Senador Ruy Carneiro, a grande vítima; com V. Exa. o grande denunciador e com o Senador Heribaldo Vieira, ora tendo as suas dores os seus sofrimentos as suas apreensões. É preciso que cada Senador deponha e preste informações. Que unamos aqui, independentemente de fronteiras e de bandeirolas partidárias o nosso esforço, fazendo denúncias de caráter nacional, como é o caso.

O SR. ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — Mais uma vez agradeço a intervenção do eminente Senador Eurico Rezende que vem também mais uma vez, dizer ao Senado e à Nação que os males que estou denunciando são verdadeiros, que a Nação os conhece e que eles estão comprometendo a Democracia em todas as unidades da Federação.

Sr. Presidente, quero encerrar, reiterando a declaração de que confio no patriotismo e espírito público daqueles que promoveram a eclosão do Movimento revolucionário no sentido de restaurar e consolidar a Democracia no País e erradicar a corrupção em setores administrativos, políticos e sociais.

Confio, Sr. Presidente, na ação do Sr. Presidente da República, uma vez que são os seus próprios delegados, nest Casa, que vêm afirmar que o mal existe e é grave, maior do que em todos os tempos da história política anterior do Brasil. A corrupção é generalizada e se a Revolução não der uma demonstração do seu idealismo, se a Revolução não tiver forças para erradicar esses males, através de atos

de invigilância de atos que a salvem, perante o juízo da Nação, então, Sr. Presidente poderemos concluir que estão mortas as últimas esperanças do povo porque a Revolução terá perdido o conceito no seu altaneirismo e a própria dignidade.

Era o que tinha a dizer. (Muito bem; Muito bem. Palmas. O orador é cumprimentado).

COMPARECEM MAIS OS SENHORES SENADORES:

Edmundo Levi
Zacharias de Assumpção
Cattete Pinheiro
Eugênio Barros
Sebastião Archer
Victorino Freire
Joaquim Parente
José Cândido
Siegfredo Pacheco
Wilson Gonçalves
Six-Huit Rosado
Dinarte Mariz
Ruy Carneiro
Arnau de Melo
José Leite
Josaphat Marinho
Gilberto Marinho
José Feliciano
Adolpho Franco
Irineu Bornhausen

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho) — Sobre a mesa requerimentos de informações, que serão lidos pelo Sr. 1º Secretário.

São lidos os seguintes

REQUERIMENTOS

Requerimento nº 358, de 1966

Solicita informações ao Poder Executivo, através do Departamento Administrativo do Serviço Público, sobre o enquadramento dos técnicos de instalação e conservação em radiocomunicações e de eletrônica.

(DO SENADOR VASCONCELOS TORRES)

Sr. Presidente,

Requeiro, nos termos regimentais, sejam solicitadas ao Poder Executivo, através do Departamento Administrativo do Serviço Público, as seguintes informações:

1) Se estão vigentes as disposições da Lei nº 3.780, de 12 de julho de 1960, mandando enquadrar os técnicos de instalação e conservação em rádio comunicações e de eletrônica numa carreira que exprima a importância exata do trabalho que executam.

2) Respondido afirmativamente o item anterior, esclarecer o motivo pelo qual não propôs esse Departamento ao Senhor Presidente da República, até agora, o enquadramento dos técnicos citados nos níveis previstos na citada Lei nº 3.780, de 12 de julho de 1960.

Justificação

A carreira de Assessor de Eletrônica (grupo ocupacional CT 110), introduzida no Serviço Público Federal pela Lei nº 3.780, de 12 de julho de 1960, teve como principal finalidade enquadrar os técnicos de instalação e conservação em radiocomunicações e de eletrônica numa carreira que correspondesse ao trabalho que vinham prestando ao País.

Por força da referida lei, os Técnicos de Instalação e Conservação do Departamento dos Correios e Telégrafos foram automaticamente incluídos na carreira de Assessor de Eletrônica.

Assim, sendo, foi feita a seguinte classificação: metade dos ocupantes da carreira de Técnico de Instalação e Conservação, que já haviam atingido as letras M, N e O, foram colocados no nível 18-B e da letra N para baixo, no nível 17-A.

Recentemente, o Sr. Presidente da República, por proposta do Diretor-

Geral do DASP, assinou decreto enquadrando diversas carreiras do Serviço Público Federal nos níveis 19, 20, 21 e 22.

Para surpresa dos Assessores de Eletrônica, a carreira a que pertenciam não foi sequer mencionada quando, na realidade deveriam ter sido incluídos, pelo menos, nos níveis 20 e 21.

A razão da surpresa justifica-se pelo fato de que, sendo esta uma carreira, cujos integrantes têm uma grande parcela de responsabilidade no desenvolvimento do País, e tendo estado sempre paralela à dos engenheiros, justo seria seu enquadramento nos mesmos níveis daqueles.

Os demais integrantes da carreira de Assessor de Eletrônica do DCT, foram enquadrados, porque a carreira de Técnico de Instalação e Conservação a que pertenciam tinha início na letra K e terminava na letra O.

No momento em que muito se fala em valorizar o trabalho técnico, conferindo aos profissionais que o exercem status financeiros compatíveis com o esforço que realizaram e com a alta responsabilidade de suas tarefas — é decepcionante o que se está passando na área do Grupo Ocupacional CT-110 — Assessor de Eletrônica.

Na linha destas considerações, cabe ainda chamar atenção para um fato importante.

Até o ano de 1954, apesar da abnegação de seu pessoal, os serviços de telecomunicações no DCT não eram muito eficientes, em virtude da aparelhagem utilizada até aquela época. Justamente a partir daquele ano, por coincidência, quando os então Técnicos de Instalação e Conservação assumiram suas funções, o Departamento entrou em sua nova fase de desenvolvimento.

Como prova disso, já em 1956 eram instalados os primeiros equipamentos de telefonia multiplex, com os quais foram instalados serviços de teletipos e de fita, que aos poucos foram substituindo os antigos aparelhos morse e baudot.

Com o advento de Brasília, em 1960, foram instaladas as duas primeiras centrais automáticas de teletipografia (TELEX), uma em Brasília e outra no Rio de Janeiro, ambas com 40 assinantes. Hoje, decorridos 4 (quatro) anos, conta o Departamento com 5 modernas centrais com cerca de 900 (novecentos) assinantes, havendo possibilidade de, no próximo ano, atingir a cifra de 1.500 assinantes.

Finalmente, deve-se ressaltar que as atuais atribuições dos Assessores de Eletrônica, são as mesmas conferidas aos engenheiros mecânicos e eletricitas através da resolução número 78, de 18 de agosto de 1952, do Conselho Federal de Engenharia e Arquitetura. Como no Serviço Público Federal não existe a carreira de Engenheiro em Eletrônica, fica evidente que os Assessores de Eletrônica devem ser considerados como autoridades máximas no assunto.

Sala das Sessões, em 4 de outubro de 1966 — Senador Vasconcelos Torres.

Requerimento nº 359, de 1966

Solicita informações ao Poder Executivo, através do Ministério da Viação e Obras Públicas — DNOS — sobre poluição das águas do Rio Paraíba.

(DO SENADOR VASCONCELOS TORRES)

Sr. Presidente,

e conformidade com a letra regimental, requeiro informe o Poder Executivo, através do Ministério da Viação e Obras Públicas — DNOS — quais as providências tomadas em relação à poluição das águas do Rio Paraíba, uma vez que dezessete cidades do Estado do Rio de Janeiro se vêem

em constantes ameaças de surto epidêmico?

Sala das Sessões, em 4 de outubro de 1966 — Senador Vasconcelos Torres

Requerimento nº 360, de 1966

Solicita informações ao Poder Executivo, através do Ministério da Agricultura, sobre crise da lavoura cacaueteira.

(DO SENADOR VASCONCELOS TORRES)

Sr. Presidente:

De conformidade com a letra regimental, requeiro, informe o Poder Executivo, através do Ministério da Agricultura, quais as medidas adotadas visando ao equilíbrio da produção e financiamento, já que as crises que a lavoura cacaueteira tem atravessado são consequências da excessiva carga fiscal estabelecida pelo Governo, uma vez que o cacau é o produto mais onerado em toda a faixa da produção agrícola, pois, além dos impostos usais correntes, suporta uma sobrecarga de 15% sobre o preço bruto na exportação, equivalente a 25% sobre o valor do produto posto nas fazendas?

Sala das Sessões, em 4 de outubro de 1966 — Senador Vasconcelos Torres.

Requerimento nº 361, de 1966

Solicita informações ao Poder Executivo, através do Banco do Brasil — Carteira de Crédito Exterior — CACEX — sobre montante das transações efetuadas com a exportação e importação de produtos.

(DO SENADOR VASCONCELOS TORRES)

Sr. Presidente:

De conformidade com a letra regimental, requeiro informe o Poder Executivo, através do Banco do Brasil — Carteira de Crédito Exterior — CACEX — qual o montante das transações efetuadas com a exportação e importação de produtos, especificando os países importadores e exportadores, nos anos de 1962 a 1965 e 1966 até a presente data?

Sala das Sessões, em 4 de outubro de 1966 — Senador Vasconcelos Torres.

Requerimento nº 362, de 1966

Solicita informações ao Poder Executivo, através do Ministério das Relações Exteriores, sobre montante gasto na remoção de funcionários.

(DO SENADOR VASCONCELOS TORRES)

Sr. Presidente:

De conformidade com a letra regimental, requeiro informe o Poder Executivo, através do Ministério das Relações Exteriores, o seguinte:

1) Qual o montante gasto na aquisição de passagens nas diversas Companhias de Navegação, conferências ou afins, pelos funcionários do M. R. E., nos anos de 1963 a 1965 e 1966 até a presente data?

2) Qual a ajuda de custo proporcionada a cada funcionário designado para servir em outros países, bem como especificar o "quantum" em relação a esses locais?

Sala das Sessões, em 4 de outubro de 1966 — Senador Vasconcelos Torres.

Requerimento nº 363, de 1966

Solicita informações ao Poder Executivo, através do Ministério da Fazenda, sobre cobrança de juros nas compras feitas a prazo nos estabelecimentos comerciais.

(DO SENADOR VASCONCELOS TORRES)

Sr. Presidente:

De conformidade com a letra regimental, requeiro informe o Poder Executivo, através do Ministério da Fazenda, o seguinte:

1) Qual a taxa de juros permitida aos estabelecimentos comerciais na cobrança das vendas efetuadas a prazo?

2) Por que, nos sistemas chamados "a longo prazo", a mercadoria adquirida sobre um acréscimo de 200 ou 300%, num prazo variável de 20 a 30 meses?

3) Se é do conhecimento do Ministério que as notas fiscais extraídas nas vendas a longo prazo pelos estabelecimentos comerciais consta, apenas, o valor da mercadoria e não aquele que, realmente, será pago, e, em caso afirmativo, quais as sanções sofridas pelos que utilizam esse processo?

Sala das Sessões, em 4 de outubro de 1966. — Senador Vasconcelos Torres.

Requerimento nº 364, de 1966

Solicita informações ao Poder Executivo, através da Superintendência Nacional do Abastecimento — DSUNAB — sobre extinção de Delegacia.

(DO SENADOR VASCONCELOS TORRES)

Sr. Presidente:

De conformidade com a letra regimental, requeiro informe o Poder Executivo, através da Superintendência Nacional do Abastecimento — SUNAB — o seguinte:

1) Se está sendo extinta a Delegacia do Estado da Guanabara, assim como as de outros Estados, e, em caso afirmativo, como se explica a instalação de Delegacia em Brasília, ao contrário do que deveria ser, no caso, o funcionamento do órgão Central na Capital Federal?

2) Se foi feita a transferência de funcionários no período de 15 de setembro até a presente data?

Sala das Sessões, em 4 de outubro de 1966. — Senador Vasconcelos Torres.

Requerimento nº 365, de 1966

Solicita informações ao Poder Executivo, através do Ministério da Agricultura, sobre estocagem de milho.

(DO SENADOR VASCONCELOS TORRES)

Sr. Presidente:

De conformidade com a letra regimental, requeiro informe o Poder Executivo, através do Ministério da Agricultura, o seguinte:

1) Se é do conhecimento do Ministério da Agricultura a existência de somente 500 mil sacos de milho disponíveis em São Paulo e que esse volume dá para 30 dias apenas?

2) Em caso afirmativo, quais as providências adotadas visando ao cancelamento das licenças de exportação que envolvem 30 mil toneladas de produto, as quais ainda não foram embarcadas para o exterior?

3) Quais as informações prestadas pela Associação Nacional de Exportadores de Cereais — ANEC — sobre as exportações efetuadas.

Sala das Sessões, em 4 de outubro de 1966. — Senador Vasconcelos Torres.

Requerimento nº 366, de 1966

Solicita informações ao Poder Executivo, através do Ministério da Viação e Obras Públicas, sobre a importação de cimento por esse Ministério.

(DO SENADOR VASCONCELOS TORRES)

O SR. PRESIDENTE:

De conformidade com a letra regimental, requero informe o Poder Executivo, através do Ministério da Viação e Obras Públicas, o seguinte:

- 1) Se é verdade que o Ministério da Viação vai importar cimento?
- 2) Respondido afirmativamente o item anterior, esclarecer:
 - I — Volume e valor da importação programada;
 - II — País ou países de onde provirá o cimento;
 - III — destinação do cimento importado;
 - IV — se a capacidade de produção da indústria nacional de cimento vem sendo plenamente utilizada nos últimos anos;
 - V — se o cimento produzido pela indústria brasileira não apresenta condições competitivas, em qualidade e preços, com o cimento estrangeiro.

Justificação

Segundo estranha notícia que circulou há dias na imprensa, o Ministério da Viação e Obras Públicas estaria providenciando a importação de uma determinada quantidade de cimento, não se sabe exatamente por que e para que.

O que precisa ser levado em conta, a propósito, o que é realmente importante, é que possuímos, instalada no país, com equipamentos modernos que produzem em consonância com o mais avançado "know how", ampla e sólida indústria de cimento.

Essa indústria já atingiu os quarenta anos de idade, vem atendendo satisfatoriamente o mercado interno, há algum tempo, e tem equitas condições técnicas e financeiras para próximo aumento de produção — desde que haja demanda certa para esse aumento.

Como, então, cogita-se de comprar cimento estrangeiro?

O assunto envolve o problema já velho, mas de plena atualidade, de admitir, ou não, a conveniência da industrialização do país.

Se admitimos — e nós o admitimos — é preciso aceitar a ideia de que ela custa um preço ao consumidor nacional. Os preços de seus produtos, por muito tempo, não competem, relativamente aos preços de produtos similares originários de países dotados de sólida infra-estrutura industrial e financeira. Mas, isso não tem qualquer importância, pois, a diversificação industrial acelera o progresso social e econômico que acaba por beneficiar a co-atividade inteira.

Pensará de outro modo o eminente Ministro Juarez Távora? Não acredito.

Aguardamos, assim, assim, confiantes, os esclarecimentos ora solicitados. Sala das Sessões, 4 de outubro de 1966 — Senador Vasconcelos Torres.

Requerimento nº 367, de 1966

Solicita informações ao Poder Executivo, através do Ministério da Viação e Obras Públicas — Rede Federal — sobre extinção do Ramal Guipimirim — Magé, Estado do Rio de Janeiro.

(DO SENADOR VASCONCELOS TORRES)

SR. PRESIDENTE:

De conformidade com a letra regimental, requero informe o Poder Executivo, através do Ministério da

Viação e Obras Públicas — Rede Ferroviária Federal — se há algum estudo visando à extinção do ramal de Guipimirim — Magé, Estado do Rio de Janeiro?

Sala das Sessões, em 4 de outubro de 1966. — Senador Vasconcelos Torres.

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho) — Os requerimentos lidos não dependem de aplauso nem de deliberação do Plenário.

Serão publicados e, em seguida, despachados pela Presidência.

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho) — Há sobre a mesa, Requerimento de licença que será lido pelo Sr. 1º Secretário.

E lido o seguinte:

Requerimento nº 368, de 1966

Exmo. Senhor Presidente, Excelentíssimo Senhor Ministro das Relações Exteriores na viagem que vai realizar a República Argentina, Chile, Bolívia e Uruguai, vimos solicitar a V. Excia. digno-se submeter à consideração da Casa, de acordo com a norma Constitucional e na forma do Regimento, o presente pedido de licença que ora formulamos para o desempenho daquela missão diplomática de caráter temporário.

Sala das Sessões, 4 de outubro de 1966. — Bezerra Neto — Antonio Carlos — Mello Brago.

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho) — O requerimento será votado ao fim da Ordem do Dia.

Presentes na Casa, 49 Srs. Senadores.

Passa-se a

ORDEN DO DIA

Item 1.

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 18 de 1963, originário da Câmara dos Deputados (nº 241-A-65 na Casa de origem), que aprova o Acordo de Cooperação para Usos Civis da Energia Atômica entre o Governo dos Estados Unidos da América e o Governo dos Estados Unidos do Brasil assinado em Washington, em 8 de julho de 1953, tendo pareceres favoráveis das Comissões de Relações Exteriores (nº 583-66), de Saúde (nº 534-66), de Segurança Nacional (nº 545-66) de Minas e Energia (oral), de Indústria e Comércio (oral) e de Finanças (oral) e contrário da Comissão de Agricultura.

A discussão desta matéria foi encerrada na sessão de 22 de setembro próximo passado, não se tendo completado a votação por falta de número.

Em votação o projeto.

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

Aprovado. Vai à Comissão de Redação.

E o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO

(Nº 241-A-66, na Câmara)

Aprova o Acordo de Cooperação para Usos Civis da Energia Atômica entre o Governo dos Estados Unidos da América e o Governo dos Estados Unidos do Brasil assinado em Washington, em 8 de julho de 1953.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º — É aprovado o Acordo de Cooperação para Usos Civis da Energia Atômica entre o Governo dos Estados Unidos da América e o Governo dos Estados Unidos do Brasil, assina-

nado em Washington, em 8 de julho de 1953.

Art. 2º — Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

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

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho) — A Presidência, nos termos do Regimento, agrupa as matérias constantes dos itens 2, 3, 7, 16, 20, 21, 23, 27 e 38 no fim da Ordem do Dia. São todas de votação secreta.

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho)

Passa-se ao item 4:

Votação em turno único do Projeto de Decreto Legislativo número 5, de 1966, originário da Câmara dos Deputados (nº 140-A-57 na Casa de origem) que mantém a decisão do Tribunal de Contas denegatória de registro ao termo aditivo ao contrato celebrado entre o Ministério da Educação e Cultura e o Senhor Carlos Alves de Almeida Schneider para o desempenho da função de Orientador Técnico de Motores e Máquinas Motorizadas, tendo pareceres favoráveis, sob os números 888 e 239, de 1966, das Comissões — de Constituição e Justiça e de Finanças.

A discussão do projeto foi encerrada em 30 de setembro próximo passado.

Em votação o projeto.

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

Aprovado.

Vai à Comissão de Redação.

E o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 5, DE 1966

(Nº 140-A-57, na Câmara)

Mantém a decisão do Tribunal de Contas denegatória de registro ao termo aditivo ao contrato celebrado entre o Ministério da Educação e Cultura e o Senhor Carlos Alves de Almeida Schneider, para o desempenho da função de Orientador Técnico de Motores e Máquinas Motorizadas.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º — É aprovado o ato do Tribunal de Contas, de 2 de dezembro de 1965, que recusou registro ao termo, de 14 de outubro de 1963, aditivo ao contrato celebrado, em 9 de outubro de 1953, entre o Governo da República dos Estados Unidos do Brasil, pelo Ministério da Educação e Cultura, e o Senhor Carlos de Almeida Schneider, para o último desempenho, na Diretoria do Ensino Industrial, a função de Orientador Técnico de Motores e Máquinas Motorizadas.

Art. 2º — Revogam-se as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho) — Item 5

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo número 23, de 1963, originário da Câmara dos Deputados (nº 251-A-66 na Casa de origem) que mantém o ato do Tribunal de Contas da União, de 3 de dezembro de 1965, de registro da despesa de Cr\$ 14.040 (quatorze mil e quarenta cruzeiros) em favor de Frutuoso Gomes de Freitas, proveniente de diferença de salário.

quando na qualidade de médico do Serviço Nacional de Peste, tendo pareceres favoráveis, sob os números 900 e 901, de 1966, das Comissões: de Constituição e Justiça e de Finanças.

A discussão foi encerrada em 30 de setembro próximo passado.

Em votação o projeto.

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

Aprovado.

Vai à Comissão de Redação

E o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 23, DE 1963

(Nº 251-A-63, na Câmara)

Mantém o ato do Tribunal de Contas da União, de 3 de dezembro de 1965, de registro da despesa de Cr\$ 14.040 (quatorze mil e quarenta cruzeiros), em favor de Frutuoso Gomes de Freitas, proveniente de diferença de salário, quando na qualidade de médico do Serviço Nacional de Peste.

O Congresso Nacional decreta

Art. 1º — Fica mantido o ato do Tribunal de Contas da União, de 3 de dezembro de 1965, de registro da despesa de Cr\$ 14.040 (quatorze mil e quarenta cruzeiros), em favor de Frutuoso Gomes de Freitas, proveniente de diferença de salário, quando na qualidade de médico do Serviço Nacional de Peste.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho) — Item 6:

Votação, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara número 296, de 1964 (nº 1.720-B-64, na Casa de origem) que dispõe sobre a naturalização dos filhos menores, nascidos antes da naturalização dos pais, modifica os arts. 3º, 4º e 8º da Lei nº 818, de 18 de setembro de 1949, revoga a Lei nº 4.451, de 14 de setembro de 1964, e das outras providências, tendo pareceres (ns. 685 e 943, de 1966). Sobre o Projeto: da Comissão de Constituição e Justiça, favorável, com voto vencido do Senador Edmundo Leal. Sobre as emendas de Plenário (ns. 1, 2, e 4 da Comissão de Constituição e Justiça, contrário).

Em votação o projeto sem prejuízo das emendas.

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

Está aprovada.

E o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 296, DE 1964

(Nº 1.720-B, de 1964, na Casa de origem)

Dispõe sobre a naturalização dos filhos menores, nascidos antes da naturalização dos pais, modifica os artigos 3º, 4º e 8º da Lei nº 818, de 18 de setembro de 1949, revoga a Lei nº 4.451, de 14 de setembro de 1964, e das outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Os arts. 3º, 4º e 8º da Lei nº 818, de 18 de setembro de 1949, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 3º. A opção a que se refere os artigos 1º.º II.º e 2º.º, constará do termo assinado pelo optante, ou

seu procurador, no Registro Civil de Nascimento.

§ 1.º A lavratura do termo será requerida ao juiz competente do domicílio do optante, mediante petição instruída com documento comprobatório da nacionalidade brasileira de um dos pais do optante, na data de seu nascimento.

§ 2.º Ouvido o representante do Ministério Público Federal no prazo de cinco dias, decidirá o juiz, em igual prazo, e recorrerá de ofício, na hipótese de autorizar a lavratura de termo.

Art. 4.º O filho de brasileiro ou brasileira, nascido no estrangeiro e cujos pais ali não estejam a serviço do Brasil, poderá, após a sua chegada ao país, para nele residir, requerer ao juiz competente do seu domicílio, fazendo-se constar deste edas respectivas certidões que o mesmo só valerá, como prova de nacionalidade brasileira, at equatro anos depois de atingida a maioridade.

§ 1.º O requerimento será instruído com documentos comprobatórios da nacionalidade brasileira de um dos genitores do optante, na data de seu nascimento, e de seu domicílio do Brasil.

§ 2.º Ouvido o representante do Ministério Público Federal, no prazo de cinco dias, decidirá o juiz em igual prazo.

§ 3.º Da decisão que autorizar a transcrição do termo recorrerá o juiz de ofício.

Art. 8.º São condições para a naturalização:

I — capacidade civil do naturalizado, segundo a lei brasileira;

II — residência contínua no Território Nacional pelo prazo mínimo de cinco anos, imediatamente anteriores ao pedido de naturalização;

III — ler e escrever a língua portuguesa, levada em conta a condição do naturalizando;

IV — exercício de profissão ou posse de bens suficientes à manutenção própria e da família;

V — bom procedimento;

VI — ausência de pronúncia ou condenação no Brasil, por crime cuja pena seja superior a um ano de prisão;

VII — sanidade física.

§ 1.º A estrangeira casada com brasileiro, e aos portugueses não se exigirá o requisito do nº IV, bastando aos últimos, quanto aos ns. II e III, a prova de residência ininterrupta durante um ano e o uso adequado da língua portuguesa.

§ 2.º Não se exigirá a prova de sanidade física a nenhum estrangeiro, quando o prazo de residência for superior a um ano.

§ 3.º Aos filhos menores de brasileiros naturalizados que residem no Brasil, nascidos antes da naturalização do pai ou da mãe, é permitido requerer naturalização desde que atinjam a idade de 18 anos, dispensada, ainda, para os que viverem na dependência paterna, a condição do art. 8.º, nº IV, e concedida ao requerimento prioridade sobre todos os outros.

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

Art. 3.º Revogam-se as disposições em contrário e a Lei nº 4.404, de 14 de setembro de 1964.

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho) — Em votação as emendas, que têm parecer contrário.

Os Senhores Senadores que as aprovam queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Estão rejeitadas.

A matéria vai a sanção.

São as seguintes as emendas rejeitadas:

1-CCJ

Art. 4.º caput, parte final, onde está "até quatro anos depois de atingida a maioridade" — redija-se: "até quatro anos depois de haver completado 18 (dezoito) anos".

2-CCJ

Art. 8.º:

Redija-se assim o item I:

"I — até quatro anos depois de haver completado 18 (dezoito) anos".
Dê-se ao § 1.º a seguinte redação:
"§ 1.º — Aos filhos de brasileiros naturalizados residentes no Brasil e nascidos antes da naturalização, à estrangeira casada com brasileiro e aos portugueses na se exigirão os requisitos indicados nos itens números II, III e IV, bastando-lhes a prova de residência ininterrupta durante um ano e do uso adequado da língua nacional brasileira."
§ 3.º — suprima-se.

3-CCJ

Art. 9.º.

Altere-se assim o item VII:

"VII — ter no Brasil bens imóveis de valor não inferior a 250 (duzentos e cinquenta) vezes o salário-mínimo regional, ou ser industrial que disponha de fundos de igual valor, ou possuir cota integralizada, de montante pelo menos igual, em sociedade comercial ou civil destinada, principal e permanentemente, ao exercício da indústria ou da agricultura."
Dê-se ao parágrafo único a seguinte disposição:

"Parágrafo único — A residência será de um ano nos casos dos ns. I, II e III; de dois anos no caso do nº IV e de três nos demais casos."

4-CCJ

O parágrafo único do art. 10 passará a ter a seguinte redação:

"Parágrafo único — A petição deverá ser assinada pelo naturalizando e ter firma reconhecida, ou, se for o caso, por procurador com poderes especiais, e ser instruída com os seguintes documentos:"

5-CCJ

Art. 16.

Dê-se ao seu parágrafo primeiro a seguinte disposição:

"§ 1.º A pessoa a que se refere o § 1.º do art. 8.º, exigir-se-á, quanto à língua, apenas a comprovação do uso adequado da língua nacional brasileira."

6-CCCJ

Art. 19

In medio, depois de "o gozo de todos os direitos civis e políticos", acrescenta-se: "na forma da lei". Mantenha-se o resto do artigo como está.

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho) — Item 8:

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara número 74, de 1966 (nº 3.394-B-61 na Casa de Origem) que autoriza o Poder Executivo a abrir, pelo Ministério da Agricultura, o crédito especial de Cr\$ 25.000.000, (vinte e cinco milhões de cruzeiros), para atender a despesas da Caixa de Crédito da Pesca, tendo pareceres favoráveis, sob os números 966 e 967, de 1966, das Comissões de Finanças e de Agricultura (audiência solicitada em virtude da aprovação do Requerimento número 169-66).

Em discussão o Projeto. (Pausa). Se nenhum dos Srs. Senadores desejar discuti-lo, irei declarar encerrada a discussão. (Pausa).

Está encerrada.

Em votação. (Pausa).

Os Srs. Senadores que o aprovam, queiram conservar-se sentados. (Pausa).

Foi aprovado e irá à sanção.

E' o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 74, DE 1966

(Nº 3.394-B-61, na Casa de origem) Autoriza o Poder Executivo a abrir, pelo Ministério da Agricultura, o crédito especial de Cr\$ 25.000.000 (vinte e cinco milhões de cruzeiros) para atender a despesas da Caixa de Crédito da Pesca.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º. E' o Poder Executivo autorizado a abrir, pelo Ministério da Agricultura, o crédito especial de Cr\$ 25.000.000 (vinte e cinco milhões de cruzeiros), para a Caixa de Crédito da Pesca atender a despesas com a recuperação da fábrica de gelo e frigorífico do Entrepósito Federal da Pesca do Rio de Janeiro, Estado da Guanabara.

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

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

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho) — Item 9:

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara número 149, de 1966, (nº 4.409-B-1962 na Casa de origem) que autoriza o Poder Executivo a abrir ao Poder Judiciário — Justiça Eleitoral — Tribunal Superior Eleitoral — o crédito especial de Cr\$ 100.000.000 (cem milhões de cruzeiros), para atender a despesas gerais com eleições, no exercício de 1962, tendo pareceres, sob os ns. 963, 964 e 965, de 1966, das Comissões de Finanças: primeiro pronunciamento — solicitando audiência da Comissão de Constituição e Justiça; segundo pronunciamento — favorável; de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade.

Em discussão o projeto. (Pausa). Nenhum dos Srs. Senadores desejando fazer uso da palavra, dou por encerrada a discussão.

Em votação.

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

Está aprovado o projeto. Vai a sanção.

E' o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 149, DE 1966

(Nº 4.409-B-62, na Casa de origem) Autoriza o Poder Executivo a abrir, ao Poder Judiciário — Justiça Eleitoral — Tribunal Superior Eleitoral — o crédito especial de Cr\$ 100.000.000 (cem milhões de cruzeiros) para atender a despesas gerais com eleições, no exercício de 1962.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º. E' o Poder Executivo autorizado a abrir, ao Poder Judiciário — Justiça Eleitoral — Tribunal Superior Eleitoral — o crédito especial de Cr\$ 100.000.000 (cem milhões de cruzeiros), para atender a despesas gerais com eleições, no exercício de 1962.

Art. 2.º. O crédito a que se refere a presente Lei será automaticamente registrado pelo Tribunal de Contas e distribuído ao Tesouro Nacional, dispensadas as exigências do art. 43 do Código de Contabilidade da União.

Art. 3.º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4.º. Revogam-se as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho) — Item 10:

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 164, de 1966 (nº 2.689-B-35 na Casa de origem), que institui o Dia do Oficial de Farmácia do Brasil, tendo pareceres favoráveis, sob ns. 921 e 922, de 1966, das Comissões de Educação e Cultura; e de Saúde.

Em discussão o projeto. (Pausa). Nenhum dos Srs. Senadores desejando manifestar-se, dou por encerrada a discussão.

Em votação.

Os Srs. Senadores que aprovam o projeto queiram conservar-se sentados. (Pausa).

Está aprovado. Vai a sanção.

E' o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 164, DE 1966

(Nº 2.689-B-65, na Casa de origem), Institui o Dia do Oficial de Farmácia

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º. Fica instituída a data de 5 de setembro como o Dia do Oficial de Farmácia do Brasil.

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

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho) — Item 11.

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 181, de 1966, (nº 4.682-B-62 na Casa de origem), que acrescenta parágrafo único ao artigo 263 do Código de Processo Civil, tendo parecer favorável, sob número 920 de 1966 da Comissão de Constituição e Justiça.

Em discussão o projeto. (Pausa). Nenhum dos Srs. Senadores desejando fazer uso da palavra, dou por encerrada a discussão.

Em votação. Os Srs. Senadores que aprovam o projeto queiram conservar-se sentados. (Pausa).

Está aprovado o projeto. Vai a sanção.

E' o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 181, DE 1966

(Nº 4.682-B-62, na Casa de origem), Acrescenta parágrafo único ao artigo 263 do Código do Processo Civil.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º. E' acrescentado o seguinte parágrafo único ao art. 263 do Código de Processo Civil (Decreto-lei nº 1.608, de 18 de setembro de 1939):
"Parágrafo único. A audiência de instrução e julgamento, uma vez publicada a designação de dia e hora para sua realização, somente poderá ser antecipada se intimadas, pessoalmente, as partes ou seus procuradores, independentemente da publicação no órgão oficial".

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

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

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho) — Item 12:

Discussão, em turno único do Projeto de Lei da Câmara número 215, de 1966 (nº 3.153-B-65, na Casa de origem), que acrescenta parágrafos ao art. 33 da Lei nº 4.494, de 25 de novembro de 1964, que regula a locação de prédios urbanos, tendo parecer favorável, sob nº 981, de 1966, da Comissão de Finanças.

O SR. MEM DE SA:

(Pela ordem) — Sr. Presidente. O Projeto manda acrescentar um parágrafo ao artigo 33, da Lei nº 4.494.

Ora, no avulso distribuído não consta a legislação citada, de modo que eu não tenho elementos para saber ao que se referem as taxas de 4% e 6%, aludidas no Projeto.

Assim, solicitaria a V. Exa. retiresse a matéria da Ordem do Dia, para que possa vir depois acompanhada da legislação.

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho) — A Mesa aguarda que V. Exa. envie do Requerimento nesse sentido.

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho) — O Senhor Primeiro Secretário vai proceder à leitura de um Requerimento de adiamento de votação.

E' lido e aprovado o seguinte:

Requerimento nº 369, de 1966

Adiamento para determinado dia

Nos termos dos arts. 212, letra I e 274, letra b, do Regimento Interno, requero adiamento da discussão do Projeto de Lei da Câmara número 215, de 1966 (nº 3.159-B, de 1965, na Casa de origem) a fim de se feita na sessão de 11 do corrente mês.

Sala das Sessões, em 4 de outubro de 1966. — a.) Mem. de Sa.

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho) — Em consequência, o Projeto é retirado da Ordem do Dia. (Pausa).

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho) — Item 13:

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 222, de 1966 (nº 3.791-A-66, na Casa de origem), de iniciativa do Presidente da República, que autoriza a abertura, pelo Ministério da Indústria e Comércio, do crédito especial de Cr\$ 1.500.000.000 a favor do Instituto de Resseguros do Brasil, destinado a garantir as responsabilidades a serem assumidas pelo Governo Federal, no tocante ao seguro de crédito à exportação, objeto da Lei número 4.678, de 16 de junho de 1965, tendo Parecer favorável, sob número 952, de 1966, da Comissão de Finanças.

Em discussão.

Se nenhum Sr. Senador pedir a palavra, darei como encerrada a discussão. (Pausa).

Em votação.

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

Está aprovado. Vai à sanção.

E' o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 222, DE 1966

(Nº 3.791-A-66, na Casa de origem) Autoriza a abertura, pelo Ministério da Indústria e do Comércio, do crédito especial de Cr\$ 1.500.000.000 (um bilhão e quinhentos milhões de cruzeiros), a favor do Instituto de Resseguros do Brasil, destinado a garantir as responsabilidades a serem assumidas pelo Governo Federal, no tocante ao seguro de crédito à exportação, objeto da Lei nº 4.678, de 16 de junho de 1965.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Fica o Poder Executivo autorizado a abrir, pelo Ministério da Indústria e do Comércio, o crédito especial de Cr\$ 1.500.000.000 (um bilhão e quinhentos milhões de cruzeiros), a favor do Instituto de Resseguros do Brasil, destinado a garantir as responsabilidades a serem assumidas pelo Governo Federal, no tocante ao seguro de crédito à ex-

portação, objeto da Lei nº 4.678, de 16 de junho de 1965.

Art. 2º. O crédito a que se refere a presente Lei terá vigência no corrente exercício e será automaticamente registrado pelo Tribunal de Contas e distribuído ao Tesouro Nacional, à disposição do Instituto de Resseguros do Brasil.

Art. 3º. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º. Revoga-se as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Item 14:

Discussão, em turno único do Projeto de Lei da Câmara nº 223, de 1966 (nº 3.792-A-66, na Casa de origem), de iniciativa do Presidente da República, que dispõe sobre a Consultoria Jurídica do Ministério da Saúde, tendo Pareceres favoráveis, sob ns. 934 e 935, de 1966, das Comissões de Projetos do Executivo e de Finanças.

Em discussão.

Se nenhum Sr. Senador pedir a palavra, darei como encerrada a discussão. (Pausa).

Está encerrada.

Em votação o projeto.

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

Está aprovado. Vai à sanção.

E' o seguinte o projeto aprovado.

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 233, DE 1966

(Nº 3.792-A-66, na Casa de origem) Dispõe sobre a Consultoria Jurídica do Ministério da Saúde.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. A Consultoria Jurídica do Ministério da Saúde, diretamente subordinada ao Ministro de Estado e chefiada pelo Consultor Jurídico, tem por finalidade:

I — emitir parecer sobre questões jurídicas encaminhadas a seu estudo pelo Ministro de Estado;

II — prestar assistência jurídica aos demais órgãos do Ministério da Saúde;

III — cooperar com o Ministério Público nos feitos judiciais em que seja parte a União, em matéria pertinente ao Ministério da Saúde;

IV — preparar as informações que devam ser prestadas pelo Ministério da Saúde e mandados de segurança e ações judiciais, bem como rever as informações devidas pelas demais autoridades do Ministério da Saúde;

V — lavrar acordos, ajustes e convênios que sejam assinados, no Ministério da Saúde, pelo Ministro de Estado;

VI — examinar e rever projetos de leis, decretos e regulamentos de iniciativa do Ministério da Saúde ou elaborar os que sejam ordenados pelo Ministro de Estado;

VII — zelar pela fiel observância das leis, decretos e regulamentos, especialmente em matéria pertinente ao Ministério da Saúde;

VIII — exercer outras atribuições que lhe sejam cometidas por lei ou pelo Regimento.

Art. 2º. Os ocupantes de cargos de Assistente Jurídico que integram ou venham a integrar o Quadro de Pessoal do Ministério da Saúde serão lotados na Consultoria Jurídica.

Parágrafo único. O Consultor Jurídico poderá, quando julgar necessário ou conveniente, designar Assistentes Jurídicos para ter exercício junto a outros órgãos do Ministério da Saúde, delegando-lhes competência, definida em cada caso.

Art. 3º. Fica criado, na Parte Permanente do Quadro do Pessoal do Ministério da Saúde, o cargo isolado

de Consultor Jurídico, que será provido, em comissão, por integrante efetivo do Serviço Jurídico da União ou das autarquias federais, com os vencimentos fixados em lei para os cargos de mesma denominação.

Art. 4º. O Poder Executivo expedirá decretos de aprovação do Regimento da Consultoria Jurídica, de criação das correspondentes funções gratificadas e de fixação da lotação numérica do órgão.

Art. 5º. As despesas decorrentes da aplicação desta Lei correrão à conta das dotações orçamentárias consignadas ao Departamento de Administração (Órgãos Dependentes) do Ministério da Saúde até que o Orçamento da União fixe verbas específicas.

Art. 6º. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Publicado no D.C.N. (Seção II) de 22-9-66.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Item 15:

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 224, de 1966 (nº 3.793-A-66, na Casa de origem), de iniciativa do Presidente da República, que autoriza o Poder Executivo a fazer doações de ambulâncias, tendo Pareceres favoráveis, sob ns. 982 e 983, das Comissões de Projetos do Executivo e de Finanças.

Em discussão. (Pausa).

Não havendo quem peça a palavra, encerro a discussão.

Em votação.

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

Está aprovado.

O projeto vai à sanção.

E' o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 224, DE 1966

(Nº 3.793-A-66, na Casa de origem) Autoriza o Poder Executivo a fazer doações de ambulâncias.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. E' o Poder Executivo autorizado a doar ambulâncias adquiridas à conta de dotações orçamentárias globais consignadas ao Ministério da Saúde.

§ 1º. As ambulâncias somente poderão ser doadas a entidades médico-hospitalares, públicas ou privadas, de beneficência social, sem fins lucrativos, registradas no Conselho Nacional de Serviço Social do Ministério da Educação e Cultura, bem como a Estados, através de suas Secretarias de Saúde, Territórios, Municípios e entidades autárquicas, para seus serviços médicos.

§ 2º. As ambulâncias doadas somente poderão ser usadas para serviço de pronto socorro, transporte de doentes e assistência médica, a título gratuito.

Art. 2º. As doações de que trata esta Lei, com encargos que o Poder Executivo fixar, serão feitas mediante termo lavrado em livro próprio, assinado perante o Ministro de Estado dos Negócios da Saúde e subscrito por duas testemunhas, tendo efeito de escritura pública, para fins de transcrição no registro público.

Parágrafo único. Será revogada a doação de que trata esta Lei, por inexecução de encargo pelo donatário.

Art. 3º. O Poder Executivo regulamentará a forma de distribuição das ambulâncias, do processamento dos pedidos e da fiscalização das doações.

Art. 4º. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Item 17:

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara número 227-66 (nº 3.796-A-66, na Casa de origem), de iniciativa do Presidente da República, que autoriza o Serviço de Navegação da Bacia do Prata a alienar os bens imóveis que especifica, de sua propriedade, e dá outras providências, tendo Pareceres favoráveis, sob ns. 940 e 941, de 1966, das Comissões de Projetos do Executivo e de Finanças.

Ha requerimento do Sr. Senador Daniel Krieger, que vai ser lido pelo Sr. 1º Secretário.

E' lido e aprovado o seguinte
Requerimento nº 370, de 1966

Adiamento para determinado dia
Nos termos dos arts. 212, alínea "a" e 274, alínea "b" do Regimento Interno, requero adiamento da discussão do Projeto de Lei da Câmara nº 227 de 1966 (nº 3.796-A-66 na Casa de origem), a fim de ser feita na sessão de 11 do corrente mês.

Sala das Sessões, em 4 de outubro de 1966. — Daniel Krieger.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — A matéria sai da Ordem do Dia e a ela volta na 11 do corrente.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Item 16:

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 230, de 1966 (nº 3.799-A-66, na Casa de origem), de iniciativa do Presidente da República, que autoriza a constituir a sociedade de economia mista "Companhia Brasileira de Serviços Agrícolas" (COBAGRI e dá outras providências, tendo Pareceres favoráveis, sob os ns. 973 e 974, de 1966, das Comissões de Projetos do Executivo e de Finanças.

Em discussão o projeto.

Se nenhum dos Srs. Senadores quiser fazer uso da palavra, encerrarei a discussão. (Pausa).

Está encerrada.

Em votação.

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

Está aprovado. Vai à sanção.

E' o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 230, DE 1966

(Nº 3.799-A-66, na Casa de origem) Autoriza o Poder Executivo, através do Ministério da Agricultura, a constituir a sociedade de economia mista Companhia Brasileira de Serviços Agrícolas — COBAGRI, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. E' o Poder Executivo, através do Ministério da Agricultura, autorizado a constituir uma empresa de economia mista, sob a forma de sociedade por ações, denominada Companhia Brasileira de Serviços Agrícolas — COBAGRI, com os objetivos indicados nesta Lei.

Art. 2º. A Companhia Brasileira de Serviços Agrícolas — COBAGRI, como instrumento de execução da política agropecuária do Governo, em qualquer ponto do território nacional, terá por finalidade:

I — promover, diretamente, ou por meio de terceiros, a produção, a importação e o comércio de materiais e bens de capital, compreendendo inseticidas, adubos, corretivos, defensivos, sementes, mudas, reprodutores, animais farpados, equipamentos e implementos agrícolas, bem como quaisquer

equipamentos e instalações destinados à irrigação, armazenamento rural, beneficiamento primário e outras atividades econômicas de agricultores e criadores;

II — prestar serviços técnicos a produtores rurais, compreendendo os levantamentos, estudos e planejamento da propriedade, a execução de serviços de mecanização agrícola, engenharia rural, combate de pragas e doenças, bem como a assistência técnica para a efetivação de planos e projetos de implantação, melhoramento, expansão e diversificação de lavouras e criações.

§ 1.º. No cumprimento de suas finalidades, a COBAGRI orientará e assistirá os agricultores e criadores beneficiários de seus serviços no sentido de lhes facilitar as vantagens do crédito rural e de quaisquer outros mecanismos de incentivo às atividades rurais consignadas nos programas de desenvolvimento do Governo.

§ 2.º. A COBAGRI não competirá com a iniciativa privada, devendo desenvolver suas atividades em áreas onde a mesma não venha atuando normalmente.

§ 3.º. A COBAGRI poderá firmar convênios e contratos com repartições, autarquias e sociedades de economia mista, de âmbito federal, estadual ou municipal, e com firmas particulares, para a efetivação de programas rurais, nos limites de suas finalidades, podendo também executá-los diretamente por meio de sua própria organização.

§ 4.º. Periodicamente, a COBAGRI submeterá à aprovação do Ministro da Agricultura o planejamento de suas atividades, na qual serão discriminados os objetivos a atender dentro das atribuições fixadas neste artigo, selecionados segundo critérios de viabilidade técnica e econômica, admitindo-se um valor não superior a 25% do montante de dispêndios para atender a situações de emergência ou calamidade pública.

Art. 3.º A COBAGRI gozará de isenção tributária federal, estadual e municipal, nos termos da letra u, inciso IV, do art. 2.º da Emenda Constitucional n.º 16.

Art. 4.º O capital da COBAGRI será de Cr\$ 20.000.000.000 (vinte bilhões de cruzeiros), podendo ser integralizado mediante a incorporação de bens até o limite de 80% do total.

§ 1.º. A União subscreverá, obrigatoriamente, no mínimo, 51% das ações do capital inicial e de todos os aumentos do capital da sociedade.

§ 2.º Para a formação inicial do capital o Ministério da Agricultura discriminará o acervo de bens e os saldos de dotações orçamentárias e extra-orçamentárias relacionados com as atividades descritas no art. 1.º desta Lei, que deverão ser objeto de transferência para a COBAGRI, consoante aprovação do Presidente da República.

Art. 5.º. Para cumprimento de suas finalidades a COBAGRI utilizar-se-á de recursos públicos, orçamentários e extra-orçamentários, bem como poderá contratar financiamentos e empréstimos junto a entidades de crédito nacionais e estrangeiras, relacionados com projetos e programas específicos, obrigando-se a manter um regime de controle individual de cada operação financeira.

Art. 6.º. A COBAGRI poderá requisitar, mediante autorização expressa do Ministro da Agricultura, pessoal técnico e administrativo do Ministério da Agricultura, devendo cada ato autorizativo indicar expressamente as condições e prazo de duração.

Art. 7.º. A COBAGRI aplicará o regime de legislação trabalhista para todo o seu pessoal, caracterizando da mesma forma os vínculos de emprego com o pessoal do serviço público-ponto à sua disposição nos termos do artigo anterior.

Art. 8.º. Nos atos constitutivos da COBAGRI, a serem efetivados dentro de sessenta dias, o Poder Executivo será representado pelo Ministro da Agricultura.

Art. 9.º. O Poder Executivo, dentro do prazo de 120 dias, aprovará, em decreto, a regulamentação das atividades da COBAGRI e as normas gerais de sua programação técnico-econômica, inclusive sua organização administrativa.

Art. 10.º. Fica o Poder Executivo autorizado a promover a extinção de órgãos que desempenham atividades paralelas às da Companhia ora criada, seja de administração direta ou autárquica, adotando todas as providências no que diz respeito ao pessoal e ao acervo de bens, respeitada a legislação em vigor.

Art. 11.º. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições contrárias.

E' o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 231, DE 1966
(Nº 3.801-A/66, na Casa de origem)

Retifica o Anexo I da Lei nº 4.859, de 1º de dezembro de 1965, na parte que menciona:

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º. O Anexo I da Lei nº 4.859, de 1º de dezembro de 1965, é retificado na seguinte parte:

PROGRAMAS	CUSTO (CR\$ MILHÕES)			
	TOTAL	Desembolso previsto		
		1966	1967	1968
8. —				
8.1 —				
8.2 —				
8.3 —				
8.4 — Rio Grande do Norte BR-304 — BR-226 — BR-110 — Inclusive 227, no trecho Currais Novos — Caicó — Serra Negra do Norte — entroncamento em Pombal (BR-230) e ponte sobre o Rio Espinhares (Cr\$ 2.000.000)	1.000	200	300	500

a qual passa a vigorar com a seguinte redação:

PROGRAMAS	CUSTO (CR\$ MILHÕES)			
	TOTAL	Desembolso previsto		
		1966	1967	1968
8. —				
8.1 —				
8.2 —				
8.3 —				
8.4 — Rio Grande do Norte BR-304 — BR-226 — BR-110 — Inclusive 227, no trecho Currais Novos — Caicó — Serra Negra do Norte — entroncamento em Pombal (BR-230) e ponte sobre o Rio Espinhares (Cr\$ 2.000.000) e Riacho Santa Cruz — Currais Novos (Cr\$ 1.000.000)	7.120	1.520	2.100	3.500

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

Publicado no D.C.N. (Seção II) de 22-9-66.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Item 19:

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 231, de 1966 (nº 3.801-A-66, na Casa de origem), de iniciativa do Presidente da República, que retifica o Anexo I da Lei nº 4.859, de 1º de dezembro de 1965, sobre o Plano de Desenvolvimento Econômico e Social do Nordeste, na parte que menciona, tendo Parecer favorável, sob nº 951, de 1966, da Comissão de Finanças.

Em discussão.

Se nenhum Senador desejar fazer uso da palavra, darei a discussão como encerrada. (Pausa).

Está encerrada a discussão.

Em votação.

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

Aprovado. Vai à sanção.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Item 22:

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara número 237, de 1966 (nº 3.836-B-66, na Casa de origem), de iniciativa do Presidente da República, que autoriza o Poder Executivo, a abrir, ao Ministério da Fazenda, o crédito especial de Cr\$ 101.012.744, para ocorrer ao custeio de obras em próprios nacionais atingidos pelos temporais que ocorreram no Estado da Guanabara e no Estado do Rio de Janeiro, tendo Parecer favorável, sob nº 987, de 1966, da Comissão de Finanças.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Em discussão. (Pausa.)

Se nenhum Senhor Senador desejar fazer uso da palavra, vou encerrar a discussão.

Está encerrada.

Em votação.

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

Aprovado. Vai à sanção.

E' o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 237, DE 1966

(Nº 3.836-B-66, na Casa de origem) Autoriza o Poder Executivo a abrir, ao Ministério da Fazenda, o crédito especial de Cr\$ 101.012.744 (cento e mil, doze mil, setecentos e quarenta e quatro cruzeiros), para ocorrer ao custeio de obras em próprios nacionais atingidos pelos temporais que ocorreram no Estado da Guanabara e no Estado do Rio de Janeiro.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º E' o Poder Executivo autorizado a abrir, ao Ministério da Fazenda, o crédito especial de Cr\$ 101.012.744 (cento e um milhões, doze mil, setecentos e quarenta e quatro cruzeiros), para ocorrer ao custeio de obras em próprios nacionais atingidos pelos temporais que ocorreram no Estado da Guanabara e no Estado do Rio de Janeiro, no corrente ano.

Art. 2.º De acordo com os orçamentos elaborados, o crédito especial em apreço deverá ser aplicado nos seguintes imóveis atingidos:

NO ESTADO DA GUANABARA

Rua Barão de Guaratiba nº 21 — Cr\$ 13.648.580.

Rua São Luís Gonzaga nº 2.241 — Cr\$ 8.187.960.

Rua Almirante Alexandrino número 1.538 — Cr\$ 22.362.404.

Rua Almirante Alexandrino número 1.630 — Cr\$ 5.000.000.

Rua Cândido Mendes nº 391 — Cr\$ 41.213.300.

NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Imóvel denominado "Paraíso", em Paulo de Frontin — Cr\$ 10.600.000.

Art. 3.º A execução das obras ficará a cargo do Serviço do Patrimônio da União e terá a cooperação da Divisão de Obras, órgão do Ministério da Fazenda, e obedecerá às disposições atinentes à espécie.

Art. 4.º O crédito especial, de que trata o art. 1.º, será registrado pelo Tribunal de Contas da União e distribuído automaticamente ao Tesouro Nacional e terá vigência de 2 (dois) exercícios da data do seu registro.

Art. 5.º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 6.º Revogam-se as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Item 24:

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara número 232, de 1966 (nº 3.840-B-66 na Casa de origem), de iniciativa do Presidente da República, que autoriza a abertura, pela Secretaria de Finanças da Prefeitura do Distrito Federal, do crédito especial de Cr\$ 398.532.898, para pagamento de despesas referentes a exercícios anteriores, tendo Parecer favorável da Comissão Mista, proferido na fase de tramitação na Câmara, oralmente, pelo Sr. Deputado Arnaldo Nogueira na sessão de 22-9-66.

Em discussão o projeto.

Se nenhum Sr. Senador desejar fazer uso da palavra, encerrarei a discussão. (Pausa).

Está encerrada.

Em votação.

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

Está aprovado. Vai à sanção.

E' o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE LEI DA CÂMARA

Autoriza a abertura, pela Secretaria de Finanças da Prefeitura do Distrito Federal, do crédito especial de Cr\$ 398.532.898 (trezentos e noventa e oito milhões quinhentos e trinta e dois mil oitocentos e noventa e oito cruzeiros), para pagamento de despesas referentes a exercícios anteriores.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º E' o Poder Executivo do Distrito Federal autorizado a abrir, pela Secretaria de Finanças, crédito especial no total de Cr\$ 398.532.898 (trezentos e noventa e oito milhões quinhentos e trinta e dois mil oitocentos e noventa e oito cruzeiros), para cobertura das despesas efetuadas nos exercícios de 1961, 1962, 1963, 1964 e 1965, discriminadas nos Anexos que fazem parte integrante desta Lei.

Art. 2º Os recursos necessários à abertura deste crédito serão obtidos na forma do item III do § 1º do artigo 43 da Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964, mediante a anulação parcial, em igual valor, da seguinte dotação da Secretaria de Administração, fixada pela Lei nº 4.899, de 10 de dezembro de 1965:

30.0.00 — Despesas Correntes

31.0.00 — Transferências Correntes

32.5.00 — Salário Família

32.5.01 — Salário Família dos Servidores da Prefeitura do Distrito Federal.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Item 25:

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara número 238, de 1966 (nº 3.825-B-66 na Casa de origem), de iniciativa do

Presidente da República, que autoriza o Poder Executivo a abrir, ao Poder Judiciário — Justiça Eleitoral — o crédito especial de Cr\$ 90.000.000, para fazer face às despesas com o deslocamento de tropas do IV Exército, requisitadas pela Justiça Eleitoral, tendo Parecer favorável, sob nº 988, da Comissão de Finanças.

Em discussão o projeto.

Se nenhum Sr. Senador desejar fazer uso da palavra, encerrarei a discussão. (Pausa).

Está encerrada.

Em votação.

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

Está aprovado. Vai à sanção.

E' o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE LEI DA CÂMARA

Nº 238, DE 1966

(Nº 3.825-B-66, na Casa de origem)

Autoriza o Poder Executivo a abrir, ao Poder Judiciário — Justiça Eleitoral — o crédito especial de Cr\$ 90.000.000 (noventa milhões de cruzeiros), para fazer face às despesas com o deslocamento de tropas do IV Exército, requisitadas pela Justiça Eleitoral.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º E' o Poder Executivo autorizado a abrir, ao Poder Judiciário — Justiça Eleitoral — o crédito especial de Cr\$ 90.000.000 (noventa milhões de cruzeiros), para fazer face às despesas com o deslocamento de tropas do IV Exército, requisitadas pela Justiça Eleitoral, por ocasião das eleições de 3 de outubro de 1965.

Art. 2º O crédito especial de que trata o artigo anterior será registrado e distribuído pelo Tribunal de Contas ao Tesouro Nacional.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Item 26:

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara número 240, de 1966 (nº 3.824-B-66 na Casa de origem), de iniciativa do Presidente da República, que abre, ao Ministério das Minas e Energia o crédito especial de Cr\$ 15.000.000.000, destinado a obras de transmissão e distribuição de energia elétrica, nos Estados do Piauí e Maranhão, na região de influência da Usina Hidrelétrica de Boa Esperança, tendo Parecer favorável, sob nº 989 de 1966, da Comissão de Finanças.

Em discussão o projeto.

Se nenhum Sr. Senador desejar fazer uso da palavra, encerrarei a discussão. (Pausa).

Está encerrada.

Em votação.

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

Está aprovado. Vai à sanção.

E' o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE LEI DA CÂMARA

Nº 240, DE 1966

(Nº 3.824-B-66, na Casa de origem)

Abre ao Ministério das Minas e Energia o crédito especial de Cr\$ 15.000.000.000 (quinze bilhões de cruzeiros), destinado a obras de transmissão e distribuição de energia elétrica, nos Estados do Piauí e Maranhão, na região de influência da Usina Hidrelétrica de Boa Esperança.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º E' aberto ao Ministério das Minas e Energia o crédito especial de Cr\$ 15.000.000.000 (quinze bilhões de cruzeiros), destinado a obras de transmissão e distribuição de energia elétrica, nos Estados do Piauí e Maranhão, necessárias ao suprimento do mercado consumidor na região de influência da Usina Hidrelétrica de Boa Esperança.

Art. 2º Para a abertura do crédito especial de que trata a presente Lei ficam dispensadas as consultas a que se refere o art. 93 do Regulamento Geral de Contas da União.

Art. 3º O crédito especial, de que trata esta Lei, será automaticamente registrado pelo Tribunal de Contas e distribuído ao Tesouro Nacional.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Item 26:

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 244, de 1966 (nº 3.839-B-64 na Casa de origem), de iniciativa do Presidente da República, que concede subvenção à Faculdade de Economia São Luís, na cidade de São Paulo, tendo Pareceres favoráveis, sob ns. 992 e 993, das Comissões de Projetos do Executivo e de Finanças.

A Presidência verifica que se trata de projeto que também deve ser votado em escrutínio secreto.

O SR. MEM DE SÁ:

Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Tem a palavra o nobre Senador Mem de Sá.

O SR. MEM DE SÁ:

(Pela ordem) — Sr. Presidente, chamo a atenção de V. Exª que este projeto, a que se refere o item 26 da pauta, propriamente não concede subvenção. Autoriza a incluir esta faculdade entre as escolas merecedoras da subvenção. De modo que, depois de incluída ela deverá figurar nos futuros orçamentos.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — A ementa do projeto deverá ser corrigida pela Comissão, uma vez que declara o seguinte:

(Lendo)

“... concede subvenção à Faculdade de Economia São Luís, na Cidade de São Paulo...”

Entretanto, o projeto tem outra destinação. Ele declara o seguinte:

(Lendo)

“Art. 1º Fica incluída, entre os estabelecimentos de ensino superior subvencionados por força da Lei nº 1.254, de 4 de dezembro de 1950, com as modificações da Lei nº 3.641, de 20 de dezembro de 1955, a Faculdade de Economia São Luís, na cidade de São Paulo”.

Em consequência, em votação o projeto.

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

Está aprovado.

O projeto vai à Comissão para corrigir a ementa.

E' o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE LEI DA CÂMARA

Nº 244, DE 1966

(Nº 3.839-B-64, na Casa de origem)

Concede subvenção à Faculdade de Economia São Luís, na cidade de São Paulo.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica incluída, entre os estabelecimentos de ensino superior subvencionados por força da Lei número 1.254, de 4 de dezembro de 1950, com as modificações da Lei nº 3.641, de 20 de dezembro de 1955, a Faculdade de Economia São Luís, na Cidade de São Paulo.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor a partir da sua publicação.

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

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Item 29:

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara número 245, de 1966 (nº 3.863-A-66 na Casa de origem), que abre ao Poder Judiciário — Justiça do Trabalho da 3ª Região — créditos suplementares de Cr\$ 918.000.000, para reforço de dotações orçamentárias que especifica, tendo Parecer favorável, sob nº 994, de 1966, da Comissão de Finanças.

Em discussão o projeto.

Se nenhum dos Srs. Senadores desejar fazer uso da palavra, encerrarei a discussão. (Pausa.)

Está encerrada.

Em votação.

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

Está aprovado.

O projeto vai à sanção.

E' o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE LEI DA CÂMARA

Nº 245, DE 1966

Abre ao Poder Judiciário — Justiça do Trabalho da 3ª Região — créditos suplementares de Cr\$ 918.000.000 (novecentos e dezoito milhões de cruzeiros), para reforço de dotações orçamentárias que especifica.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aberto ao Poder Judiciário — Justiça do Trabalho — Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região, o crédito suplementar de Cr\$ 918.000.000 (novecentos e dezoito

to milhões de cruzeiros), para reforço das seguintes dotações:

3.05.00 — Justiça do Trabalho.

3.05.04 — Tribunal Regional do Trabalho e Juntas de Conciliação e Julgamento da 3ª Região.

3.0.0.0 — Despesas Correntes.

3.1.0.0 — Despesas de Custeio.

3.1.1.0 — Despesas de Pessoal.

3.1.1.1 — Pessoal Civil.

01.01 — Vencimentos e vantagens fixas — Cr\$ 863.000.000.

02.02 — Despesas variáveis com pessoal civil — Cr\$ 55.000.000.

Total — Cr\$ 918.000.000.

Art. 2º Os referidos créditos serão registrados no Tribunal de Contas da União e distribuídos ao Tesouro Nacional.

Art. 3º Revogadas as disposições em contrário, esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Item 30:

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 40, de 1966, originário da Câmara dos Deputados (nº 256-A, de 1966, na casa de origem), que aprova o Acordo Básico de Cooperação Técnica entre os Estados Unidos do Brasil e a República Socialista Federativa da Iugoslávia, assinado no Rio de Janeiro, em 11 de maio de 1962 tendo Pareceres Favoráveis, sob os n.ºs. 926, 927 e 928, de 1966, das Comissões de Relações Exteriores, de Educação e Cultura e de Finanças.

Em discussão o projeto.

Se nenhum dos Srs. Senadores desejar fazer uso da palavra, encerrarei a discussão. (Pausa.)

Está encerrada.

Em votação.

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

Está aprovado.

O Projeto vai à Comissão de Redação.

É o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 40, DE 1966

(Nº 256-A-66, na Câmara)

Aprova o Acordo Básico de Cooperação Técnica entre os Estados Unidos do Brasil e a República Popular Federal da Iugoslávia, assinado no Rio de Janeiro, em 11 de maio de 1962.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o Acordo Básico de Cooperação Técnica entre os Estados Unidos do Brasil e a República Popular Federal da Iugoslávia, assinado na cidade do Rio de Janeiro, em 11 de maio de 1962.

Art. Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Item 31:

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo número 41, de 1966, originário da Câmara dos Deputados (nº 265-A, de 1966, na Casa de origem), que aprova o texto da Convenção sobre o Seguro Social, assinado entre o Governo dos Estados Unidos do Brasil e o Grão-Ducado de Luxemburgo, no Rio de Janeiro, em 16 de setembro de 1965, tendo Pareceres Favoráveis, sob os números 923, 924 e 925, de 1966, das Comissões de Relações Exteriores, de Legislação Social e de Finanças.

Em discussão o projeto.

Se nenhum dos Senhores Senadores desejar fazer uso da palavra, declararei encerrada a discussão. (Pausa)

Está encerrada.

Em votação.

Os Senhores Senadores que o aprovam queiram conservar-se sentados. (Pausa.)

Está aprovado.

Vai à Comissão de Redação.

É o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 41, DE 1966

(Nº 265-A-66, na Câmara)

Aprova o texto da Convenção sobre o Seguro Social, assinado entre o Governo dos Estados Unidos do Brasil e o Grão-Ducado de Luxemburgo, no Rio de Janeiro, em 16 de setembro de 1965.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É aprovado o texto da Convenção sobre o Seguro Social, assinado entre o Governo dos Estados Unidos do Brasil e o Grão-Ducado de Luxemburgo, no Rio de Janeiro, em 16 de setembro de 1965.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

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

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Item 32:

Discussão, em turno único, das emendas da Câmara dos Deputados ao Projeto de Lei do Senado nº 21 de 1957, que regula a prestação de alimentos provisionais às vítimas de acidentes pessoais de transporte e a seus beneficiários, e estabelece outras providências, tendo Pareceres Favoráveis, sob n.ºs 918 e 919, de 1966, das Comissões de Constituição e Justiça e de Finanças.

Conforme se vê do parecer da Comissão de Finanças, três foram as emendas, aprovadas na Câmara, a este projeto. A Câmara, entretanto, enviou ao Senado, o texto integral com as suas emendas já incorporadas. O Senado, porém, só deverá votar as emendas. Aham-se estas reproduzidas no parecer da Comissão de Finanças.

Em discussão as emendas.

Se nenhum dos Senhores Senadores desejar fazer uso da palavra, declararei encerrada a discussão. (Pausa.)

Está encerrada.

Em votação.

O SR. JEFFERSON DE AGUIAR:

Sr. Presidente, peço a palavra para encaminhar a votação.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Tem a palavra o nobre Senador.

O SR. PRESIDENTE:

O SR. JEFFERSON DE AGUIAR:

(Para encaminhar a votação — Sem revisão do orador) — Sr. Presidente, o projeto, de autoria do ex-Senador Atilio Vivacqua, tramitou lentamente nas Comissões da Câmara dos Deputados e retornou ao Senado Federal, com três emendas aprovadas pela outra Casa do Congresso Nacional.

As emendas, conforme pareceres das Comissões de Justiça, de Finanças e de Transportes, têm procedência, porque alteram a redação do texto, atualizando e aperfeiçoando a proposição.

Na oportunidade, quero prestar homenagem ao meu saudoso conterrâneo Atilio Vivacqua, que estabeleceu na proposição ora em exame providência que deverá ser acolhida porque atende a todos aqueles que, por desventura, sejam vítimas de acidentes ferroviários, recebendo imediatamente alimentos provisionais dentro do conceito de responsabilidade civil que promove a responsabilidade da ferrovia nos cometimentos referidos na proposição objeto da deliberação senatorial.

Em consequência, sendo as emendas procedentes, o Senado, as aprovando aperfeiçoará a proposição de autoria do Senador Atilio Vivacqua. (Muito bem.)

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Em votação as emendas da Câmara. (Pausa.)

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

Estão aprovadas. Vão à Comissão de Redação.

São as seguintes as emendas aprovadas:

EMENDA Nº I

Ao art. 3º, letra "a"

Suprimam-se as expressões — "até o total máximo de vinte mil cruzeiros".

EMENDA Nº II

Ao parágrafo único do art. 6º

Onde se lê:

"A multa será imposta pela autoridade competente, processada e cobrada na forma da legislação em vigor".

Leia-se:

"A multa será imposta pelo juiz da causa e cobrada juntamente com as pensões vincendas".

EMENDA Nº III

Ao art. 11

Onde se lê:

— "o interessado requererá, etc."

Leia-se:

— "o interessado, ou, em seu impedimento, quem quer que viva sob sua dependência econômica, etc."

A Emenda nº I foi prejudicada pela emenda apresentada pela Comissão de Transportes, com a seguinte redação:

"Dê-se a seguinte redação à letra a do art. 3º:

a) despesas de tratamento médico-hospitalar ou de ambulatório e as despesas de prótese, até o total máximo de dois (2) salários-mínimos da região, zona ou subzona".

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Item 33:

Discussão, em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado nº 72, de 1964, de autoria do Senhor Senador José Ermirio, que dispõe sobre a contratação de obras e serviços pelo Poder Público com nações ou entidades estrangeiras; e com organizações internacionais, e dá outras providências, tendo Pareceres (ns. 19, de 1965, e 330 a 363, de 1966), das Comissões de Constituição e Justiça. Primeiro pronunciamento, pela rejeição, por injuricidade; segundo pronunciamento, pela aprovação, nos termos da Emenda Substitutiva que apresenta (nº 1-CCJ); de Relações Exteriores, pela aprovação do Substitutivo da Comissão de Constituição e Justiça; de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, pela aprovação do Substitutivo; de Finanças, pela aprovação do Substitutivo, com voto vencido do Sr. Senador Domício Gondim.

O SR. MEM DE SÁ:

(Pela ordem — Sem revisão do orador) — Sr. Presidente, procurei mas não encontrei nem o texto nem os pareceres referentes a este item da pauta, quer no avulso impresso quer no avulso mimeografado.

A matéria parece importante. Se o Relator da Comissão de Constituição e Justiça puder esclarecer, eu não solicitarei adiantamento, mas eu desejava ouvir a palavra de S. Ex.ª, que me parecer é o nobre Senador Jefferson de Aguiar, que está capacitado a expor o assunto. Eu me jare por satisfeito com a sua exposição; o que não desejo é votar sem saber o teor do projeto e dos pareceres.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Informo ao nobre Senador Mem de Sá que os pareceres estão publicados na coleção que V. Ex.ª tem em mãos. No item 33 V. Ex.ª encontrará o projeto publicado, a legislação citada e os pareceres em seguida.

O SR. MEM DE SÁ:

Sr. Presidente, lamento informar que, no meu avulso, o nº 33 se refere ao Projeto de Lei nº 14, que atualiza o valor do financiamento. Aliás este número tem uma parte impressa e outra mimeografada.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — A Presidência parece que há certa confusão na publicação do avulso. Assim, solicito dos Srs. Senadores licença para deixar a matéria para exame posterior. (Pausa.)

Passaremos às votações em escrutínio secreto e, em seguida, prosseguir-se-á na apreciação do restante da pauta.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Os Srs. Senadores vão passar a votar, em escrutínio secreto.

Item 2:

Votação, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 47, de 1964 (nº 1.375-B-63, na Casa de origem), que concede aos servidores das Estradas de Ferro Santos a Jundiaí e Leopoldina a faculdade de optarem pela qualidade de funcionários e dá outras providências tendo pareceres, sob os números 353, 356, 357, 358, 359 e 340 de 1966, das Comissões de Serviço Público Civil; 1º pronunciamento: solicitando audiência da Comissão de

Constituição e Justiça; 2º pronunciamento; contrário; de — Constituição e Justiça; 1º pronunciamento; solicitando audiência da Comissão de Constituição e Justiça; 2º pronunciamento; contrário; de — Constituição e Justiça; 1º pronunciamento; solicitando do Ministro da Viação e Obras Públicas, 2º pronunciamento, pela constitucionalidade, de Finanças contrário; — de Legislação Social (requerido pela Comissão de Constituição e Justiça), contrário.

A discussão acha-se encerrada desde o dia 22 do corrente.

Em votação. (Pausa.)

(Procede-se à votação.)

Votaram "Sim" 6 Srs. Senadores; "Não" 28 Srs. Senadores; Houve 4 abstenções.

O projeto foi rejeitado será arquivado e feita a devida comunicação. Câmara dos Deputados.

É o seguinte o projeto rejeitado que vai ao arquivado:

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 47, DE 1964

(Nº 1.875-B, de 1960, na Câmara)

concede aos servidores das Estradas de Ferro Santos a Jundiá e Leopoldina a faculdade de optarem pela qualidade de funcionários, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É concedida aos servidores das Estradas de Ferro Santos a Jundiá e Leopoldina, admitidos ao tempo da emancipação pela União e os por esta admitidos até a entrega das ferrovias à Rede Ferroviária Federal S. A. a faculdade de optarem pela qualidade de funcionários a serem classificados na forma da legislação em vigor.

Art. 2º A presente lei entrará em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Item 3:

Votação, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 213, de 1966 (nº 1.930, de 1964, na Casa de origem), que isenta do imposto de consumo, dos direitos de importação e das taxas aduaneiras, exceto a de previdência social, a maquinaria e o material técnico sem similares de produção nacional, destinados à indústria de mapas e levantamentos aerofotogramétricos, tendo parecer favorável, sob nº 882, de 1966, da Comissão de Finanças.

Em votação. (Pausa.)

(Procede-se à votação)

Vai-se proceder à apuração. (Pausa.)

Votaram SIM 30 Srs. Senadores. Votaram NÃO 4 Senhores Senadores. Houve 3 abstenções.

O Projeto está aprovado. Trá à sessão.

É o seguinte o Projeto aprovado:

PROJETO DE LEI DA CÂMARA

Nº 213, DE 1966

(Nº 1.930-B-64 na Casa de origem)

Isenta do imposto de consumo, dos direitos de importação e das taxas aduaneiras, exceto a de previdência social, a maquinaria e o material técnico, sem similares de produção nacional, destinados à indústria de mapas e levantamentos aerofotogramétricos.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º São isentos do imposto de consumo, dos direitos de importação e das taxas aduaneiras, exceto a de previdência social, a maquinaria e o material técnico, sem similares de produção nacional, destinados à indústria de mapas e levantamentos aerofotogramétricos, que sejam importados pela VASP-Aerofotogrametria S. A., bem como por todas as empresas de capitais exclusivamente nacionais que operem no mesmo ramo industrial.

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

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

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Item 7:

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 223, de 1964, nº 3.635-B-61, na Casa de origem que regula o exercício das profissões de Oficial-Barbeiro e de Oficial-Cabeleireiro, institui o salário-mínimo respectivo e dá outras providências, tendo Pareceres sob ns. 930, 931, e 933, de 1966: da Comissão de Legislação Social; primeiro pronunciamento: pela audiência da Comissão de Educação e Cultura; segundo pronunciamento: pela audiência do Ministério do Trabalho e Previdência Social e do SENAC; terceiro pronunciamento: pela rejeição; da Comissão de Educação e Cultura, audiência solicitada pela Comissão de Legislação Social, favorável, com a emenda que oferece.

Em discussão o Projeto com a Emenda. (Pausa.)

Nenhum Sr. Senador desejando usar da palavra, declaro encerrada a discussão.

Em votação o Projeto sem prejuízo da Emenda.

Os Srs. Senadores já podem votar. (Pausa.)

Vai-se proceder à apuração. (Pausa.)

Votaram "NÃO" 34 Senhores Senadores; "SIM", 9 Senhores Senadores; houve uma abstenção. O projeto foi rejeitado. Será arquivado, e feita a devida comunicação à Câmara dos Deputados. A emenda, em consequência, ficou prejudicada.

É o seguinte o projeto rejeitado:

PROJETO DE LEI DA CÂMARA

Nº 323, DE 1964

(Nº 3.634-B-61, NA CASA DE ORIGEM)

Regula o exercício das profissões de Oficial-Barbeiro e de Oficial-Cabeleireiro, institui o salário mínimo respectivo, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O exercício das profissões de Oficial-Barbeiro e Oficial-Cabeleireiro,

constantes do 5º Grupo da Confederação Nacional dos Trabalhadores no Comércio, do quadro de atividades e profissões a que se refere o art. 571 da Consolidação das Leis do Trabalho aprovada pelo Decreto-lei número 5 452, de 1º de maio de 1943, será permitido somente aos portadores de certificado expedido por escola de formação profissional devidamente registrada e fiscalizada.

Art. 2º. O registro só poderá ser concedido se a escola estiver sob a responsabilidade do Município, Estado, Território ou da União, ou, ainda de entidade de classe ou do Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial (SENAC) se ministrará no mínimo, aulas de Português, Matemática, História, Geografia, Relações Humanas além de que for específico às profissões de Oficial-Barbeiro e Oficial-Cabeleireiro; e o corpo de professores estiver integrado do, pelo menos:

a) 1 Oficial-Barbeiro;

b) Oficial-Cabeleireiro;

c) 1 Médico, preferentemente especializado em saúde pública ou dermatologia.

§ 1º O registro será concedido pelo Delegado Regional do Trabalho com recurso oponível, dentro de 60 (sessenta) dias, por qualquer interessado, para o Ministério do Trabalho e Previdência Social.

§ 2º Caberá às Delegacias Regionais do Trabalho fiscalizar as escolas de formação profissional a que se refere esta lei podendo propor a suspensão ou cancelamento das mesmas se deixarem de atender às exigências previstas para seu funcionamento.

Art. 3º O curso terá duração máxima de 2 (dois) anos e mínima de 1 (um) ano. Não se inscreverão os que, além de outras condições, forem alfabetizados.

Art. 4º Nos municípios onde não houver escola nas condições exigidas por esta lei, o certificado revogado trienalmente e com validade só para esses municípios, poderá ser fornecido por entidade da classe com jurisdição no respectivo território.

Parágrafo único. Quando não existir entidade da classe nas condições deste artigo, o certificado poderá ser fornecido pela que houver no município mais próximo.

Art. 5º A carteira profissional de que trata o Capítulo I do Título II da Consolidação das Leis do Trabalho, relativa às profissões referidas no art. 1º desta lei, só poderá ser expedida aos que apresentarem, além de outros documentos:

a) o certificado de que trata o artigo 1º;

b) carteira de saúde ou documento equivalente, fornecido pelo setor governamental competente;

c) folha corrida e atestado de bons antecedentes, fornecido por autoridades judiciária e policial das localidades onde houver residido nos últimos 3 (três) anos;

d) aprova de residência dos últimos 3 (três) anos.

§ 1º A carteira de saúde será reválida de 6 em 6 meses e, ao fazê-lo, fica obrigatória a atualização do profissional, constituindo documento indispensável ao exercício da profissão.

§ 2º Os estrangeiros, além dos documentos assim enumerados, deverão apresentar prova de permanência legal e ininterrupta no país, durante o último quinquênio.

Art. 6º Fica obrigatório a esterilização do Material a ser usado no cliente.

Art. 7º Não pode ser proprietário de Salão, aquele não habilitado le-

galmente para o exercício da profissão de Oficial-Barbeiro ou de Oficial-Cabeleireiro.

§ 2º Serão cassados os alvarás de funcionamento, a qualquer momento desde que os salões tenham a seu serviço profissionais não munidos de carteira profissional e de carteira de saúde válidas, nos termos desta lei.

Art. 8º Os Oficiais-Barbeiros e Oficiais-Cabeleireiros que, a data da publicação desta lei estiverem no exercício da profissão há mais de 5 (cinco) anos farão jus à carteira profissional e ao exercício da profissão desde que a requerirem dentro de 90 (cento e vinte) dias comprovado esse exercício por documento fornecido por entidade da classe com jurisdição nos municípios respectivos ou conforme o estabelecido no parágrafo único do artigo 4º.

§ 1º Para os proprietários de Salão a comprovação de que trata este artigo pode ser promovida mediante a apresentação de talões de pagamento de impostos ou de certificado fornecido por entidade da classe.

§ 2º Os que, a data da publicação desta lei, não tiverem os 5 (cinco) anos exigidos neste artigo poderão continuar no exercício da profissão ou na propriedade de Salão mediante licença especial da Delegacia Regional do Ministério do Trabalho e Previdência Social, válida até completarem aquele período ou obtiverem o certificado de que trata o artigo 1º e desde que satisfaçam integralmente ao disposto nas letras b e c do artigo 5º.

§ 3º É facultado aos profissionais referidos no parágrafo anterior o ingresso no 2º ano do Curso de formação profissional, sem a exigência contida no artigo 3º.

Art. 9º Ao Oficial-Barbeiro e ao Oficial-Cabeleireiro, quando empregados em regime de remuneração fixa, fica assegurado o salário profissional correspondente, pelo menos, a duas vezes o salário-mínimo em vigor na localidade em que exerceram o seu trabalho.

Parágrafo único. Para o cumprimento deste artigo, as tabelas de preços quando comprovadamente necessárias poderão ser reajustados pelo órgão competente.

Art. 10. Todo o profissional barbeiro, cabeleireiro e manicure que desenvolva suas atividades em regime de parceria ou cência, sem emprego de capital, será considerado trabalhador autônomo e nessa qualidade contribuirá para a previdência social.

Art. 11. As exigências desta lei estendem-se em toda a sua plenitude, aos salões de barbeiros e de cabeleiros instalados em clubes e associações, de classe ou não, firmas comerciais, industriais e agrícolas, repartições públicas civis e militares, e em quaisquer outros recintos fechados.

Art. 12. O Ministério do Trabalho e Previdência Social, diretamente ou por intermédio de repartições estaduais e municipais fará um levantamento do número de profissionais em exercício, dentro de 120 (cento e vinte) dias, contados da data da publicação desta lei, facilitando-lhes o seu fiel cumprimento.

Art. 13. Para a fiel observância desta lei, a sua ampla fiscalização poderá ser atribuída, em portaria do Ministério do Trabalho e Previdência Social, em igualdade de condições, aos fiscais e inspetores da Previdência Social.

Art. 14. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 15. Revogam-se as disposições em contrário.

É a seguinte a emenda prejudicada:

EMENDA

Dê-se a seguinte redação ao caput do art. 2º:

"Art. 2º — O registro só poderá ser concedido se a escola estiver sob a responsabilidade de Município, Estado, Território ou da União, ou, ainda, de entidade de classe ou do Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial (SENAC), sendo as matérias e os currículos do curso, bem como sua duração, fixados pelo Conselho Federal de Educação e, supletivamente, pelos Conselhos Estaduais de Educação".

EMENDA

Suprima-se o art. 3º.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Item 16:

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 225, de 1966 (nº 3.794-A-66, na Casa de origem), de iniciativa do Presidente da República, que assegura a percepção do salário-família dos herdeiros dos militares demitidos ou expulsos, tendo pareceres favoráveis, sob ns. 938 e 939, de 1966, das Comissões de Projetos do Executivo e de Finanças.

Em discussão.

Se nenhum Sr. Senador pedir a palavra, darei como encerrada a discussão. (Pausa)

Está encerrada.

Em votação.

Os Srs. Senadores já podem votar. (Pausa)

Vai-se proceder à apuração. (Pausa)

Votaram "SIM" 34 Srs. Senadores; "NÃO" 4 Srs. Senadores; houve 2 abstenções.

O projeto foi aprovado. Irá à sanção.

É o seguinte o projeto aprovado

PROJETO DE LEI DA CÂMARA

Nº 225, de 1966

(Nº 3.794-A-66, na Casa de origem)

Assegura a percepção do salário-família aos herdeiros dos militares demitidos ou expulsos.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º — Fica assegurada aos herdeiros dos militares demitidos ou expulsos, amparados pelo artigo 20º e seu parágrafo único da Lei nº 3.765, de 4 de maio de 1960, a percepção do salário-família.

Art. 2º — São extensivos aos herdeiros dos militares, amparados pela Lei nº 5.035, de 17 de junho de 1966, os benefícios da presente Lei.

Art. 3º — Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Item 20:

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 232, de 1966 (nº 3.805-A-66, na Casa de origem), de iniciativa do Presidente da República, que autoriza o Poder Executivo a fazer doação de um grupo diesel-elétrico inservível, tendo pareceres favoráveis, sob ns. 984 e 985, de 1966, das Comissões de Projetos do Executivo e de Finanças.

Em discussão o projeto. (Pausa)

Não havendo quem peça a palavra encerro a discussão.

Em votação.

Os Srs. Senadores já podem votar. (Pausa)

Vai-se passar à apuração

Procede-se à apuração

Votaram sim 31 Srs. Senadores e 8 não; houve 1 abstenção.

O projeto foi aprovado. Irá à sanção.

É o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE LEI DA CÂMARA

Nº 232, DE 1966

(Nº 3.805-A-66, na Casa de origem) *Autoriza o Poder Executivo a fazer doação de um grupo diesel-elétrico inservível.*

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º — É o Poder Executivo autorizado a doar à Casa Providência-Hospital Infantil e Maternidade Alzira Vargas do Amaral Peixoto, com sede em Petrópolis, no Estado do Rio de Janeiro, um grupo diesel-elétrico composto de motor diesel, marca "Chrysler", de 6 (seis) cilindros, e de um alternador, de fabricação nacional, de 25 KVA, considerado inservível pelo Serviço Nacional do Câncer do Departamento Nacional de Saúde.

Art. 2º — A doação de que trata esta lei será feita mediante termo lavrado perante o Ministro de Estado dos Negócios da Saúde.

Art. 3º — Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Item 21:

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 236, de 1966 (nº 3.823-A, de 1966, na Câmara), de iniciativa do Presidente da República, que estende a material destinado a uma fábrica de leite em pó a isenção prevista na Lei nº 4.265, de 3 de outubro de 1963, tendo parecer favorável, sob nº 986, de 1966, da Comissão de Finanças.

O SR. EURICO REZENDE:

Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Tem a palavra o Sr. Senador Eurico Rezende.

O SR. EURICO DE REZENDE:

(Pela ordem) — Parece-me que a Comissão de Finanças ofereceu emenda a esse projeto. Eu pediria que V. Exª, Sr. Presidente, verificasse e, em caso afirmativo, esclarecesse o Plenário.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — O parecer da Comissão de Finanças conclui apresentando nova redação ao art. 1º do projeto. A redação proposta é a seguinte:

"Art. 1º — A isenção dos impostos de importação e de consumo concedida pela Lei nº 4.265, de 3 de outubro de 1963, estende-se aos materiais de que tratam os certificados de cobertura cambial emitidos pela Carteira de Câmbio do Banco do Brasil, sob os números 18-61-24 620, 18-61-24 623, 18-61-24 624, 18-61-24 626, 18-61-25 844, em nome da Cooperativa de Laticínios de São Carlos, e 18-66-5 730 em nome da Cooperativa Agrícola de Cotia, Estado de São Paulo."

Em discussão o projeto com a emenda.

Nenhum dos Srs. Senadores desejando usar da palavra, encerrarei a discussão. (Pausa)

Está encerrada.

Vai-se passar à votação

O SR. EURICO REZENDE:

(Pela ordem) — Sr. Presidente, peço um esclarecimento: a votação incide sobre a emenda ou sobre o projeto?

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Sobre o projeto, salvo a emenda.

O SR. EURICO REZENDE — Sr. Presidente, eu pediria preferência para a emenda, que envolve matéria do projeto. Creio que ficaria mais simples o processo da votação.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Vou atender ao requerido, votando o projeto artigo por artigo.

O projeto dispõe de três artigos. Consequentemente, será votado salvo a emenda.

Entendo que a orientação dada pela Mesa, anteriormente, era melhor.

Os Srs. Senadores que quiserem aprovar a emenda deverão aprovar, em primeiro lugar, o projeto.

O art. 2º do projeto declara:

"O favor concedido não abrange o material com similar nacional."

Em votação o projeto, sem prejuízo da emenda.

Os Srs. Senadores já podem votar. (Pausa)

Vai-se proceder à apuração. (Pausa)

Votaram sim 30 Srs. Senadores; votaram não 10 Srs. Senadores; houve 2 abstenções.

O projeto foi aprovado.

É o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE LEI DA CÂMARA

Nº 236, DE 1966

Estende a material destinado a uma fábrica de leite em pó a isenção prevista na lei nº 4.265, de 3 de outubro de 1963

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º São extensivos aos materiais constantes dos certificados de cobertura cambial ns. 18-61-24.620, 18-61-25.844, 18-61-24.624, 18-61-24.623 e 18-61-24.626, emitidos pela Carteira de câmbio do Banco do Brasil, em nome da Cooperativa de Laticínios de São Carlos a isenção do imposto de importação e de consumo prevista na Lei nº 4.265, de 3 de outubro de 1963.

Art. 2º O favor concedido não abrange o material similar nacional.

Art. 3º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Os Senhores Senadores irão votar a emenda já lida, e de autoria da Comissão de Finanças.

Os Srs. Senadores já podem votar. (Pausa)

Vai-se proceder à apuração. (Pausa)

Votaram "sim", 29 Srs. Senadores; "não" 11 Srs. Senadores; e houve duas abstenções.

A emenda foi aprovada.

A matéria irá à Comissão de Redação.

É a seguinte a emenda aprovada:

EMENDA

Dê-se ao art. 1º a seguinte redação:

Art. 1º. A isenção dos impostos de importação e de consumo, concedida pela Lei número 4.265, de 3 de outubro de 1963, estende-se aos materiais de que tratam os certificados de cobertura cambial emitidos pela Carteira de Câmbio do Banco do Brasil, sob os números 18-61-24 620, 18-61-24 623, 18-61-24 624, 18-61-24 626, 18-61-25 844, em nome da Cooperativa de Laticínios de São Carlos, e 18-66-5 730 em nome da Cooperativa Agrícola de Cotia, Estado de São Paulo.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Item 23:

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara número 242, de 1966 (nº 3.828-B-66 na Casa de origem), de iniciativa do Presidente da República, que isenta dos impostos de importação e consumo, e da taxa de despacho aduaneiro, equipamentos destinados à instalação de uma fábrica de bulbos para cinescópios de televisores, tendo parecer favorável sob nº 990, de 1966, da Comissão de Finanças.

Em discussão o projeto.

Se nenhum Senhor Senador desejar fazer uso da palavra, encerrarei a discussão. (Pausa)

Está encerrada.

Vai-se proceder à votação.

Os Srs. Senadores já podem votar. (Pausa)

Vai-se proceder à apuração. (Pausa)

Votaram "Sim", 31 Srs. Senadores; votaram "Não", 19 Srs. Senadores; Houve uma abstenção.

O projeto foi aprovado e irá à sanção.

É o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE LEI DA CÂMARA

Nº 242, DE 1966

(Nº 3.828-B-66, na Casa de origem)

Isenta dos impostos de importação e de consumo e da taxa de despacho aduaneiro, equipamentos destinados à instalação de uma fábrica de bulbos de vidro para cinescópios de televisores.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É concedida isenção dos impostos de importação e de consumo, e da taxa de despacho aduaneiro, para os equipamentos constantes das Licenças de Importação números: DG-66/1.460-2.484, DG-66/1.463-2.415, DG-66/1.462-2.485, DG-66/1.461-2.672, DG-66/1.464-2.230, DG-66/1.465-2.020, DG-66/1.466-2.019, DG-66/1.467-2.673, DG-66/1.468-2.627, DG-66/1.469-2.628, DG-66/1.470-2.674, DG-66/1.471-2.675, DG-66/1.472-2.231, DG-66/1.473-2.021, DG-66/1.474-2.449, DG-66/1.475-2.295, DG-66/1.476-2.147, DG-66/2.592-2.628, DG-66/2.000-2.676, emitido pela Carteira de Comércio Exterior, importados pela Vidros Corning Brasil S. A. e destinados à instalação de uma fábrica de bulbos de vidro para cinescópios de televisores, em Suzano, São Paulo.

Art. 2º A isenção concedida não abrange o material com similar nacional.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade)

Item 21:

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 243, de 1966 (nº 3.837-B-66, na Casa de origem), que autoriza o Poder Executivo a abrir, pelo Ministério da Fazenda, o crédito especial de Cr\$ 834.229.537, em favor da Fundação Getúlio Vargas, nos termos da Lei nº 3.519, de 30 de dezembro de 1958, tendo Parecer favorável, sob nº 99, de 1966 da Comissão de Finanças.

Em discussão o projeto.

Se nenhum dos Senhores Senadores desejar fazer uso da palavra, encerrar a discussão. (Pausa.)

Está encerrada.

Em votação.

Os Senhores Senadores já podem votar. (Pausa.)

Vai-se proceder à apuração. (Pausa.)

Votaram "Sim", 28 Senhores Senadores; votaram "Não", 10 Senhores Senadores. Houve uma abstenção.

O projeto foi aprovado. Ira à sanção.

E o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE LEI DA CÂMARA

Nº 243, DE 1966

(Nº 3.837-B-66, na Casa de origem)

Autoriza o Poder Executivo a abrir, pelo Ministério da Fazenda, o crédito especial de Cr\$ 834.229.537 (oitocentos e trinta e quatro milhões, duzentos e vinte e nove mil, quatrocentos e trinta e sete cruzeiros), em favor da Fundação Getúlio Vargas, nos termos do § 1º do artigo 4º da Lei nº 3.519, de 30 de dezembro de 1958.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º E' o Poder Executivo autorizado a abrir, pelo Ministério da Fazenda, o crédito especial de Cr\$ 834.229.537 (oitocentos e trinta e quatro milhões, duzentos e vinte e nove mil, quatrocentos e trinta e sete cruzeiros), em favor da Fundação Getúlio Vargas, nos termos do § 1º do artigo 4º da Lei nº 3.519, de 30 de dezembro de 1958.

Art. 2º A importância de que trata o artigo precedente corresponde a 6,1% (seis, vírgula, sete por cento) do montante da arrecadação total do imposto do selo, no exercício de 1966, deduzido o valor da dotação consignada à Fundação Getúlio Vargas, no anexo do Ministério da Fazenda ao Orçamento do mesmo exercício.

Art. 3º O crédito especial em apreço, com vigência para 2 (dois) exercícios, será registrado pelo Tribunal de Contas da União e distribuído automaticamente ao Tesouro Nacional.

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

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

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Item 38:

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara número 152, de 1966 (nº 3.451-B-66, na Casa de origem), que amplia o Quadro de Pessoal da Justiça do Trabalho da 8ª Região e das outras providências, tendo Pareceres, sob ns. 909 e 910, de 1966, das Comissões: de Serviço Público Civil, favorável; e de Finanças, favorável com emenda que oferece, nº 1-CF.

Em discussão o projeto com a emenda.

Se nenhum dos Srs. Senadores desejar fazer uso da palavra, encerrar a discussão. (Pausa.)

Está encerrada.

Em votação o projeto, sem prejuízo da emenda.

Os Srs. Senadores já podem votar. (Pausa.)

Vai-se proceder à apuração. (Pausa.)

Votaram sim, 27 Srs. Senadores; votaram não, 10 Srs. Senadores.

Houve duas abstenções.

O projeto foi aprovado.

E o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE LEI DA CÂMARA

Nº 152, de 1966

(Nº 3.451-B-66, na Casa de origem)

Amplia o Quadro do Pessoal da Justiça do Trabalho da 8ª Região, e das outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º — O Quadro do Pessoal da Justiça do Trabalho da 8ª Região, aprovado pela Lei nº 403, de 25 de setembro de 1948 e alterado por leis subsequentes, passa a ser o constante da tabela anexa a esta Lei.

Parágrafo único — Os atuais cargos e funções do referido Quadro passam a ter os símbolos de vencimentos constantes da tabela anexa, ressalvadas as situações já constituídas em virtude da lei ou decisão judicial.

Art. 2º — A atual função gratificada de Secretário do Presidente do Tribunal fica transformada em cargo isolado de provimento em comissão, com a mesma denominação, e será de livre escolha e nomeação do Presidente do Tribunal Regional do Trabalho da 8ª Região.

Art. 3º — O cargo de Arquivista-Bibliotecário, criado por esta Lei, obrigará o seu titular ao desempenho das duas funções.

Art. 4º — Os cargos de Servente, do Quadro do Pessoal da Justiça do Trabalho da 8ª Região, passarão a ser isolados de provimento efetivo e terão a denominação de Auxiliar de Portaria.

Parágrafo único. Ficam extintos, no Quadro acima referido, os cargos de Serventes, símbolo PJ-7, enquadrando-se os demais no cargo a que se refere este artigo.

Art. 5º — Os cargos isolados de provimento em comissão serão preenchidos por funcionários pertencentes ao Quadro do Pessoal da Justiça do Trabalho da 8ª Região, ressalvado o disposto no art. 2º desta Lei.

Art. 6º — Os cargos de carreira e os isolados de provimento efetivo do Quadro do Pessoal do Tribunal Regional do Trabalho da 8ª Região serão preenchidos mediante concurso público de provas e títulos.

Art. 7º — Os ocupantes da classe final da carreira de Auxiliar Judiciário terão, pelo critério de merecimento, apurado na forma da legislação vigente, acesso à carreira de Oficial Judiciário e preencherão metade das vagas existentes na classe inicial desta carreira.

Art. 8º — Aos Porteiros de Auditório poderão ser atribuídas outras funções além das específicas do cargo.

Art. 9º Aplica-se aos funcionários do Tribunal Regional do Trabalho da 8ª Região o disposto no art. 15 e seus parágrafos da Lei nº 4.345, de 26 de junho de 1964.

Art. 10 — As despesas decorrentes desta Lei deverão correr à conta dos créditos orçamentários do vigente exercício.

Art. 11 — Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 12 — Revogam-se as disposições em contrário.

TABELA A QUE SE REFERE ARTIGO 1º

Tribunal Regional do Trabalho da 8ª Região

Nº de Cargos — Especificação — Nível ou Símbolo

QUADRO DO PESSOAL

Cargos Isolados de Provimento em Comissão

1 Diretor de Secretaria PJ

1 Secretário do Presidente PJ-1

2 Diretor de Serviço PJ-2

4 Chefe de Seção PJ-5

1 Chefe de Protocolo PJ-4

Cargos Isolados de Provimento Efetivo

5 Chefe de Secretaria PJ-1

3 Chefe de Secretaria PJ-2

1 Arquivista-Bibliotecário .. PJ-3

8 Oficial de Justiça PJ-3

1 Distribuidor PJ-3

1 Contador PJ-5

1 Contador-Auxiliar PJ-7

1 Avaliador PJ-7

1 Depositário PJ-6

1 Almoxarife PJ-6

9 Porteiro de Auditório PJ-8

1 Motorista PJ-12

10 Guarda Judiciário PJ-12

1 Ascensorista PJ-13

1 Zelador PJ-10

20 Auxiliar de Portaria PJ-12

CARGOS DE CARREIRA

5 Oficial Judiciário PJ-3

7 Oficial Judiciário PJ-4

10 Oficial Judiciário PJ-5

10 Auxiliar Judiciário PJ-6

10 Auxiliar Judiciário PJ-8

15 Auxiliar Judiciário PJ-9

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Os Srs. Senadores não votar a emenda da Comissão de Finanças que tem a seguinte redação:

EMENDA Nº 1 (C.F.)

Na tabela a que se refere o art. 1º, na especificação de cargos isolados de provimento em comissão, onde se lê: "PJ-5", referente a 4 cargos de Chefe de Seção, leia-se: "PJ-3".

Os Senhores Senadores já podem votar. (Pausa.)

Vai-se proceder à apuração. (Pausa.)

Votaram SIM 24 Senhores Senadores; NAO 14. Houve duas abstenções.

A Emenda foi aprovada.

A matéria vai à Comissão de Redação.

Esgotadas as matérias que dependiam de escrutínio secreto, retoma-se a Ordem do Dia no item 33:

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade):

Discussão, em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado número 72, de 1964, de autoria do Sr. Senador José Ermirio, que dispõe sobre a contratação de obras e serviços pelo Poder Público, com nações ou entidades estrangeiras e das outras providências, tendo Pareceres (ns. 19, de 1965, e 360 a

363, de 1966) das Comissões de Constituição e Justiça. Primeiro pronunciamento, pela rejeição, por injuridicidade; segundo pronunciamento, pela aprovação, nos termos da Emenda Substitutivo que apresenta (nº 1-CCJ); de Relações Exteriores, pela aprovação do Substitutivo da Comissão de Constituição e Justiça; de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, pela aprovação do Substitutivo; da Finanças, pela aprovação do Substitutivo, com o vencido do Sr. Senador Damião Gondim.

Em discussão o projeto com o substitutivo. (Pausa.)

O SR. JEFFERSON DE AQUINO:

Sr. Presidente, peço a palavra.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Tem a palavra V. Exª.

O SR. JEFFERSON DE AQUINO:

(Sem revisão do orador) — Senhor Presidente, o projeto de autoria do Sr. Senador José Ermirio, que dispõe sobre a contratação de obras e serviços pelo Poder Público, em nome da Comissão de Constituição e Justiça, por injuridicidade.

No entanto, quando da discussão e votação do projeto com o parecer da 1ª Comissão, houve aprovação do Plenário, reexame da matéria pela Comissão de Constituição e Justiça. Ao reexaminar a matéria, a Comissão de Constituição e Justiça, em nome do Sr. Senador Damião Gondim, e o Serviço de Comunicação e Planejamento do Ministério da Justiça, mereceu a matéria, a proposta, sendo o substitutivo aprovado pelas Comissões permanentes da Câmara.

Na proposição inicial, pretendia o autor estabelecer condições de natureza, que impediria a realização de qualquer contrato de serviço público entre pessoas de direito público, Estados e Municípios com entidades estrangeiras. Estabeleceu então uma duração especial, um percentual limite o valor da obra, para um fundo cuja destinação não se observaria no momento pelo qual era estabelecida a medida.

Em consequência, o Substitutivo firmava os propósitos do autor do projeto, alterou, substancialmente a proposição para que se fixem, em lei, condições especiais de defesa orçamentária e coordenação das medidas que iriam orientar, fixar os contratos entre as pessoas de Direito Público, no território nacional, e as entidades estrangeiras a que aludia o projeto, determinando cautelas em favor do interesse nacional.

Tais determinações estão contidas nos itens 1, 2 e 3 do art. 1º do substitutivo, emenda nº 1-CCJ:

(1º)

I — as obras e serviços serão contratados após prévia realização de concorrência pública, na forma da lei, salvo as que se relacionem com a segurança nacional, que só poderão ser contratadas por pessoas físicas ou jurídicas nacionais;

II — aos preços apresentados por entidades estrangeiras ou organizações internacionais poderá ser cobrado um adicional de até 10% (dez por cento), que constituirá um fundo para incentivar as atividades econômicas nacionais, a crédito do Ministério Extraordinário do Planejamento e Coordenação Econômica;

III — prova de idoneidade da entidade estrangeira ou organização internacional, mediante de-

claração de autoridade competente do Governo sob cuja jurisdição estiver."

Estabelece, ainda, a lei que essas condições deverão ser observadas nos contratos que ainda não tenham sido firmados definitivamente. Em consequência, o projeto, alterando a proposição originária, deu-lhe orientação segura na defesa dos interesses nacionais.

Assim, Sr. Presidente, de acordo com o pronunciamento das Comissões de Constituição e Justiça, de Finanças e de Relações Exteriores, é de se aprovar o substitutivo, arquivando-se a proposição. *(Muito bem!)*

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Continua em discussão. *(Pausa.)*

Não havendo mais quem peça a palavra declaro encerrada a discussão.

Em votação o Substitutivo da Comissão de Constituição e Justiça.

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

Está aprovado.

Fica pois, prejudicado o projeto. A matéria irá à Comissão de Redação.

E' o seguinte o Substitutivo aprovado:

SUBSTITUTIVO AO PROJETO

Emenda nº 1-CCJ

Art. 1º As pessoas jurídicas de direito público ou as entidades autárquicas poderão contratar obras e serviços de qualquer natureza no território nacional, com entidades estrangeiras ou organizações internacionais, obedecendo às seguintes condições:

I — as obras e serviços serão contratados após prévia realização de concorrência pública, na forma da lei salvo as que se relacionem com a segurança nacional, que só poderão ser contratadas por pessoas físicas ou jurídicas nacionais;

II — aos preços apresentados por entidades estrangeiras ou organizações internacionais poderá ser cobrado um adicional de até 10% (dez por cento), que constituirá um fundo para incentivo às atividades econômicas nacionais, a crédito do Ministério Extraordinário do Planejamento e Coordenação Econômica;

III — prova de idoneidade da entidade estrangeira ou organização internacional, mediante declaração de autoridade competente do Governo sob cuja jurisdição estiver.

Art. 2º Os contratos em execução na data da publicação desta Lei não serão prorrogados ou renovados, caso não sejam atendidas as determinações desta Lei.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

E' o seguinte o Projeto prejudicado:

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 72, DE 1964

Dispõe sobre a contratação de obras e serviços pelo Poder Público com nações ou entidades estrangeiras e com organizações internacionais, e dá outras providências.

Art. 1º Os órgãos do Poder Público, nas esferas federal, estadual e municipal, poderão contratar obras e serviços de qualquer natureza com nações ou entidades estrangeiras, ou com organizações internacionais, des-

de que sejam obedecidas as seguintes normas:

I — As obras e serviços serão contratados mediante concorrência pública, na forma da Lei.

II — Antes do julgamento da concorrência pública, será somada aos preços propostos por nações ou entidades estrangeiras, ou organizações internacionais, a percentagem de 10% (dez por cento) sobre esses preços, a título de incentivo às atividades econômicas nacionais.

III — Quando as obras e serviços a serem contratados tiverem relação direta com a segurança nacional somente entidades nacionais poderão participar da concorrência.

Art. 2º Somente entidades nacionais poderão receber financiamento de Bancos ou instituições de crédito estabelecidos no País, para a execução de obras e serviços de que trata esta Lei.

Art. 3º Os contratos porventura vigorantes na data da vigência desta Lei, e que a contrariem, não serão em caso algum, renovados ou prorrogados.

Parágrafo único. No caso de não haver no contrato cláusula de vigência, a parte brasileira tomará providências, dentro de 30 (trinta) dias, para a sua rescisão.

Art. 4º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

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

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Sobre a mesma requerimento que vai ser lido pelo Sr. 1º Secretário.

E' lido e aprovado o seguinte:

Requerimento nº 371, de 1966

Nos termos dos arts. 212, letra l, e 274, letra b, do Regimento Interno, requereu adiamento da discussão dos Projetos de Lei do Senado ns. 7 e 14, de 1966, Requerimentos ns. 311 e 343, de 1966 e dos Projetos de Lei da Câmara ns. 250 e 226, de 1966, a fim de que a mesma seja feita na próxima sessão.

Sala das Sessões, em 4 de outubro de 1966. — *Gilberto Marinho.*

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Em consequência as matérias de que trata o requerimento aprovado ficarão na Ordem do Dia da próxima sessão.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Item 41:

Votação, em segundo turno, do Projeto de Emenda à Constituição número 4, de 1965, originário da Câmara dos Deputados (número 19-B-64, na Casa de origem), que altera a redação do art. 199 da Constituição Federal suprimindo-lhe o parágrafo único (referente ao prazo para aplicação, no Plano de Valorização Econômica da Amazônia, de quantia não inferior a 3 por cento da renda tributária da União), tendo parecer favorável, sob nº 529, de 1966, da Comissão Especial.

De acordo com o art. 367, do Regimento Interno, a votação deve ser feita pelo processo nominal. O Sr. Secretário procederá a chamada de Norte para o Sul e os Senhores Senadores responderão SIM ou NAO.

O Sr. 1º Secretário vai proceder à chamada.

Procede-se à chamada.

RESPONDEM "SIM" OS SENHORES SENADORES:

José Guionard.
Vivaldo Lima.
Edmundo Levi.
Cattete Pinheiro.
Lobão da Silva.
Eugênio Barros.
Sebastião Archer.
Victorino Freire.
José Cândido.
Siegfredo Pacheco.
Menezes Pimentel.
Wilson Gonçalves.
Dix-Huit Rósado.
Dinarte Mariz.
Manoel Villaca.
Ruy Carneiro.
Argemiro de Figueiredo.
Rui Palmeira.
Arnon de Melo.
Heribaldo Vieira.
José Leite.
Aloysio de Carvalho.
Josaphat Marinho.
Jefferson de Aguiar.
Raul Giuberti.
Vasconcelos Tôres.
Gilberto Marinho.
Milton Campos.
Lino de Matos.
José Feliciano.
Pedro Ludovico.
Lopes da Costa.
Filinto Muller.
Bezerra Neto.
Adolpho Franco.
Mello Braga.
Irineu Bornhausen.
Antônio Carlos.
Atílio Fontana.
Guido Mondin.
Daniel Krieger.
Men de Sá.

RESPONDERAM "NAO" OS SENHORES SENADORES:

Eurico Rezende e
Joaquim Parente.

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho) — Votaram a favor da emenda 41 Senhores Senadores e contra 2. O Presidente não votou.

A emenda foi aprovada.

E' a seguinte a emenda aprovada:

PROJETO DE EMENDA A CONSTITUIÇÃO Nº 4, DE 1965

(Nº 19-B-64, na Casa de origem)

Altera a redação do artigo 199 da Constituição Federal, suprimindo-lhe o parágrafo único.

O Congresso Nacional decreta:

Suprima-se o parágrafo único do art. 199, passando o mesmo artigo a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 199 — Na execução do Plano de Valorização Econômica da Amazônia, a União aplicará, em caráter permanente, quantia não inferior a três por cento da sua renda tributária."

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho) — O Senhor Primeiro Secretário vai proceder à leitura do Requerimento nº 354, já lido na sessão do dia 29 de setembro, que solicita urgência para o Projeto de Lei da Câmara nº 246, de 1966.

E' aprovado o seguinte:

Requerimento nº 354, de 1966

Nos termos do art. 326, letra 5b, do Regimento Interno, requeremos urgência para o Projeto de Lei nº 246, de 1966, que abre ao Poder Judiciário — Justiça do Trabalho — Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região, créditos suplementares de Cr\$ 1.124.404.670, para reforço de dotações orçamentárias que especifica.

Sala das Sessões, em 29 de setembro de 1966. — *Gilberto Marinho.* — *Antônio Carlos.* — *Bezerra Neto.*

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Em consequência, a matéria passa a ser imediatamente apreciada.

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 246, de iniciativa do Sr. Presidente da República, que abre ao Poder Judiciário, Justiça do Trabalho, Tribunal Regional do Trabalho da Primeira Região, créditos suplementares de Cr\$ 1.124.404.670 (um bilhão, cento e vinte e quatro milhões, quatrocentos e quatro mil e seiscentos e setenta cruzeros) para reforço de dotações orçamentárias que especifica (em regime de urgência nos termos do art. 330, alínea 5-b, do Regimento Interno). Dependente de pronunciamento da Comissão de Finanças.

Tem a palavra o nobre Senador Wilson Gonçalves para pronunciar o seu Parecer como Relator da Comissão de Finanças.

O SR. WILSON GONÇALVES:

(Para emitir parecer — Sem revisão do orador) — O Projeto de Lei da Câmara nº 246, de 1966 (nº 3.374-A-56, na Casa de Origem), de iniciativa do Sr. Presidente da República abre ao Poder Judiciário — Justiça do Trabalho — Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região, créditos suplementares de Cr\$ 1.124.404.670 (um bilhão, cento e vinte e quatro milhões, quatrocentos e quatro mil, seiscentos e setenta cruzeros), para reforço de dotações orçamentárias que especifica.

A exposição de motivos que acompanha a proposição governamental, diz:

"Esta Augusta Câmara, consoante Resolução nº 188, de 20 de abril de 1966, publicada no 'Diário do Congresso Nacional', de 26 de abril de 1966, estendeu aos servidores de sua Secretaria dispositivos da Lei número 4.863, de 30 de novembro de 1965, isto é, mandou reajustar os valores correspondentes aos símbolos de vencimentos dos funcionários da Secretaria da Câmara dos Deputados na base de 46%, de acordo com o seguinte esquema: 35% a partir de 1º de março de 1966; mais 5% a partir de 1º de julho de 1966; e mais 6% a partir de 1º de outubro de 1966, assim como aos inativos na base de 40%, obedecendo ao seguinte esquema: 36% a partir de 1º de março de 1966; mais 5% a partir de 1º de julho de 1966 e mais 5% a partir de 1º de outubro de 1966 (Lei nº 4.263, de 20 de novembro de 1965).

A Lei nº 264 de 25 de fevereiro de 1948 em seu art. 1º, igualou em vencimentos, direitos e vantagens os fun-

funcionários da Secretaria do Egrégio Supremo Tribunal Federal aos funcionários da Secretaria da Câmara Federal.

Posteriormente, a Lei nº 4.851, de 24 de novembro de 1965 publicada no *Diário Oficial* de 25 de novembro de 1965 estendeu aos funcionários da Secretaria do Tribunal Superior do Trabalho, o disposto no Art. 1º da Lei nº 254 de 25 de fevereiro de 1948, com as alterações constantes do artigo 7º da Lei nº 3.390 de 18 de abril de 1961 (Art. 7º). Assim, os funcionários da Secretaria do Colendo Tribunal Superior do Trabalho ficaram em igualdade de condições, quanto a vencimentos e vantagens, aos funcionários da Augusta Câmara Federal.

Por isto o Colendo Tribunal Superior do Trabalho resolveu conceder aumento de vencimentos aos seus funcionários, com fundamento no artigo 7º da Lei supracitada, número 4.851, de 24 de novembro de 1965, isto é, estendeu aos funcionários de sua Secretaria o aumento concedido aos funcionários da Secretaria da Câmara dos Deputados, pela Resolução nº 183, de 20 de abril de 1966.

Acontece que pela Lei nº 4.889, de 9 de dezembro de 1965, publicada no *Diário Oficial* de 13 de dezembro de 1965 foi estabelecida a paridade dos funcionários da Justiça do Trabalho do Brasil. Realmente dispõe o artigo 3º da mencionada Lei, in verbis:

(Lendo):

"Art. 3º. Nenhum funcionário da Justiça do Trabalho perceberá vencimentos ou qualquer vantagem superior, nem inferior ao de outro funcionário da mesma Justiça, cujo cargo tenha a mesma denominação, quando se tratar de isolado, ou, além da mesma denominação, for integrante da mesma classe, quando se tratar de cargo de carreira.

Pelas razões supra expostas, justifica-se plenamente a suplementação ora requerida, pelo que o Tribunal Regional do Trabalho, da 1ª Região, apela para V. Exa. a fim de que sejam tomadas as necessárias providências, certo de que será atendida com urgência a presente solicitação".

Como se vê, Sr. Presidente e nobres Senadores, a proposição visa apenas a conseguir os meios formais necessários ao reconhecimento de direitos assegurados por legislação específica.

Em face da documentação que acaba de levar ao conhecimento dos nobres pares, em nome da Comissão de Finanças ofereço parecer favorável.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — O parecer da Comissão de Finanças é favorável.

Em discussão o projeto.

Se nenhum dos Srs. Senadores quiser fazer uso da palavra, encerrarei a discussão. (Pausa.)

Está encerrada.

Em votação.

Os Srs. Senadores que o aprovam permaneçam sentados. (Pausa.)

Está aprovado. Vai à sanção.

E' o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE LEI DA CAMARA

Nº 246, DE 1966

Abre ao Poder Judiciário — Justiça do Trabalho — Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região, créditos suplementares de Cr\$ 1.124.404.670, para reforço de dotações orçamentárias que especifica.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a abrir ao Poder Judiciário — Justiça do Trabalho — Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região, o crédito suplementar de Cr\$ 1.124.404.670 (um bilhão, cento e vinte e quatro milhões quatrocentos e quatro mil, seiscentos e setenta cruzeiros), para reforço das seguintes dotações:

3.0.00 — Despesas correntes.

3.1.00 — Despesas de custeio.

3.1.11 — Pessoal Civil.

0.1.00 — Vencimentos e Vantagens fixas.

01.01 — Vencimentos — 750.449.660.
01.05 — Gratificação de função — 2.205.000.

01.08 — Gratificação adicional por tempo de serviço — 195.758.010.

02.00 — Despesas variáveis.

02.03 — Substituições — 28.000.000.

01.15 — Diversos — 91.992.000.

3.2.00 — Transferências correntes.

3.2.30 — Inativos.

01.01 — Proventos — 35.000.000.

01.02 — Vantagens incorporadas — 21.000.000.

Art. 2º Os referidos créditos serão registrados no Tribunal de Contas da União e distribuídos ao Tesouro Nacional.

Art. 3º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — O Sr. Primeiro Secretário vai proceder à leitura do Requerimento nº 353, já lido na sessão do dia 29 de setembro, que solicita urgência para o Projeto de Lei da Câmara nº 30 de 1966.

É lido o seguinte:

Requerimento nº 353, de 1966

Nos termos do art. 326, letra 5b, do Regimento Interno, requeremos urgência para o Projeto de Lei da Câmara nº 30, de 1966, que dispõe sobre o pagamento dos débitos das Prefeituras e de outros devedores da Previdência Social e dá outras providências.

Sala das Sessões, em 29 de setembro de 1966. — Bezerra Neto — Antonio Carlos.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Em consequência, passa-se imediatamente à discussão da matéria.

Discussão, em turno único, do projeto de lei da Câmara nº 30, que dispõe sobre o pagamento parcelado dos débitos das Prefeituras e de outros devedores da Previdência Social e dá outras providências.

Há parecer da Comissão de Legislação Social, que vai ser lido pelo Sr. 1º Secretário.

O Sr. Primeiro Secretário lê o seguinte:

PARECER

Parecer nº 1.002, de 1966

Sobre o projeto de lei da Câmara nº 30, de 1966 (nº 825-56, na Casa de origem), que estabelece normas para o pagamento parcelado dos débitos das Prefeituras e de outros devedores da Previdência Social.

Relator: Sr. Eurico Rezende

De conformidade com o disposto no artigo 3º, I, da Lei nº 3.897-60, estão excluídos do regime previdenciário por ela regulado os servidores dos municípios e respectivas autarquias sujeitos a normas próprias de previdência de que resulte filiação a sistema de seguro diverso daquele previsto e regulado na Lei Orgânica da Previdência Social. A exclusão decorre, assim, da existência de um sistema especial, destinado a amparar servidores submetidos a determinado estatuto, para os quais exista um Instituto de Previdência de que, nessa qualidade, sejam eles segurados obrigatórios ou optantes. Assim, se assegurados aos beneficiários dos servidores municipais os meios indispensáveis à sua manutenção na ocorrência de riscos sociais, a Lei Orgânica abrange-os e os ampara no seu sistema, como se infere do que estabelecem os artigos 2º, 3º, 4º e 5º do diploma geral previdenciário em vigor.

2. O projeto em exame, originário da Câmara dos Deputados, enfrenta uma situação difícil: as dívidas dos municípios e entidades a eles vinculadas, para com a Previdência Social, não só decorrentes da quota de suas responsabilidades como das parcelas que desconta e arrecada de seus empregados. No conceito legal, esses débitos se apresentam sob dois aspectos: inadimplência de obrigação e apropriação indevida. E' uma situação que concorre inegavelmente para o agravamento das dificuldades da previdência, pois as dívidas das Prefeituras para com as instituições previdenciárias alcançam somas vultuosíssimas.

3. Mas se, por um lado, o projeto considera o estado real dos órgãos de previdência, por outro é sensível à situação quase que de calamidade da maioria das entidades municipais. Dai por que, sem prejuízo para a previdência e sem agravar a situação das Prefeituras, busca o projeto uma fórmula capaz de conciliar os interesses das partes e aplinar a gravidade do problema. Permite que "os débitos dos municípios para com as instituições de previdência social a que estejam ou tenham estado vinculados, poderão ser objeto de acordo para pagamento parcelado até o prazo máximo de 60 (sessenta) meses" (artigo 1º). E, numa extensão lógica, a forma de liquidação autorizada aplicar-se-á às sociedades de economia mista, às autarquias, fundações e demais entidades vinculadas aos municípios, bem como, ainda, sob evidente influência da equidade, às sociedades esportivas e recreativas, aos hospitais, organizações de assistência social, entidades de educação e ensino e instituições filantrópicas, desde que satisfaçam as condições da Lei número 3.577-53 (artigo 2º). Para assegurar a exequibilidade dos acordos que se firmarem, o artigo 3º do projeto exige que as municipalidades "se obriguem a destinar anualmente, como parcela da liquidação dos débitos, de cinco (5) a dez (10) por cento da quota do imposto de renda que lhes permitir nos termos do artigo 15, § 4º da Constituição Federal". E, para maior garantia, o parágrafo único desse dispositivo determina que "o Ministério da Fazenda, à vista do acordo, reterá a parcela convencional, depositando-a imediatamente no Banco do Brasil S. A. à conta do instituto interessado".

4. Mas, ao mesmo tempo em que procura remédio para uma situação reconhecidamente difícil, o projeto estabelece normas que buscam desestimular a continuação de tal estado de coisas. As formas especiais e exceções que estabelece não se aplicarão "em qualquer hipótese, aos débitos que venham a ocorrer após a assinatura dos "acordos", bem como determina que, se "vencida uma parcela e não paga até o vencimento da parcela seguinte, considerar-se-á vencida a dívida global e rescindido, de pleno direito, o acordo de parcelamento" (artigos 5º e 6º).

5. Prevenindo situações mais intrincadas, estipula a proposição que, "em casos especiais o pagamento do débito poderá ser feito, total ou parcialmente, em imóveis, títulos da dívida pública, ações de sociedades de economia mista, carta de crédito ou outro documento hábil emitido por estabelecimento oficial de crédito, que tenha deferido ao titular do débito algum financiamento" (artigo 8º). E, numa permissão muito consentânea com o espírito que presidiu à sua elaboração, o projeto estabelece que, a partir do mês seguinte aquele em que se transformar em lei, "todo e qualquer débito para com a previdência social, em valor global de até Cr\$ 600.000 (seiscentos mil cruzeiros), poderá ser liquidado em dez prestações mensais e sucessivas, com isenção de multas e da aplicação da correção monetária".

6. Como se vê, o projeto é realista, prático e conciliatório. Abre possibilidades às entidades devedoras que indicam e resguarda os interesses da previdência social.

Pela sua aprovação.

Heribaldo Vieira, Presidente; Eurico Rezende, Relator; José Leite — Atílio Fontana — Ruy Carneiro.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — O Parecer da Comissão de Legislação Social é favorável.

Tem a palavra o nobre Senador Antônio Carlos, para dar parecer como Relator da Comissão de Finanças.

O SR. ANTONIO CARLOS:

(Para emitir parecer — Sem voz do orador) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, cumprio a designação do Sr. Presidente da Comissão de Finanças, para emitir parecer sobre o Projeto de Lei nº 825, de 1966, da Câmara dos Deputados, que dispõe sobre o pagamento parcelado dos débitos das Prefeituras e de outros devedores da Previdência Social vinculados a essas Prefeituras, e dá outras providências.

O projeto nasceu da ideia de se anistiar as dívidas que as Prefeituras brasileiras têm com o Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Ferroviários e Empregados em Serviços Públicos.

A lei federal determina que os funcionários municipais, os servidores das Prefeituras brasileiras sejam segurados pelo IAPFESP.

Dada a dificuldade financeira da maioria esmagadora dos municípios brasileiros, não só porque suas arrecadações são pequenas como, também, as quotas federais, a que têm direito, são pagas a prazo, ficando a maioria das Prefeituras em dívida para com aquele Instituto de Aposentadoria e Pensões. Essas dívidas vêm dificultando a vida das Prefeituras que, para receberem auxílios subvencões ou qualquer dotação perante o Tesouro Nacional, são obrigados a apresentar certidão negativa de débito junto a esse Instituto.

Esta situação prejudica também em muito, os funcionários municipais cujos direitos, perante o Instituto, ficam comprometidos pela falta de

cumprimento das Prefeituras para com o Instituto.

O projeto, no entanto, Sr. Presidente não encampa a ideia inicial da anistia ampla. Estabelece que os débitos dos Municípios para com as instituições de previdência social, das sociedades de economia mista nas quais os Municípios tenham maioria, as autarquias, as fundações e demais entidades municipais, sejam liquidados de acordo com o esquema de pagamento a prestação, com prazo máximo de 60 meses para liquidação dessas dívidas.

Não há, pois, qualquer prejuízo para o Instituto de Aposentadoria e Pensões dos empregados no serviço público uma vez que o projeto exige o pagamento, estabelecendo, apenas, um escalonamento nesse pagamento.

O art. 1º estabelece a regra geral e os artigos seguintes do projeto, as exceções e regulamentam a norma do art. 1º.

Sob o aspecto que a Comissão de Finanças deve examinar a proposição, nada há a objetar. Nestes termos, em nome da Comissão de Finanças, emito parecer favorável ao projeto de lei da Câmara nº 30, de 1966.

É o parecer, Sr. Presidente. (Muito bem).

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — O parecer da Comissão de Finanças é favorável.

Em discussão o projeto.

Se nenhum dos Senhores Senadores desejar fazer uso da palavra, encerrarei a discussão. (Pausa).

Está encerrada.

Em votação.

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

Está aprovado.

Vai à sanção.

E' o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE LEI DA CAMARA Nº 30, DE 1966

Dispõe sobre o pagamento parcelado dos débitos das Prefeituras e de outros devedores da Previdência Social e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Os débitos dos Municípios para com instituições de previdência social a que estejam ou tenham estado vinculados, poderão ser objeto de acordo para pagamento parcelado até o prazo máximo de 60 (sessenta) dias.

Parágrafo único. Para o efeito do disposto no presente artigo, deverão os acordos ser firmados no prazo de 180 (cento e cinquenta) dias, a contar da vigência desta Lei.

Art. 2º. A forma de liquidação prevista no artigo anterior aplicar-se-á, igualmente, em caráter especial:

a) às sociedades de economia mista nas quais pelo menos 51% (cinquenta e um por cento) das ações com direito a voto pertençam aos Municípios;

b) às autarquias, fundações e demais entidades vinculadas aos Municípios;

c) às sociedades esportivas e recreativas;

d) aos hospitais, organizações de assistência social, entidades de educação e ensino e instituições de fins filantrópicos, desde que enquadrados na Lei nº 3.577, de 4 de julho de 1966.

Art. 3º. Os acordos com Municipalidades estipularão que elas se obriguem a destinar anualmente, como parcela da liquidação dos débitos de que trata esta Lei, de 5% (cinco por cento) a 10% (dez por cento) da quota do Imposto de Renda que lhes competir nos termos do art. 15, § 4º, do Constituição Federal.

Parágrafo único. O Ministério da Fazenda, à vista do acordo, reterá a parcela convencionada, depositando-a imediatamente no Banco do Brasil S.A. à conta do Instituto interessado, apurados até o mês imediatamente anterior à data da respectiva assinatura, inclusive as dívidas já ajuizadas.

Art. 5º. Não se aplicam, em qualquer hipótese, aos débitos que venham a ocorrer após a assinatura dos acordos, as formas especiais e demais exceções constantes desta lei, incidindo sobre tais débitos a legislação e normas comuns e gerais que regem a espécie.

Art. 6º. Vencida uma parcela e não paga até o vencimento da parcela seguinte, considerar-se-á vencida a dívida global e rescindido, de pleno direito, o acordo de parcelamento.

Art. 7º. Para o efeito do disposto nesta Lei, consideram-se débito as importâncias correspondentes:

I — às contribuições de previdência;

II — às dívidas relativas a contribuições devidas a terceiros;

III — às consignações de segurados devidas;

IV — às taxas que têm a denominação genérica de "quota de previdência";

V — a quaisquer outras dívidas de qualquer natureza para com os Institutos de Previdência;

VI — aos juros de mora e aos vencidos que incidem sobre o débito.

Parágrafo único. Os débitos terão isenção das multas e da aplicação da correção monetária de que trata a Lei nº 4.357, de 16 de julho de 1964.

Art. 8º. Em casos especiais o pagamento do débito poderá ser feito, total ou parcialmente em imóveis, títulos da dívida pública, ações de sociedades de economia mista, carta de crédito ou outro documento hábil emitido por estabelecimento oficial de crédito que tenha deferido ao titular do débito algum financiamento.

Art. 9º. Excetuadas as entidades referidas nos arts. 1º e 2º desta Lei, todo e qualquer débito para com a Previdência Social, em valor global de até Cr\$ 600.000 (seiscentos mil cruzeiros), mesmo aqueles a que se referem as alíneas "a" e "c" do § 2º do art. 7º da Lei nº 4.357, de 16 de julho de 1964, poderá ser liquidado em 10 (dez) prestações mensais sucessivas a partir do mês subsequente à promulgação desta Lei, com isenção das multas e da aplicação da correção monetária.

Art. 10. O Poder Executivo expedirá, dentro de 30 (trinta) dias a partir da vigência desta Lei, o respectivo regulamento.

Art. 11. A presente Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 12. Revogam-se as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Nada mais havendo a tratar, encerro a presente sessão, convocando os Srs. Senadores para uma sessão extraordinária

para a realizar-se às 18 horas de hoje, com a seguinte

ORDEM DO DIA

Sessão em 4 de outubro de 1966

(Extraordinária, às 18 horas)

Discussão, em turno único, do Parecer da Comissão de Relações Exteriores sobre a Mensagem nº 308-66 (nº de origem 555-66), de 1º do mês em curso, pela qual o Presidente da República, submete ao Senado a escolha do Diplomata Leonardo Eulálio do Nascimento e Silva para a função de Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário do Brasil junto ao Governo da Federação da Malásia, cumulativamente com igual função que exerce junto ao Governo da Tailândia.

Discussão, em turno único, do Parecer da Comissão de Relações Exteriores sobre a Mensagem nº 309-66, (nº de origem 556-66), de 1º do mês em curso, pela qual o Presidente da República submete ao Senado a escolha do Diplomata Carlos da Ponte Ribeiro Eiras para a função de Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário do Brasil junto a Sua Majestade Juliana, Rainha dos Países Baixos.

Discussão, em turno único, do Parecer da Comissão de Relações Exteriores sobre a Mensagem nº 310-66 (nº de origem 557-66), de 1º do mês em curso, pela qual o Presidente da República submete ao Senado a escolha do Diplomata Jorge de Carvalho e Silva para a função de Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário do Brasil junto ao Governo da República da Colômbia.

Discussão, em turno único, do Parecer da Comissão de Finanças sobre a Mensagem nº 341-66 (nº de origem 607-66), de 21 do mês em curso, pela qual o Presidente da República submete ao Senado a escolha do Sr. Sócrates Galvêas para integrar o Conselho Deliberativo da Casa da Moeda.

5

Discussão, em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado nº 30 de 1966, de iniciativa do Sr. Senador Gilberto Marinho, que estende à Sociedade Financeira dos Servidores Públicos do Brasil (FINAMBRA) o disposto na Lei nº 1.134, de 14 de junho de 1950, tendo Pareceres favoráveis, sob números 915, 916 e 917, de 1966, das Comissões: de Constituição e Justiça; de Serviço Público Civil; e de Finanças.

6

Discussão, em primeiro turno do Projeto de Lei do Senado nº 7, de 1966, de autoria do Sr. Senador Bexerra Neto, que estabelece a obrigatoriedade do recolhimento, ao Banco do Brasil ou a outros estabelecimentos oficiais de crédito, das consignações em pagamento e depósitos judiciais, tendo Pareceres, sob ns. 897 e 898, de 1966; da Comissão de Constituição e Justiça favorável; da Comissão de Finanças, favorável, com restrição do Sr. Senador Júlio Leite e voto vencido do Senhor Senador Mem de Sá.

7

Discussão, em primeiro turno do Projeto de Lei do Senado nº 14 de 1966, de autoria do Sr. Senador Guido Mondim, que atualiza o valor do financiamento atribuído pelo art. 9º da Lei nº 3.253, de 27 de agosto de 1957, tendo Pareceres sob os ns. 851, 852, 853, 854, de 1966; da Comissão de Constituição e Justiça, favorável nos termos do substitutivo que oferece com restrições do Sr. Senador Jefferson de Aguiar; da Comissão de Economia, favorável ao projeto; da Comissão de Agricultura, favorável ao substitutivo da Comissão de Constituição e Justiça; da Comissão de Finanças, favorável ao substitutivo da Comissão de Constituição e Justiça.

8

Discussão, em turno único, do Requerimento nº 311, de 1966, em que o Sr. Senador Vasconcelos Torres solicita ao Senado Federal expresse ao Sr. Ministro da Aeronáutica, Marechal-do-Ar Eduardo Gomes, o seu decidido aplauso pelo feito pioneiro da Força Aérea Brasileira, com o avião Hércules C-130, do 1º Esquadrão do 1º Grupo de Transportes, tendo Parecer favorável, sob o nº 976, de 1966, da Comissão de Constituição e Justiça.

9

Discussão, em turno único, do Requerimento nº 343, de 1966, pelo qual o Sr. Senador José Ernirio solicita informações a serem prestadas pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico sobre contratos em elaboração ou assinados pelo mesmo estabelecimento com finalidade de financiamentos à petroquímica.

10

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 250, de 1966 (nº 3.833-A-66 na Casa de origem), de iniciativa do Sr. Presidente da República, que cria cargos na carreira do Magistério Público do Distrito Federal e dá outras providências, tendo Parecer favorável da Comissão Mista, proferido na fase de tramitação na Câmara, oralmente, pelo Sr. Deputado Celestino Filho, na sessão de 15 de setembro de 1966.

11

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 226, de 1966 (nº 3.795-A-66, na Casa de origem), de iniciativa do Sr. Presidente da República, que autoriza a instituição da Fundação Centro Nacional de Segurança, Higiene e Medicina do Trabalho e dá outras providências, tendo Pareceres favoráveis, sob ns. 942 e 943, de 1966, das Comissões: de Projetos do Executivo e de Finanças.

12

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 17, de 1965, originário da Câmara dos Deputados (nº 203-A-64 na Casa de origem), que mantém o ato do Tribunal de Contas da União, que denegou registro ao contrato de compra e venda, celebrado entre a Superintendência das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional e Pinho e Terras Ltda., tendo Pareceres, sob os ns. 892, 893, 894, de 1966 da Comissão de Constituição e Justiça: 1º) favorável, 2º) pela constitucionalidade e juridicidade do substitutivo da Comissão de Finanças e oferecendo subemenda ao seu art. 1º; da Comissão de Finanças, oferecendo substitutivo.

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 24 de 1966, originário da Câmara dos Deputados (nº 257-R-66, na Casa de origem), que mantém o ato de 14 de dezembro de 1965, do Tribunal de Contas, de registro da concessão de reforma ao ex-Cabo do Exército Ubiratan Potiguar Torres, tendo Pareceres favoráveis, sob ns. 861 e 862, de 1966, da Comissão de Constituição e Justiça e da Comissão de Finanças.

14

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 29 de 1966, originário da Câmara dos Deputados (nº 261-A-66 na Casa de origem), que torna definitivo o ato do Tribunal de Contas, de 9 de dezembro de 1965, de registro sob reserva da despesa de Cr\$ 48.855 (quarenta e oito mil oitocentos e sessenta e cinco cruzeiros), em favor da The City of Santos Improvements Company Limited, sucedida pela cidade de Santos — Serviços de Eletricidade e Gás S.A., proveniente de fornecimento de energia elétrica à Base Aérea de Santos, Ministério da Aeronáutica, nos

meses de julho a dezembro de 1951, tendo Pareceres favoráveis, sob os números 979 e 980, de 1966, da Comissão de Constituição e Justiça e da Comissão de Finanças.

15

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 36, de 1966, originário da Câmara dos Deputados (nº 201-B-34 na Casa de origem), que autoriza o Tribunal de Contas a registrar contrato celebrado, em 15 de setembro de 1966, entre a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia e o Governo do Estado de Mato Grosso, tendo Pareceres favoráveis, sob ns. 835 e 837, de 1966, das Comissões de Constituição e Justiça e de Finanças.

16

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 39, de 1966, originário da Câmara dos Deputados (nº 279-B-63, na Casa de origem), que reforma decisão delegatória do Tribunal de Contas da União, proferida na sessão de 8 de outubro de 1964, para efeito de tornar definitivo o registro da concessão de reforma ao Soldado Justo Nunes, tendo Pareceres favoráveis, sob ns. 977 e 978, de 1966, das Comissões de Constituição e Justiça e de Finanças.

17

Discussão, em turno único, do Projeto de Resolução nº 54, de 1966, de autoria da Comissão Diretora, que apresenta Maria Maracatá Daltro, Oficial Legislativo, PL-5, do Quadro da Secretaria do Senado Federal.

18

Discussão, em turno único, do Projeto de Resolução nº 55, de 1966, (de autoria da Comissão Diretora), que põe à disposição do Governo do Estado de Goiás o Querador de Sem Substituto, FF-6, Antônio de Pina, do Quadro Especial do Senado Federal.

19

Discussão, em turno único, do Projeto de Resolução nº 56, de 1966, (de autoria da Comissão Diretora), que prorroga, por um ano, a licença concedida ao Auxiliar Legislativo, PL-2, Milton Roberto Neves Carneiro Campelo, do Quadro da Secretaria do Senado Federal.

20

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 223, de 1966, nº 3.836-A-60, na Casa de origem, de iniciativa do Sr. Presidente da República, que dispõe sobre a proteção à fauna e dá outras providências, tendo Pareceres favoráveis, sob ns. 819 e 1.030, de 1966, das Comissões de Constituição e Justiça e de Finanças.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Está encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 17 horas e 45 minutos).

ATA DA 144ª SESSÃO, EM 4 DE OUTUBRO DE 1966

4ª Sessão Legislativa,
da 5ª Legislatura

PRESIDÊNCIA DOS SRS.: MOURA ANDRADE E GILBERTO MARINHO.

As 18 horas acham-se presentes os Srs. Senadores:

José Guimard
Vivaldo Lima
Edmundo Levi
Zacharias de Assumpção
Cautela Pinheiro

Lobão da Silveira
Eugênio Barros
Sebastião Archer
Victorino Freira
Joaquim Parente
José Cândido
Siegfredo Pacheco
Menezes Pimentel
Wilson Gonçalves
Dix-Huit Rosado
Dinarte Mariz
Manoel Villaga
Ray Carneiro
Argemiro de Figueiredo
Rui Palmeira
Arnon de Melo
Haribaldo Vieira
Júlio Leite
José Leite
Aloysio de Carvalho
Josephat Marinho
Jefferson de Aguiar
Eurico Rezende
Raul Guberti
Miguel Couto
Vasconcelos Torres
Gilberto Marinho
Milton Campos
Padre Calazans
Lino de Mattos
Moura Andrade
José Feliciano
Pedro Ludovico
Lopes da Costa
Filinto Müller
Bezerra Neto
Adolpho Franco
Mello Braga
Ismael Bornhausen
Antônio Carlos
Atilio Fontana
Guido Mondim
Daniel Krieger
Mem de Sá — 49 —

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — A lista de presença acusa o comparecimento de 49 Srs. Senadores. Havendo número regimental, declaro aberta a sessão. Vai ser lida a ata.

O Sr. 2º Secretário procede à leitura da ata de sessão anterior, que é sem debate aprovada.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — O Sr. 1º Secretário vai proceder à leitura do requerimento que se acha sobre a mesa.

É lido e aprovado o seguinte

Requerimento nº 372, de 1966

Nos termos dos arts. 211, letra p, e 315, do Regimento Interno, requerido dispensa de publicação para imediata discussão e votação da redação final do Projeto de Lei da Câmara nº 233, de 1966 (nº 3.833-A-60, na Casa de origem).

Sala das Sessões, 4 de outubro de 1966. — *Guido Mondim*.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Em consequência, passa-se à imediata discussão e votação da redação final da emenda do Senado no Projeto de Lei da Câmara dos Deputados nº 233, de 1966, de iniciativa do Sr. Presidente da República, que estende o material destinado a uma fábrica de leite em pó a licença prevista na Lei nº 4.265, de 3 de outubro de 1963.

Em discussão a redação final. (Pausa.)

Não havendo quem peça a palavra, encerro a discussão.

Em votação.

Os Senhores Senadores que aprovam a redação final queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Está aprovada. O projeto voltou à Câmara dos Deputados, sendo designado o Sr. Bezerra Neto, para acompanhar naquela Casa, o estudo da emenda do Senado.

É a seguinte a redação final aprovada:

COMISSÃO DE REDAÇÃO

Parecer nº 1.003, de 1966

Redação final da emenda do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 233, de 1966, (nº 3.833-A, de 1966, na Casa de origem).

Relator: Sr. Bezerra Neto.

A Comissão apresenta a redação final da emenda do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 233, de 1966, (nº 3.833-A-60, na Casa de origem), que estende o material destinado a uma fábrica de leite em pó a licença prevista na Lei nº 4.265, de 3 de outubro de 1963.

Sala das Sessões, 4 de outubro de 1966. — *Lino de Mattos*, Presidente. — *Bezerra Neto*, Relator. — *Antônio Carlos*.

ANEXO AO PARECER Nº 1.003-63

Redação final da emenda do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 233, de 1966, (nº 3.833-A, de 1966, na Casa de origem), que estende o material destinado a uma fábrica de leite em pó a licença prevista na Lei nº 4.265, de 3 de outubro de 1963.

EMENDA Nº 1

(Corresponde à Emenda nº 1 — CF)

I — Ao art. 1º

Dê-se a seguinte redação:

*Art. 1º A licença dos impostos de importação e de consumo, concedida pela Lei nº 4.265, de 3 de outubro de 1963, estende-se aos materiais que trabalham os certificados de cobertura cambial emitidos pela Carteira de Câmbio do Banco do Brasil, sob os ns. 18-61-24.920, 18-61-24.623, 18-61-24.624, 18-61-24.625, 18-61-25.344, em nome da Cooperativa de Laticínios de São Carlos, e 18-65-5.730, em nome da Cooperativa Agrícola de Cotta, Estado de São Paulo.

II — Altera-se, em consequência, a emenda do Projeto.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Sobre a mesa, outro requerimento de dispensa de publicação, para imediata discussão e votação da redação final, que será lido pelo Sr. 1º Secretário.

É lido e aprovado o seguinte

Requerimento nº 373, de 1966

Nos termos dos arts. 211, letra p, e 315, do Regimento Interno, requerido dispensa de publicação para imediata discussão e votação da redação final do Projeto de Lei da Câmara nº 244, de 1966, nº 3.839-B-64, na Casa de origem.

Sala das Sessões, 4 de outubro de 1966. — *Guido Mondim*.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Em consequência, passa-se imediatamente à discussão e votação da redação final do Projeto de Lei nº 244, de 1966, da Câmara dos Deputados, que inclui a Faculdade de Economia São Luís, na

Cidade de São Paulo, entre os estabelecimentos de ensino superior subvencionados por força da Lei nº 1.254, de 4 de dezembro de 1959.

Em discussão a redação final. (Pausa.)

Não havendo quem peça a palavra, encerro a discussão.

Em votação.

Os Senhores Senadores que aprovam queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Está aprovada.

O projeto vai à sanção

É a seguinte a redação final aprovada:

COMISSÃO DE REDAÇÃO

Parecer nº 1.004, de 1966

Redação final do Projeto de Lei da Câmara nº 244, de 1966, (nº 3.839-B-64, na Casa de origem).

Relator: Sr. Bezerra Neto.

A Comissão apresenta a redação final do Projeto de Lei da Câmara nº 244, de 1966, (nº 3.839-B-64, na Casa de origem), que inclui a Faculdade de Economia São Luís, na Cidade de São Paulo, entre os estabelecimentos de ensino superior subvencionados na forma do disposto na Lei nº 1.254, de 4 de dezembro de 1959.

Sala das Sessões, 4 de outubro de 1966. — *Lino de Mattos*, Presidente. — *Bezerra Neto*, Relator. — *Antônio Carlos*.

ANEXO AO PARECER Nº 1.004, DE 1966

Redação final do Projeto de Lei da Câmara nº 244, de 1966, (número 3.839-B-64, na Casa de origem), que inclui a Faculdade de Economia São Luís, na Cidade de São Paulo, entre os estabelecimentos de ensino superior subvencionados na forma do disposto na Lei nº 1.254, de 4 de dezembro de 1959.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É incluída entre os estabelecimentos de ensino superior subvencionados na forma do disposto na Lei nº 1.254, de 4 de dezembro de 1959, com as modificações da Lei nº 3.641, de 10 de outubro de 1959, a Faculdade de Economia São Luís, na Cidade de São Paulo.

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

PARECER Nº 1.004, DE 1966

Redação final do Projeto de Lei da Câmara nº 244, de 1966, (nº 3.839-B-64, na Casa de origem).

Relator: Sr. Bezerra Neto.

A Comissão apresenta a redação final do Projeto de Lei da Câmara nº 244, de 1966, (nº 3.839-B-64, na Casa de origem), que inclui a Faculdade de Economia São Luís, na Cidade de São Paulo, entre os estabelecimentos de ensino superior subvencionados na forma do disposto na Lei nº 1.254, de 4 de dezembro de 1959.

Sala das Sessões, 4 de outubro de 1966. — *Lino de Mattos*, Presidente. — *Bezerra Neto*, Relator. — *Antônio Carlos*.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — O Senhor 1º Secretário irá proceder à leitura da outro requerimento da mesma natureza.

É lido e aprovado o seguinte

REQUERIMENTO

Nº 374, DE 1966

Nos termos dos arts. 211, letra p, e 315, do Regimento Interno, requero dispensa de publicação para a imediata discussão e votação da redação final do Projeto de Decreto Legislativo nº 18, de 1966 (nº 241-A-65 na Casa de origem).

Sala das Sessões, em 4 de outubro de 1966. — *Guido Mondim*.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Em discussão a redação final do projeto de Decreto Legislativo nº 18-66, que aprova o Acordo de Cooperação para Usos Cíveis de Energia Atômica entre o Governo dos Estados Unidos da América e o Governo dos Estados Unidos do Brasil, assinado em Washington em 8 de julho de 1965.

Se nenhum dos Senhores Senadores quiser fazer uso da palavra, encerrarei a discussão. (Pausa.)

Está encerrada.

Em votação.

Os Senhores Senadores que aprovam a Redação Final queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Aprovada. O projeto vai à promulgação.

É a seguinte a Redação Final aprovada:

COMISSÃO DE REDAÇÃO

Parecer nº 1.005, de 1966

Redação final do Projeto de Decreto Legislativo nº 18, de 1966 (nº 241-A, de 1965, na Casa de origem).

Relator: Sr. Antônio Carlos

A Comissão apresenta a redação final do Projeto de Decreto Legislativo nº 18, de 1966 (nº 241-A-65, na Casa de origem), que aprova o Acordo de Cooperação para Usos Cíveis de Energia Atômica entre o Governo dos Estados Unidos da América e o Governo dos Estados Unidos do Brasil, assinado em Washington, em 8 de julho de 1965.

Sala das Sessões, em 4 de outubro de 1966. — *Eurico Resende* — Presidente. — *Antônio Carlos* — Relator. — *José Feliciano*.

ANEXO AO PARECER

Nº 1.005, DE 1966

Redação final do Projeto de Decreto Legislativo nº 18, de 1966 (nº 241-A, de 1965, na Casa de origem).

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, nos termos do artigo 66, nº 1, da Constituição Federal, e eu, Presidente do Senado Federal, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO

Nº DE 1966

Aprova o Acordo de Cooperação para Usos Cíveis de Energia Atômica entre o Governo dos Estados Unidos da América e o Governo dos Estados Unidos do Brasil, assinado em Washington, em 8 de julho de 1965.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É aprovado o Acordo de Cooperação para Usos Cíveis de Energia Atômica entre o Governo dos Estados Unidos da América e o Governo dos Estados Unidos do Brasil, assinado em Washington, em 8 de julho de 1965.

Art. 2º Este decreto legislativo entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — O Sr. 1º Secretário irá proceder à leitura do requerimento da mesma natureza.

É lido e aprovado o seguinte

REQUERIMENTO

Nº 375, DE 1966

Nos termos dos artigos 211, letra p, e 315, do Regimento Interno, requero dispensa de publicação, para imediata discussão e votação, da redação final do Projeto de Lei da Câmara número 239, de 1966 (nº 3.830-A-66, na Casa de origem).

Sala das Sessões, em 4 de outubro de 1966. — *Guido Mondim*.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Em discussão a redação final do Projeto de Lei da Câmara nº 239-66, que autoriza o Poder Executivo a abrir ao Poder Judiciário — Justiça do Trabalho — Tribunais Regionais do Trabalho da 2ª e 4ª Regiões, crédito suplementar destinado a suprir insuficiência de dotação no Anexo nº 3 do Orçamento Geral da República.

Se nenhum dos Senhores Senadores quiser fazer uso da palavra, encerrarei a discussão.

Está encerrada a discussão.

Em votação a redação final.

Os Senhores Senadores que aprovam queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Aprovada.

O Projeto vai à sanção.

É a seguinte a redação final aprovada:

COMISSÃO DE REDAÇÃO

Parecer nº 1.006, de 1966

Redação final do Projeto de Lei da Câmara nº 239, de 1966 (nº 3.830-A, de 1966, na Casa de origem.)

Relator: Sr. Antônio Carlos

A Comissão apresenta a redação final do Projeto de Lei da Câmara nº 239, de 1966 (nº 3.830-A-66, na Casa de origem), que autoriza o Poder Executivo a abrir, ao Poder Judiciário — Justiça do Trabalho — Tribunais Regionais do Trabalho das 2ª e 4ª Regiões, o crédito suplementar de Cr\$ 3.026.400.000 (três bilhões, vinte e seis milhões e quatrocentos mil cruzeiros), destinado a suprir insuficiências de dotações no Anexo 3 do Orçamento Geral da República.

Sala das Sessões, em 4 de outubro de 1966. — *Lino de Matos* — Presidente. — *Antônio Carlos* — Relator. — *Bezerra Neto*.

ANEXO AO PARECER

Nº 1.006, DE 1966

Redação final do Projeto de Lei da Câmara nº 239, de 1966 (nº 3.830-A, de 1966, na Casa de origem), que autoriza o Poder Executivo a abrir, ao Poder Judiciário — Justiça do Trabalho — Tribunais Regionais do Trabalho das 2ª e 4ª Regiões, o crédito suplementar de Cr\$ 3.026.400.000 (três bilhões, vinte e seis milhões e quatrocentos mil cruzeiros), destinado a suprir insuficiências de dotações do Anexo 3 do Orçamento Geral da República.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É o Poder Executivo autorizado a abrir, ao Poder Judiciário —

Justiça do Trabalho — Tribunais Regionais do Trabalho das 2ª e 4ª Regiões, o crédito suplementar de Cr\$ 3.026.400.000 (três bilhões, vinte e seis milhões e quatrocentos mil cruzeiros), destinado a suprir insuficiências de dotações do Anexo 3 do Orçamento Geral da República decorrido:

I — Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região

3.0.0.0 — Despesas Correntes

3.1.0.0 — Despesas de Custeio

3.1.1.0 — Pessoal

3.1.1.1 — Pessoal Civil

01.00 — Vencimentos e Vantagens Fixas:

01.01 — Vencimentos 1.323.991.900

01.07 — Gratificação pela participação em Órgão de Deliberação Coletiva 204.380.140

01.08 — Gratificação Adicional por tempo de serviço 421.627.960

1.950.000.000

(um bilhão novecentos e cinquenta milhões de cruzeiros);

II — Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região

3.0.0.0 — Despesas Correntes

3.1.0.0 — Despesas de Custeio

3.1.1.0 — Pessoal

3.1.1.1 — Pessoal Civil

01.00 — Vencimentos e Vantagens Fixas:

01.01 — Vencimentos 752.507.000

01.05 — Gratificação de Função 9.748.000

01.08 — Gratificação Adicional por tempo de serviço (quinquênios) 174.000.000

01.13 — Gratificação de Representação 5.995.000 942.250.000

02.00 — Despesas Variáveis com Pessoal Civil

02.03 — Substituições 95.000.000 95.000.000

3.2.0.0 — Transferências Correntes

3.2.5.0 — Salário-Família

01.00 — Pessoal Civil 39.000.000

03.00 — Inativos Cíveis 150.000 39.150.000

1.076.400.000

(um bilhão, setenta e seis milhões e quatrocentos mil cruzeiros).

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

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — O Sr. 1º Secretário irá proceder à leitura de requerimento de urgência.

É lido e aprovado o seguinte:

REQUERIMENTO Nº 376, DE 1966

Requeremos urgência, nos termos do art. 326, nº 5-B, do Regimento Interno, para o Projeto de Lei da Câmara nº 254, de 1966, que autoriza o Poder Executivo a abrir, pelo Ministério da Fazenda, o crédito especial de Cr\$ 13.515.963.777, para atender a despesas decorrentes do aumento de vencimentos de servidores do Poder Judiciário e do Tribunal de Contas da União.

Sala das Sessões, 4 de outubro de 1966. — *Wilson Gonçalves*. — *Jefferson de Aguiar*. — *Bezerra Neto*. — *Gilberto Marinho*.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — De acordo com o voto do Plenário, passa-se à imediata apreciação da matéria.

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei nº 254-66, de iniciativa do Sr. Presidente da República, que autoriza o Poder Executivo a abrir, pelo Ministério da Fazenda, o crédito especial de

Cr\$ 13.515.963.777 (treze bilhões, quinhentos e quinze milhões, novecentos e sessenta e três mil e setecentos e setenta e sete cruzeiros), para atender às despesas decorrentes do aumento de vencimentos dos servidores do Poder Judiciário e do Tribunal de Contas da União, em regime de urgência por força da aprovação de requerimento nesta sessão, nos termos do art. 327, alínea b, do Regimento Interno, dependendo de parecer da Comissão de Finanças.

Solicito ao Presidente da Comissão de Finanças, Sr. Senador Argemiro de Figueiredo, para prolatar parecer ou designar relator para a matéria.

O SR. ARGEMIRO DE FIGUEIREDO — Designo Relator o Sr. Senador Manoel Vilça.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Tem a palavra o Sr. Senador Manoel Vilça.

O SR. MANOEL VILÇA (Para emitir parecer) — Sr. Presidente, Senhores Senadores, tratando-se de mensagem do Poder Executivo plenamente justificada, a Comissão de Finanças é de parecer favorável à aprovação do projeto nos termos em que é proposto.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — O parecer da Comissão de Finanças é favorável.

Em discussão a matéria.

Se nenhum Sr. Senador desejar fazer uso da palavra, encerrarei a discussão. (Pausa.)

Está encerrada.

Em votação.

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

Foi aprovado. Irá à sanção.

O SR. PRESIDENTE:

(Moura Andrade) — Passa-se à Ordem do Dia. As matérias constantes dos itens 1 a 4 da pauta deverão ser discutidas e votadas em sessão secreta.

São as seguintes:

Discussão, em turno único, do Parecer da Comissão de Relações Exteriores sobre a Mensagem nº 308-66 (nº de origem 555-66), de 1º do mês em curso, pela qual o Presidente da República submete ao Senado a escolha do Diplomata

Leonardo Eulálio do Nascimento e Silva, para a função de Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário do Brasil junto ao Governo da Federação da Malásia, cumulativamente com igual função que exerce junto ao Governo da Tailândia.

Discussão, em turno único, do Parecer da Comissão de Relações Exteriores sobre a Mensagem número 309-66 (número de origem 556-66), de 1º do mês em curso, pela qual o Presidente da República submete ao Senado a escolha do Diplomata Carlos da Ponte Ribeiro Eiras para a função de Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário do Brasil junto a Sua Majestade Juliana, Rainha dos Países Baixos.

Discussão, em turno único, do Parecer da Comissão de Relações Exteriores sobre a Mensagem número 310-66 (número de origem 557-66), de 1º do mês em curso, pela qual o Presidente da República submete ao Senado a escolha do Diplomata Jorge de Carvalho e Silva para a função de Embaixador e Plenipotenciário do Brasil junto ao Governo da República da Colômbia.

Discussão, em turno único, do Parecer da Comissão de Finanças sobre a Mensagem nº 341-66 (número 607-66), de 21 do mês em curso, pela qual o Presidente da República submete ao Senado a escolha do Sr. Sócrates Gálvez para integrar o Conselho Deliberativo da Casa da Moeda.

Solicito aos Srs. funcionários as necessárias providências para que a sessão se torne secreta.

(A sessão transforma-se em secreta às 18 horas e 40 minutos e volta a ser pública às 19 horas e 5 minutos).

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho) — Está reaberta a sessão pública.

Prossegue-se na apreciação da Ordem do Dia.

Discussão em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado número 30, de 1966, de iniciativa do Sr. Senador Gilberto Marinho, que estende à Sociedade Financeira dos Servidores Públicos do Brasil (FINABRA) o disposto na Lei nº 1.134, de 14 de junho de 1950, tendo Pare-

ceres favoráveis, sob ns. 915, 916 e 917, de 1966, das Comissões:

- de Constituição e Justiça;
- de Serviço Público Civil; e
- de Finanças.

Em discussão o projeto.

Nenhum dos Srs. Senadores desejando usar da palavra encerrarei a discussão. (Pausa.)

Está encerrada.

A votação se fará em escrutínio secreto.

Os Senhores senadores já podem votar. (Pausa.)

Vai-se proceder à apuração. (Pausa.)

Votaram "sim" 35 Srs. Senadores; votaram "não" 7 Srs. Senadores; houve 2 abstenções.

Está aprovado o projeto.

Vai à Comissão de Redação:

E' o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 30, DE 1966

Estende à Sociedade Financeira dos Servidores Públicos do Brasil (FINABRA) o disposto na Lei número 1.134, de 14 de junho de 1950.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Estendem-se à Sociedade Financeira dos Servidores Públicos do Brasil (FINABRA), sociedade civil com sede e foro no Estado da Guanabara, as prerrogativas e vantagens previstas na Lei número 1.134, de 14 de junho de 1950.

Art. 2º E' permitido aos servidores públicos associados da Sociedade Financeira do Brasil (FINABRA) consignar em folha de pagamento, além das mensalidades, outras contribuições sociais devidas, a essa entidade.

Art. 3º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho)

Discussão, em primeiro turno, do Projeto de Lei do Senado número E, de 1966, de autoria do Sr. Senador Bezerra Neto, que estabelece a obrigatoriedade do recolhimento, ao Banco do Brasil, ou a outros estabelecimentos oficiais de crédito, das consignações em pagamento e depósitos judiciais, tendo

— da Comissão de Constituição e Justiça, favorável;

— da Comissão de Finanças, favorável, com restrição do Sr. Senador Júlio Leite e voto vencido do Sr. Senador Mem de Sá.

Em discussão o projeto. (Pausa.)

Não havendo quem peça a palavra, encerro a discussão.

Em votação.

Os Senhores Senadores que aprovam o projeto, queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Está aprovado. O projeto voltará à Ordem do Dia para o segundo turno regimental.

E' o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 7, DE 1966

Estabelece a obrigatoriedade do recolhimento ao Banco do Brasil, ou a outros estabelecimentos oficiais de crédito, das consignações em pagamentos e depósitos judiciais.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 1º do Decreto-lei nº 3.077, de 26 de fevereiro de 1941, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 1º As consignações em pagamento e, em geral, as importâncias em dinheiro cujo levantamento ou utilização depender de autorização judicial serão obrigatoriamente recolhidos ao Banco do Brasil, Banco Central da República, Banco Nacional de Habitação, Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, ou às Caixas Econômicas Federais e Estaduais, a critério do Juízo competente.

Parágrafo único. Poderá ser feito o depósito em outro estabelecimento estadual e oficial de crédito, a critério do Juízo competente, se se provar que houve vantagens para o titular do crédito sobre os estabelecimentos referidos no artigo anterior."

Art. 2º Fica revogada a Lei número 1.869, de 27 de maio de 1953, que alterou o art. 1º do Decreto-lei número 3.077, de 26 de fevereiro de 1941.

Art. 3º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho)

Discussão, em 1º turno, do Projeto de Lei do Senado nº 14, de 1966, de autoria do Sr. Senador Guido Mondin, que atualiza o valor do financiamento atribuído pelo Art. 9º da Lei nº 3.253, de 27 de agosto de 1957, tendo Pareceres sob os ns. 851, 852, 853, 854 de 1966:

— da Comissão de Constituição e Justiça, favorável nos termos do substitutivo que oferece, com restrições do Sr. Senador Jefferson de Aguiar;

— da Comissão de Economia, favorável ao projeto;

— da Comissão de Agricultura, favorável ao substitutivo da Comissão de Constituição e Justiça;

— da Comissão de Finanças, favorável ao substitutivo da Comissão de Constituição e Justiça.

Em discussão o projeto e o substitutivo. (Pausa.)

Não havendo quem peça a palavra, declaro encerrada a discussão.

Em votação o substitutivo, que tem preferência regimental.

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

Está aprovado o substitutivo. Em consequência, fica prejudicado o projeto.

A matéria vai à Comissão de Redação, a fim de redigir o vencido para o segundo turno regimental.

E' o seguinte o substitutivo aprovado:

EMENDA SUBSTITUTIVA (C.C.J.)

Atualiza o valor do financiamento atribuído pelo Art. 9º da Lei número 3.253, de 27 de agosto de 1957.

O Congresso Nacional decreta.

Art. 1º Passa a ser a seguinte a redação do Art. 9º da Lei nº 3.253, de 27 de agosto de 1957:

Art. 9º A nota de crédito rural conterá, além dessa denominação, os requisitos dos ns. I, III, IV e VI a IX do art. 3º, só podendo ser usada para empréstimos ou financiamentos até vinte milhões de cruzeiros (Cr\$ 20.000.000.)

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

E' o seguinte o projeto prejudicado:

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 14, DE 1966

Atualiza o valor do financiamento atribuído pelo Art. 9º da Lei número 3.253, de 27 de agosto de 1957.

Passa a ser a seguinte a redação do art. 9º da Lei nº 3.253, de 27 de agosto de 1957:

"Art. 9º A nota de crédito rural conterá, além dessa denominação, os requisitos dos ns. I, III, IV e VI a IX do art. 3º, só podendo ser usada para empréstimos ou financiamentos até vinte milhões de cruzeiros (Cr\$ 20.000.000.)"

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho)

Discussão, em turno único, do Requerimento nº 311, de 1966, em que o Sr. Senador Vasconcelos Torres solicita ao Senado Federal expresse ao Sr. Ministro da Aeronáutica, Marechal-do-Ar Eduardo Gomes, o seu decidido aplauso pelo feito pioneiro da Força Aérea Brasileira, com o avião Hércules C-130, do 1º Esquadrão do 1º Grupo de Transportes, tendo Parecer favorável, sob o nº 976, de 1966, da Comissão de Constituição e Justiça.

Em discussão o requerimento.

Nenhum dos Srs. Senadores desejando usar da palavra, encerrarei a discussão. (Pausa.)

Está encerrada

Em votação.

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

Está aprovado.

Será feito o expediente ajeitado.

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho)

Discussão, em turno único, do Requerimento nº 343, de 1966, pelo qual o Sr. Senador José Erniril solicita informações a serem prestadas pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico sobre contratos em elaboração ou assinados pelo mesmo estabelecimento com finalidade de financiamentos à petroquímica.

Em discussão o requerimento.

Nenhum Sr. Senador desejando usar da palavra, encerrarei a discussão. (Pausa.)

Está encerrada.

Em votação o requerimento.

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

Está aprovado.

Serão pedidas as informações por intermédio do Sr. Ministro da Fazenda.

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho)

Discussão em turno único, do Projeto de Lei da Câmara número 250, de 1966 (nº 3.833-A-66, na Casa de origem), de iniciativa do Sr. Presidente da República, que cria cargos na carreira do magistério Público do Distrito Federal e das outras providências, tendo

Parecer favorável da Comissão Mista, proferido na fase de tramitação na Câmara, oralmente, pelo Sr. Deputado Celestino Filho, na sessão de 15 de setembro de 1966.

Há sobre a mesa requerimento de adiamento da discussão do projeto, de autoria do Sr. Senador Jefferson de Aguiar. Vai ser lido pelo Sr. 1º Secretário.

E' lido e aprovado o seguinte

REQUERIMENTO Nº 377, DE 1966

Nos termos dos arts. 212, letra 1, e 274, letra b, do Regimento Interno, requiro adiamento da discussão do Projeto de Lei da Câmara nº 250, de 1966 (nº 3.833-A-66, na Casa de origem), a fim de ser feita na sessão de 11 do corrente.

Sala das Sessões, em 4 de outubro de 1966. — Jefferson de Aguiar.

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho)

Em consequência, a matéria sai da Ordem do Dia.

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho)

Discussão em turno único, do Projeto de Lei da Câmara número 226, de 1966 (nº 3.795-A-66, na Casa de origem), de iniciativa do Sr. Presidente da República, que autoriza a instituição da Fundação Centro Nacional de Segurança, Higiene e Medicina do Trabalho e das outras providências, tendo

Pareceres favoráveis, sob números 942 e 943, de 1966, das Comissões:

- de Projetos do Executivo e
- de Finanças.

Em discussão o projeto. (Pausa.)

Não havendo quem peça a palavra, declaro encerrada a discussão.

Em votação.

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

Está aprovado

Vai à sanção.

E o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE LEI DA CAMARA Nº 226, DE 1966

(Nº 3.795-A, DE 1966, NA ORIGEM) *Autorização a instituição da Fundação Centro Nacional de Segurança, Higiene e Medicina do Trabalho e das outras providências.*

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a instituir uma Fundação destinada à criação e manutenção de um Centro Nacional de Segurança, Higiene e Medicina do Trabalho, que terá por objetivo principal e genérico a realização de estudos e pesquisas pertinentes aos problemas de segurança, higiene e medicina do trabalho.

Art. 2º Poderão participar, também, da instituição, manutenção e das atividades da Fundação entidades e organismos públicos e privados, nacionais, estrangeiros e internacionais.

Art. 3º O patrimônio constitutivo da instituição da Fundação e de sua manutenção será integrado pelas importâncias em espécie e bens de qualquer natureza que para tal fim forem destinados pelos instituidores e mantenedores, assim como por doações auxílios, subvenções ou prestações de entidades públicas e privadas nacionais, estrangeiras e internacionais.

Parágrafo único. Constituem igualmente patrimônio da Fundação as rendas de qualquer natureza que esta venha a auferir da execução remunerada de serviços.

Art. 4º Os estatutos determinarão a sede, estrutura, organização e forma de administração e de funcionamento da Fundação.

§ 1º Os estatutos elaborados pelos instituidores, segundo projeto oferecido pelo Ministério do Trabalho e Previdência Social, depois de ouvido o Procurador-Geral da República, serão submetidos à aprovação do Presidente da República.

§ 2º O representante do Poder Executivo na instituição da Fundação será designado pelo Ministro do Trabalho e Previdência Social, processando-se posteriormente, da mesma forma, tal representação nos vários órgãos que compuseram a estrutura e organização da Fundação.

Art. 5º As entidades seguradoras públicas e privadas são consideradas mantenedoras obrigatórias da Fundação, para a qual contribuirão com importância correspondente a 1% (um por cento) do valor dos prêmios, endossos, reajustes e correções pagos nos contratos de seguro contra acidentes do trabalho.

§ 1º O recolhimento das contribuições referidas neste artigo deverá realizar-se até o último dia do mês seguinte àquele em que se verificar o pagamento de tais prêmios, endossos, reajustes e correções, mediante depósito dos totais mensais na agência local ou mais próxima do Banco do Brasil S.A.

§ 2º O Banco do Brasil transferirá, automaticamente, todos os depósitos para sua Agência-Centro da localidade da sede da Fundação, a crédito de conta especial designada "Fundação Centro Nacional de Segurança, Higiene e Medicina do Trabalho".

Art. 6º Fica o Poder Executivo autorizado a abrir, no Ministério do Trabalho e Previdência Social, um crédito especial de Cr\$ 300.000.000 (trezentos milhões de cruzeiros), que será o valor da contribuição da União Federal na instituição da Fundação de que trata esta Lei.

Parágrafo único. O crédito a que se refere este artigo terá vigência pelo prazo de 3 (três) anos e a importância respectiva será depositada na conta referida no § 2º do artigo anterior imediatamente após a publicação oficial dos Estatutos da Fundação.

Art. 7º A obrigação do recolhimento da importância a que se refere o art. 3º terá vigência a partir do mês imediatamente posterior à publicação no Diário Oficial da União dos Estatutos da Fundação.

Art. 8º A Fundação gozará dos privilégios legais atribuídos às instituições de utilidade pública.

Art. 9º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho)

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 10, de 1965, originário da Câmara dos Deputados (nº 203-A de 1964 na Casa de origem) que mantém o ato do Tribunal de Contas da União, que denegou registro ao contrato de compra e venda celebrado entre a Superintendência das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional e Pinho e Terras Ltda., tendo pareceres, sob os números 892, 893, 894 de 1964 — da Comissão de Constituição e Justiça; 1º favorável, 2º pela constitucionalidade, de e juridicidade do substitutivo da Comissão de Finanças e oferecendo subemenda ao seu artigo 1º; da Comissão de Finanças, oferecendo substitutivo.

Em discussão o projeto com o substitutivo e a subemenda.

Nenhum dos Senhores Senadores desejando usar da palavra encerrarei a discussão. (Pausa.)

Está encerrada.

Em votação o substitutivo.

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

Está aprovado.

E' o seguinte o substitutivo aprovado:

EMENDA SUBSTITUTIVA

Autoriza o Tribunal de Contas a proceder ao registro de compra e venda de três imóveis situados em Guarapuava, Jaguaraiava e Paranaguá, no Estado do Paraná, firmado, em 31 de outubro de 1950, entre a Superintendência das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional, como outorgante vendedora, e Pinho e Terras Ltda., como outorgado comprador.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º E' o Tribunal de Contas autorizado a registrar o termo de compra e venda de três imóveis situados em Guarapuava, Jaguaraiava e Paranaguá, no Estado do Paraná, firmado, em 31 de outubro de 1950, entre a Superintendência das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional, como outorgante vendedora, e Pinho e Terras Ltda., como outorgado comprador.

Art. 2º Revogam-se as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho) Em votação a subemenda.

Os Senhores Senadores que a aprovam, queiram conservar-se sentados. Está aprovada.

E' a seguinte a subemenda aprovada:

EMENDA Nº (CCJ)

Substitua-se o art. 1º do substitutivo pelo seguinte:

"Art. 1º A Superintendência das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional é autorizada a complementar todas as vendas autorizadas por lei e realizadas por concorrência pública, inclusive de Pinho e Terras Ltda., cujos processos estejam tramitando administrativa ou judicialmente, inclusive para os fins previstos no nº III do art. 77 da Constituição Federal."

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho) Fica prejudicado o projeto. A matéria vai à Comissão de Redação.

E' o seguinte o projeto prejudicado:

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO

Nº 10, DE 1965

(Nº 203-A, de 1964, na Casa de origem)

Mantém o ato do Tribunal de Contas da União que denegou registro ao contrato de compra e venda, celebrado entre a Superintendência das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional e Pinho e Terras Ltda.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º E' mantido o ato do Tribunal de Contas da União que denegou registro ao contrato de compra e venda de três imóveis, situados em Guarapuava, Jaguaraiava e Paranaguá, no Estado do Paraná, firmado em 31 de outubro de 1950, entre a Superintendência das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional, como outorgante vendedora, e Pinho e Terras Ltda., como outorgado comprador.

Art. 2º Revogam-se as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho)

Discussão em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo número 24, de 1966, originário da Câmara dos Deputados (nº 257-B, de 1966, na Casa de origem) que mantém o ato de 14 de dezembro de 1965 do Tribunal de Contas, de registro da concessão de reforma ao ex-cabo do Exército Ubratan Potiguar Tôres, tendo pareceres favoráveis, sob os números 961 e 962, de 1966, da Comissão de Constituição e Justiça e da Comissão de Finanças.

Em discussão o Projeto.

(Pausa.)

Não havendo quem peça a palavra, declaro encerrada a discussão.

Em votação.

Os Senhores Senadores que o aprovam, queiram permanecer sentados.

(Pausa.)

Está aprovado.

Vai à Comissão de Redação.

E' o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 24, DE 1966

(Nº 257-B, na Câmara)

Mantém o ato de 14 de dezembro de 1965, do Tribunal de Contas, de registro da concessão de reforma ao ex-cabo do Exército, Ubratan Potiguar Tôres.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º E' mantido o ato de 14 de dezembro de 1965 do Tribunal de Contas de registro da concessão de reforma do ex-cabo do Exército, Ubratan Potiguar Tôres.

Art. 2º Revogam-se as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho):

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 29, de 1966, originário da Câmara dos Deputados (nº 261-A-66, na Casa de origem), que torna definitivo o ato do Tribunal de Contas, de 9 de dezembro de 1965, de registro sob reserva da despesa de Cr\$ 48.865 (quarenta e oito mil oitocentos e sessenta e cinco cruzeiros), em favor da The City of Santos Improvements Company Limited, sucedida pela cidade de Santos — Serviços de Eletricidade e Gás S.A., proveniente de fornecimento de energia elétrica à Base Aérea de Santos, Ministério da Aeronáutica, nos meses de julho a dezembro de 1951, tendo Pareceres favoráveis, sob os números 979 e 980, de 1966 da Comissão de Constituição e Justiça e da Comissão de Finanças.

Em discussão o projeto.

(Pausa.)

Nenhum Senador desejando usar da palavra encerrarei a discussão.

(Pausa.)

Está encerrada.

Em rotação.

(Pausa.)

Os Srs. Senadores que aprovam o projeto, queiram permanecer sentados.

(Pausa.)

Está aprovado. Vai à Comissão de Redação.

E' o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 29, DE 1966

(Nº 261-A-66, na Câmara)

Torna definitivo o ato do Tribunal de Contas, de 9 de dezembro de 1965, de registro sob reserva da despesa de Cr\$ 48.865 (quarenta e oito mil, oitocentos e sessenta e cinco cruzeiros), em favor da The City of Santos Improvements Company Limited, sucedida pela cidade de Santos — Serviços de Eletricidade e Gás S.A., proveniente de fornecimento de energia elétrica à Base Aérea de Santos, Ministério da Aeronáutica, nos meses de julho a dezembro de 1951.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica definitivo o ato do Tribunal de Contas da União, de 9 de dezembro de 1965, de registro sob reserva da despesa de Cr\$ 48.865 (quarenta e oito mil, oitocentos e sessenta e cinco cruzeiros), em favor da The City of Santos Improvements Company Limited, sucedida pela cidade de Santos — Serviços de Eletricidade e Gás S.A., proveniente de fornecimento de energia elétrica à Base Aérea de Santos, Ministério da Aeronáutica, nos meses de julho a dezembro de 1951.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho):

Discussão em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 36, de 1966, originário da Câmara dos Deputados (nº 201-B, de 1964 na Casa de origem), que autoriza o Tribunal de Contas a registrar contrato celebrado, em 15 de setembro de 1960, entre a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia e o Governo do Estado de

Mato Grosso, tendo Pareceres favoráveis, sob nºs. 886 e 887, de 1966, das Comissões de Constituição e Justiça e de Finanças.

Em discussão o projeto.

(Pausa.)

Nenhum Senador desejando usar da palavra, encerrarei a discussão.

(Pausa.)

Está encerrada.

(Pausa.)

Os Srs. Senadores que aprovam o projeto queiram permanecer sentados.

(Pausa.)

Está aprovado. Vai à Comissão de Redação.

E' o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 36, DE 1966

(Nº 201-B-64, na Câmara)

Autoriza o Tribunal de Contas a registrar contrato celebrado, em 15 de setembro de 1960, entre a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia e o Governo do Estado de Mato Grosso.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica o Tribunal de Contas autorizado a registrar o contrato celebrado, em 15 de setembro de 1960, entre a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia e o Governo do Estado de Mato Grosso, para aplicação da verba de Cr\$ 150.000.000 (cento e cinquenta milhões de cruzeiros), dotação de 1960, destinada ao prosseguimento do plano de eletrificação da região amazônica do Estado, em realização de estudos, levantamentos, projetos, desapropriação e construção de uma barragem no Rio Cuiabá, com instalação da central hidrelétrica, para abastecimento da Capital e Municípios vizinhos.

Art. 2º Revogam-se as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho):

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 39, de 1966, originário da Câmara dos Deputados (nº 278-A-66, na Casa de origem), que reforma decisão denegatória do Tribunal de Contas da União, proferida na sessão de 6 de outubro de 1964, para efeito de tornar definitivo o registro da concessão de reforma no soldado Justo Nunes, tendo

Pareceres favoráveis, sob nºs 977 e 978, de 1966, das Comissões:

— de Constituição e Justiça e
— de Finanças.

Em discussão o projeto. (Pausa.)

Nenhum Senador desejando usar da palavra, encerrarei a discussão.

(Pausa.)

Está encerrada.

Em votação. (Pausa.)

Os Srs. Senadores que aprovam o projeto queiram permanecer sentados.

(Pausa.)

Está aprovado. Vai à Comissão de Redação.

E' o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 39, DE 1966

(Nº 278-A-66, NA CÂMARA)

Reforma decisão denegatória do Tribunal de Contas da União, proferida em sessão de 6 de outubro de 1964, para efeito de tornar definitivo o registro da concessão de reforma ao soldado Justo Nunes.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica reformada a decisão do Tribunal de Contas da União, proferida em sessão de 6 de outubro de 1964, para efeito de tornar definitivo o registro da concessão de reforma ao soldado Justo Nunes.

Art. 2º Revogam-se as disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho):

Discussão, em turno único, do Projeto da Resolução nº 54, de 1966, de autoria da Comissão Diretora, que aposenta Maria Maracajá Daltro, Oficial Legislativo, PL-5, do Quadro da Secretaria do Senado Federal.

Em discussão o projeto. (Pausa.)

Nenhum dos Srs. Senadores desejando fazer uso da palavra para discussão, dou-a como encerrada.

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

Está aprovado.

O projeto volta à Comissão Diretora para a redação final.

PROJETO DE RESOLUÇÃO

Nº 55, de 1966

Discussão, em turno único, do Projeto de Resolução nº 55, de 1966 (de autoria da Comissão Diretora), que põe à disposição do Governo do Estado de Goiás, o Operador de Sem Substituto, FT-6, Antônio de Pina, do Quadro Especial do Senado Federal.

O SR. PRESIDENTE:

Em discussão.

Não havendo quem queira usar da palavra, encerrarei a discussão.

Está encerrada.

Em votação.

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

Está aprovado. Vai à Comissão Diretora para redação final.

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho):

Discussão, em turno único, do Projeto de Resolução nº 56, de 1966, de autoria da Comissão Diretora que prorroga, por um ano, a licença concedida ao Auxiliar Legislativo, PL-8, Nilson Roberto Novais Carneiro Campelo, do Quadro da Secretaria do Senado Federal.

Em discussão o projeto. (Pausa.)

Nenhum dos Srs. Senadores desejando usar da palavra para discussão, dou-a como encerrada.

Em votação.

Os Srs. Senadores que o aprovam, queiram permanecer sentados.

Está aprovado. Volta à Comissão Diretora para a redação final.

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho):

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 233, de 1966 (nº 3.806-A-68 na Casa de origem), de iniciativa do Senhor Presidente da República, que dispõe sobre a proteção à fauna e dá outras providências, tendo

Pareceres favoráveis, sob números 999 e 1.000, de 1966 das Comissões de Projetos do Executivo, com a emenda que oferece o de Finanças.

Em discussão o projeto.

O SR. ALOYSIO DE CARVALHO — Sr. Presidente, peço a palavra.

O SR. PRESIDENTE (Gilberto Marinho) — Tem a palavra, para discussão, o nobre Senador Aloysio de Carvalho.

O SR. ALOYSIO DE CARVALHO:

(Não foi revisto pelo orador) — Sr. Presidente, pedi a palavra para uma declaração antecipada de voto. Vou-me abster de votar o projeto, porque ele encerra matéria de grande importância em relação aos direitos individuais e não é possível ser apreciado pelo Senado sem o devido cuidado. Toda a parte relativa à penalidade parece-me conter princípios absurdos ou, pelo menos, incompreensíveis. No art. 2º, por exemplo, se declara: (le)

“São circunstâncias que agravam a pena, atores aquelas constantes do Código Penal e da Lei das Contravenções Penais, as seguintes:

... b) empregar fraude ou abuso de confiança;”

Ora, Sr. Presidente, aqui está uma agravante que consta do Código Penal e este projeto, transformado amanhã em lei, dirá que esta circunstância é aplicável além das que constam do Código Penal.

Quer dizer que esta circunstância, para juiz menos inteligente, será aplicável duplamente.

Estou fazendo apreciação superficial, porque muito rápida e observo que se declara no art. 27:

Constitui contravenções penais, puníveis com três meses a um ano de prisão simples ou multa de uma a dez vezes o salário-mínimo mensal do lugar e da data da infração, ou ambas as penas cumulativamente, violar os arts. 1º e seu § 2º; 2º, 3º, 4º, 5º e suas alíneas a, b e c; 10 e suas alíneas a, b, c, d, e, f, g, h, i, j, l e m; 13 e seu parágrafo único; 14, § 3º; 17, 18 e 19.

Imaginei, então, que não fosse punível como contravenção a violação da letra k do art. 10; mas, quando vou ao art. 10, não encontro a letra k. Po restas e por outras razões, que não vêm a pélo minudenciar, é que me abstenho de votar porque não quero assumir a responsabilidade de aprovar uma lei evidentemente defeituosa e contrária aos princípios gerais do Direito. (Muito bem.)

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho) — Continua em discussão o projeto. (Pausa.)

Não havendo quem peça a palavra declaro encerrada a discussão:

Vai-se votar o projeto com ressalva das duas emendas, da Comissão de Projetos do Executivo.

Os Srs. Senadores que aprovam o Projeto, queiram conservar-se sentados. (Pausa.)

Está aprovado.

E' o seguinte o projeto aprovado:

PROJETO DE LEI DA CÂMARA
N.º 233, DE 1966

(N.º 3.808-A, NA CASA DE ORIGEM)

Dispõe sobre a proteção à fauna, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Os animais de quaisquer espécies, em qualquer fase do seu desenvolvimento e que vivem naturalmente fora do cativeiro, constituindo a fauna silvestre, bem como seus ninhos, abrigos e criadouros naturais, são propriedades do Estado, sendo proibida a sua utilização, perseguição, destruição, caça ou apanha.

§ 1.º Se peculiaridades regionais comportarem o exercício da caça, a permissão será estabelecida em ato regulamentador do Poder Público Federal.

§ 2.º A utilização, perseguição, caça ou apanha de espécies da fauna silvestre em terras de domínio privado, mesmo quando permitidas na forma do parágrafo anterior, poderão ser igualmente proibidas pelos respectivos proprietários, assumindo estes a responsabilidade da fiscalização de seus domínios. Nestas áreas, para a prática do ato de caça é necessário o consentimento expresso ou tácito dos proprietários nos termos dos artigos 594, 595, 596, 597 e 598 do Código Civil.

Art. 2.º É proibido o exercício da caça profissional.

Art. 3.º É proibido o comércio de espécimes da fauna silvestre e de produtos e objetos que impliquem na sua caça, perseguição, destruição ou apanha.

§ 1.º Excetuam-se os espécimes provenientes de criadouros devidamente legalizados.

§ 2.º Será permitida, mediante licença da autoridade competente, a apanha de ovos, larvas e filhotes que se destinem aos estabelecimentos acima referidos, bem como a destruição de animais silvestres considerados nocivos à agricultura ou à saúde pública.

Art. 4.º Nenhuma espécie poderá ser introduzida no País, sem parecer técnico oficial favorável e licença expedida na forma da lei.

Art. 5.º O Poder Público criará:

a) Reservas Biológicas Nacionais, Estaduais e Municipais, onde as atividades de utilização, perseguição, caça, apanha ou introdução de espécimes da fauna e flora silvestres e domésticas, bem como modificações do meio ambiente, a qualquer título, são proibidas, ressalvadas as atividades científicas devidamente autorizadas pela autoridade competente;

b) Parques de Caça Federais, Estaduais e Municipais, onde o exercício da caça é permitido, abertos total ou parcialmente ao público, em caráter permanente ou temporário, com fins recreativos, educativos e turísticos.

Art. 6.º O Poder Público estimulará:

a) a formação e o funcionamento de clubes e sociedades amadoras de caça e de tiro ao voo, objetivando alargar o espírito associativista para a prática desse esporte;

b) a construção de criadouros destinados à criação de animais silvestres para fins econômicos e industriais.

Art. 7.º A utilização, perseguição, destruição, caça ou apanha de espécies da fauna silvestre, quando

consentidas na forma desta lei, serão consideradas atos de caça.

Art. 8.º O órgão público federal competente, no prazo de 120 dias, publicará e atualizará anualmente:

a) a relação das espécies cuja utilização, perseguição, caça ou apanha será permitida, indicando e delimitando as respectivas áreas;

b) a época e o número de dias em que o ato acima será permitido;

c) a quota diária de exemplares cuja utilização, perseguição, caça ou apanha será permitida.

Parágrafo único. Poderão ser, igualmente, objeto de utilização, caça, perseguição ou apanha os animais domésticos que, por abandono, se tornem selvagens ou ferais.

Art. 9.º Observado o disposto no artigo 8.º e satisfeitas as exigências legais, poderão ser capturados e mantidos em cativeiro espécimes da fauna silvestre.

Art. 10. A utilização, perseguição, destruição, caça ou apanha de espécimes da fauna silvestre são proibidas:

a) com visgos, atiradeiras, fundas, bодоques, veneno, incêndio ou armadilhas que maltratem a caça;

b) com armas à bala, a menos de três quilômetros de qualquer via férrea ou rodovia pública;

c) com armas de calibre 22 para animais de porte superior ao tapiti (*Sylvilagus brasiliensis*);

d) com armadilhas constituídas de armas de fogo;

e) nas zonas urbanas, suburbanas, povoadas e nas estâncias hidrominerais e climáticas;

f) nos estabelecimentos oficiais e acaes do domínio público, bem como nos terrenos adjacentes, até a distância de cinco quilômetros;

g) na faixa de quinhentos metros de cada lado do eixo das vias férreas e rodovias públicas;

h) nas áreas destinadas à proteção da fauna, da flora e das belezas naturais;

i) nos jardins zoológicos, nos parques e jardins públicos;

j) fora do período de permissão de caça, mesmo em propriedades privadas;

l) à noite, exceto em casos especiais e no caso de animais nocivos;

m) do interior de veículo de qualquer espécie.

Art. 11. Os Clubes ou Sociedades Amadoras de Caça e de tiro ao voo poderão ser organizados distintamente ou em conjunto com os de pesca, e só funcionarão, validamente, após a obtenção da personalidade jurídica, na forma da lei civil, e o registro no órgão público federal competente.

Art. 12. As entidades a que se refere o artigo anterior deverão requerer licença especial para seus associados transitarem com arma de caça e de esporte, para uso em suas sedes, durante o período de defeso e dentro do perímetro determinado.

Art. 13. Para o exercício da caça, é obrigatória a licença anual, de caráter específico e de âmbito regional, expedida pela autoridade competente.

Parágrafo único. A licença para caçar com armas de fogo deverá ser acompanhada do porte de arma emitido pela Polícia Civil.

Art. 14. Poderá ser concedida a cientistas pertencentes a instituições científicas ou oficializadas, ou por estas indicados, licença especial para a

coleta de material destinado a fins científicos, em qualquer época.

§ 1.º Quando se trata de cientistas estrangeiros, devidamente credenciados pelo país de origem, deverá o pedido de licença ser aprovado e encaminhado ao órgão público federal competente, por intermédio de instituição científica oficial do País.

§ 2.º As instituições a que se refere este artigo, para efeito da renovação anual da licença, darão ciência ao órgão público federal competente das atividades dos cientistas licenciados no ano anterior.

§ 3.º As licenças referidas neste artigo não poderão ser utilizadas para fins comerciais ou esportivos.

§ 4.º Aos cientistas das instituições nacionais que tenham, por lei, a atribuição de coletar material zoológico, para fins científicos, serão concedidas licenças permanentes.

Art. 15. O Conselho de Fiscalização das Expedições Artísticas e Científicas do Brasil ouvirá o órgão público federal competente toda vez que, nos processos em julgamento, houver matéria referente à fauna.

Art. 16. Fica instituído o registro das pessoas físicas ou jurídicas que negociem com animais silvestres e seus produtos.

Art. 17. As pessoas físicas ou jurídicas, de que trata o artigo anterior, são obrigadas à apresentação de declaração de estoques e valores, sempre que exigida pela autoridade competente.

Parágrafo único. O não-cumprimento do disposto neste artigo, além das penalidades previstas nesta lei, obriga o cancelamento do registro.

Art. 18. É proibida a exportação, para o Exterior, de peles e couros de anfíbios e répteis, em bruto.

Art. 19. O transporte interestadual e para o Exterior de animais silvestres, lepidópteros, e outros insetos e seus produtos, depende de guia de trânsito, fornecida pela autoridade competente.

Parágrafo único. Fica isento dessa exigência o material consignado a Instituições Científicas Oficiais.

Art. 20. As licenças de caçadores serão concedidas mediante pagamento de uma taxa anual equivalente a um décimo do salário-mínimo mensal.

Parágrafo único. Os turistas pagarão uma taxa equivalente a um salário-mínimo mensal, e a licença será válida por 30 dias.

Art. 21. O registro de pessoas físicas ou jurídicas a que se refere o art. 16 será feito mediante o pagamento de uma taxa equivalente a meio salário-mínimo mensal.

Parágrafo único. As pessoas físicas ou jurídicas de que trata este artigo pagarão, a título de licença, uma taxa anual para as diferentes formas de comércio até o limite de um salário-mínimo mensal.

Art. 22. O registro de clubes ou sociedades amadoras de que trata o art. 11 será concedido mediante pagamento de uma taxa equivalente a meio salário-mínimo mensal.

Parágrafo único. As licenças de trânsito com arma de caça e de esporte, referidas no art. 12, estarão sujeitas ao pagamento de uma taxa anual equivalente a um vigésimo de salário-mínimo mensal.

Art. 23. Far-se-á, com a cobrança da taxa equivalente a dois décimos do salário-mínimo mensal, o registro dos criadores.

Art. 24. O pagamento das licenças, registros e taxas previstas nesta

lei será recolhido ao Banco do Brasil S. A., em conta especial a crédito do Fundo Federal - Agropecuário, sob o título "Recursos da Fauna".

Art. 25 A União fiscalizará diretamente, pelo órgão executivo específico do Ministério da Agricultura ou em convênio com os Estados e Municípios, a aplicação das normas desta Lei, podendo, para tanto, criar os serviços indispensáveis.

Parágrafo único. A fiscalização da caça pelos órgãos especializados não exclui a ação da autoridade policial ou das Forças Armadas por iniciativa própria.

Art. 26. Todos os funcionários no exercício da fiscalização da caça são equiparados aos agentes de segurança pública, sendo-lhes assegurado o porte de armas.

Art. 27. Constitui contravenções penais, puníveis com três meses a um ano de prisão simples ou multa de uma a dez vezes o salário-mínimo mensal do lugar e da data da infração, ou ambas as penas cumulativamente violar os arts. 1.º e seu § 2.º; 2.º, 3.º, 4.º, 5.º e suas alíneas a, b e c; 10 e suas alíneas a, b, c, d, e, f, g, h, i, j, l e m; 13 e seu parágrafo único; 14, § 3.º; 17, 18 e 19.

Art. 28. Além das contravenções estabelecidas no artigo precedente, subsistem os dispositivos bre contravenções e crimes previstos no Código Penal e nas demais leis, com as penalidades neles contidas.

Art. 29. São circunstâncias que agravam a pena, afora aquelas constantes do Código Penal e da Lei das Contravenções Penais, as seguintes:

a) cometer a infração em período de defeso à caça ou durante a noite;

b) empregar fraude ou abuso de confiança;

c) aproveitar indevidamente licença de autoridade;

d) incidir a infração sobre animais silvestres e seus produtos oriundos de áreas onde a caça é proibida.

Art. 30. As penalidades incidirão sobre os autores, sejam eles:

a) direto;

b) arrendatários, parceiros, posseiros, gerentes, administradores, diretores, promitentes compradores ou proprietários das áreas, desde que praticada por prepostos ou subordinados e no interesse dos prepostos ou dos superiores hierárquicos;

c) autoridades que se omitirem ou facilitarem, por consentimento legal, na prática do ato.

Parágrafo único. Em caso de ações penais simultâneas, pelo mesmo fato, iniciadas por várias autoridades, o Juiz reunirá os processos na jurisdição em que se firmar a competência.

Art. 31. A ação penal independe de queixa, mesmo em se tratando de lesão em propriedade privada, quando os bens atingidos são animais silvestres e seus produtos, instrumentos de trabalho, documentos e atos relacionados com a proteção da fauna disciplinada nesta lei.

Art. 32. São autoridades competentes para instaurar, presidir e proceder a inquéritos policiais, lavrar autos de prisão em flagrante e intentar a ação penal, nos casos de crimes ou contravenções previstos nesta lei ou em outras leis que tenham por objeto os animais silvestres, seus produtos, instrumentos e documentos relacionados com os mesmos:

a) as indicadas no Código de Processo Penal;

b) os funcionários da repartição competente designados para a atividade da fiscalização.

Art. 33. A autoridade apreenderá os produtos de caça e os instrumentos utilizados na infração e se, por sua natureza ou volume, não puderem acompanhar o inquérito, serão entregues ao depositário público local, se houver, e, na sua falta, ao que for nomeado pelo juiz.

Parágrafo único. Em se tratando de produtos perecíveis, poderão ser os mesmos doados às instituições científicas, hospitais e casas de caridade mais próximos.

Art. 34. O processo das contravenções obedecerá ao rito sumário da Lei n.º 1.508, de 19 de dezembro de 1951.

Art. 35. Dentro de dois anos a partir da promulgação desta lei, nenhuma autoridade poderá permitir a adoção de livros escolares de leitura que não contenham textos sobre a proteção da fauna, aprovados pelo Conselho Federal de Educação.

§ 1.º Os programas de ensino de nível primário e médio deverão contar pelo menos com duas aulas anuais sobre a matéria a que se refere o presente artigo.

§ 2.º Igualmente, os programas de rádio e televisão deverão incluir textos e dispositivos aprovados pelo órgão público federal competente, no limite mínimo de cinco minutos semanais, distribuídos ou não, em diferentes dias.

Art. 36. É instituído o Conselho Nacional de Proteção à Fauna, com sede em Brasília, como órgão consultivo e normativo na política de proteção à fauna do País.

Parágrafo único. O Conselho, diretamente subordinado ao Ministério da Agricultura, terá sua composição e atribuições estabelecidas por decreto do Poder Executivo.

Art. 37. O Poder Executivo regulamentará a presente lei, no que for julgado necessário à sua execução.

Art. 38. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogados o Decreto-lei n.º 5.894, de 20 de outubro de 1943, e demais disposições em contrário.

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho) — Em votação das emendas da Comissão de Projetos do Executivo, aos arts. 30 e 32 do Projeto.

Os Senhores Senadores que as aprovam, queiram conservar-se sentados. (Pausa.)

Aprovadas.

O projeto vai à Comissão de Redação.

São as seguintes as emendas

EMENDA Nº 1 (CPE)

Ao art. 30, letra c, leia-se:

c) autoridades que, por ação ou omissão, consentirem na prática do ato ilegal, ou que cometerem abuso de poder.

EMENDA Nº 2 (CPE)

Dê-se ao art. 32 e suas alíneas a seguinte redação:

São autoridades competentes para instaurar, presidir e proceder a inquéritos policiais, lavrar autos de prisão em flagrante e intentar a ação penal, nos casos de crimes ou de contravenções previstos nesta lei ou em outras leis que tenham por objeto os animais silvestres, seus produtos, instrumentos e documentos relacionados com os mesmos, os indicados no Código de Processos Penal

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho) — Está esgotada a matéria da pauta.

Passa-se à apreciação do Requerimento nº 368, lida na sessão anterior, no qual os Srs. Senadores Vicente Bezerra Neto, Antônio Carlos e Melo Braga, solicitam licença para desempenho de missão diplomática, de caráter temporário, designados que foram para acompanhar o Excelentíssimo Senhor Ministro das Relações Exteriores na viagem que vai realizar a República Argentina, Chile, Bolívia e Uruguai.

Tem a palavra, para proferir o Parecer, como Relator da Comissão de Relações Exteriores, o Sr. Senador José Cândido.

O SR. JOSE CANDIDO:

(Para emitir parecer) — Sr. Presidente, designado pelo Presidente da Comissão de Relações Exteriores, para emitir parecer, devo informar à Casa que a Comissão nada tem a obstar à designação do Srs. Senadores Antônio Carlos, Bezerra Neto e Melo Braga, para, em companhia do Sr. Ministro de Estado das Relações Exteriores, visitarem os países da América Latina.

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho) — Em votação o requerimento.

Os Senhores Senadores que o aprovam, queiram ficar sentados. (Pausa.)

Aprovado.

Concedida a licença.

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho) — Sobre a mesa requerimento do Sr. Senador Guido Mondim.

Vai ser lido pelo Sr. 1.º Secretário.

E' lido e aprovado o seguinte

Requerimento nº 378, de 1966

Nos termos dos arts. 211, letra p, e 315, do Regimento Interno, requerio dispensa de publicação para a imediata discussão e votação da redação final do Projeto de Resolução nº 54, de 1966, que aposenta Maria de Maracajá Daltro, Oficial Legislativo PL-5, do Quadro da Secretaria do Senado Federal.

Sala das Sessões, em 4 de outubro de 1966. — Guido Mondim.

O SR. PRESIDENTE:

Em votação a Redação Final.

Os Srs. Senadores que a aprovam queiram conservar-se sentados. (Pausa.)

Aprovada.

O projeto vai à promulgação.

E' a seguinte a Redação Final

aprovada:

Parecer nº 1007, de 1966

Redação Final do Projeto de Resolução nº 54, de 1966, que aposenta, por invalidez, Maria de Maracajá Daltro, Oficial Legislativo PL-5, do Quadro da Secretaria do Senado Federal.

A Comissão Diretora apresenta a Redação Final do Projeto de Resolução nº 54, de 1966, nos seguintes termos:

RESOLUÇÃO Nº DE 1966

O Senado Federal resolve:

Artigo único. E' aposentada, de acordo com o art. 191, item I e § 3º da Constituição Federal, combinado com os artigos 340, item III, e 341, item III, da Resolução nº 6, de 1960, e a gratificação adicional a que faz

jus, a Oficial Legislativo PL-5, do Quadro da Secretaria do Senado Federal, Maria de Maracajá Daltro.

Sala da Comissão Diretora, em 4 de outubro de 1966. — Moura Andrade. — Vivaldo Lima. — Guido Mondim. — Sebastião Archer. — Raul Giuberti.

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho) — Sobre a mesa requerimento que vai ser lido.

E' lido e aprovado o seguinte

Requerimento nº 379, de 1966

Nos termos dos arts. 211, letra p, e 315, do Regimento Interno, requerio dispensa de publicação, para imediata discussão e votação, da redação final do Projeto de Resolução número 55, de 1966, que põe à disposição do Estado de Goiás, o Operador de Som Substituto, FT-6, Antônio de Pina, do Quadro Especial da Secretaria do Senado Federal.

Sala das Sessões, em 4 de outubro de 1966 — Gilberto Marinho.

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho) — Em consequência da aprovação do requerimento, passa-se à votação da Redação Final.

Em votação.

Os Srs. Senadores que aprovam a Redação Final do Projeto de Resolução nº 55 de 1966, queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Está aprovada.

O projeto vai à promulgação.

E' a seguinte a redação final aprovada:

Parecer nº 1008, de 1966

Redação final do Projeto de Resolução nº 55, de 1966, que põe à disposição do Governo do Estado de Goiás, o Operador de Som Substituto, FT-6, Antônio de Pina, do Quadro Especial da Secretaria do Senado Federal.

A Comissão Diretora apresenta a redação final do Projeto de Resolução nº 55, de 1966, nos seguintes termos:

RESOLUÇÃO Nº ..., DE 1966

O Senado Federal resolve:

Artigo único. E' posto à disposição do Governo do Estado de Goiás, nos termos dos artigos 92 e 300, item I, da Resolução nº 6, de 1960, pelo prazo de um ano e sem vencimentos, o Operador de Som Substituto, FT-6, do Quadro Especial da Secretaria do Senado Federal, Antônio de Pina.

Sala da Comissão Diretora, em 4 de outubro de 1966. — Moura Andrade, Vivaldo Lima, Dinarte Maria, Gilberto Marinho, Guido Mondim e Sebastião Archer.

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho) — Sobre a mesa outro requerimento de dispensa de publicação, de autoria do Senador Guido Mondim.

E' lido e aprovado o seguinte

REQUERIMENTO Nº 380, DE 1966

Nos termos dos arts. 211, letra p, e 315, do Regimento Interno, requerio dispensa de publicação, para imediata discussão e votação, da redação final do Projeto de Resolução nº 56, de 1966, que prorroga, por um ano, a licença concedida ao Auxiliar Legislativo PL-8, Nilson Roberto Novaes Carneiro Campelo, do Quadro da Secretaria do Senado Federal.

Sala das Sessões, em 4 de outubro de 1966. — Gilberto Marinho.

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho) — Em consequência da aprovação do Requerimento, passa-se à votação da Redação Final do Projeto de Resolução nº 56 de 1966.

Em votação.

Os Senhores que aprovam a Redação Final queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Está aprovada.

O projeto vai à promulgação.

E' a seguinte a Redação Final aprovada:

Parecer nº 1009, de 1966

Redação final do Projeto de Resolução nº 56, de 1966, que prorroga, por um ano, a licença concedida ao Auxiliar Legislativo, PL-8, Nilson Roberto Novaes Carneiro Campelo, do Quadro da Secretaria do Senado Federal.

A Comissão Diretora apresenta a redação final do Projeto de Resolução nº 56, de 1966, nos seguintes termos:

RESOLUÇÃO Nº DE 1966

O Senado Federal resolve:

Artigo único — É prorrogada, por um ano, a licença concedida pela Resolução nº 110, de 1965, que pôs à disposição do Governo do Estado de Pernambuco, sem vencimentos, nos termos do art. 300, item I do Regulamento da Secretaria do Senado Federal, o Auxiliar Legislativo, PL-8, do Quadro da Secretaria do Senado Federal, Nilson Roberto Novaes Carneiro Campelo.

Sala da Comissão Diretora, em 4 de outubro de 1966. — Auro Moura Andrade. — Vivaldo Lima. — Dinarte Maria. — Joaquim Parente. — Sebastião Archer. — Raul Giuberti.

O SR. EURICO DE REZENDE:

Sr. Presidente, peço a palavra.

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho) — Tem a palavra o nobre Senador Eurico Rezende.

O SR. EURICO DE REZENDE:

(Sem revisão do orador) — Sr. Presidente, quero apenas manifestar, mais uma vez, a minha estranheza frente ao esquema traçado para a apresentação de emendas e aferição do quórum, conforme os avisos que acabamos de receber.

Verifica-se, Sr. Presidente, que no item Minas e Energia no Plano do Carvão há um tratamento discriminatório, atribuindo apenas a Senador da região o direito de apresentar emendas no total de Cr\$ 33.333.000.

Todos sabem, Sr. Presidente, que tal prática vem sendo adotada, creio, de dois ou três anos a esta parte, não obstante a insatisfação dos representantes de outros Estados. Não sei, em que se baseia esse critério. Eu não tive oportunidade de apresentar à consideração da Casa projeto de lei, dando recursos do Fundo Nacional de Carvão para alimentar as usinas termelétricas no interior brasileiro, a partir da Ponta do Tubarão, no meu Estado.

Não encontro Sr. Presidente, qualquer justificativa para essa discriminação, através da qual somente os Senadores da região do carvão poderão emendar o orçamento, com base nos recursos decorrentes do Plano Nacional do Carvão. Assim, pedira a V. Ex.ª que nos desse uma explicação, porque esta multa foi dada pela Mesa.

Verifica-se, também no esquema, relativo à Amazônia, que apenas o representante da região, é dado o direito de apresentar emendas até o limite de quarenta milhões de cruzéis.

Com relação a essa rubrica, estou de pleno acordo porque devemos drenar para aquela região, recursos consideráveis, em consequência da sua construção econômica. No que diz respeito a fronteira sudoeste, também, porque são matérias de área restrita. Mas, no que diz respeito à tabela de Minas e Energia, só permitir a apresentação de emendas a representantes da região, isto é, da jurisdição do Plano Nacional do Carvão, e, num quantitativo tão elevado, Sr. Presidente parece-me discriminação, que não poderá prevalecer sem o meu protesto.

O Sr. Jefferson de Aguiar. — Permite V. Ex. um aparte? (Assentimento) V. Ex. tem muita razão. Inclusive a discriminação para apresentação de emendas é absolutamente ridícula, porque, para o nosso Estado — que exige imediata construção de uma usina hidrelétrica — não tive a oportunidade de apresentar uma só emenda para abastecimento d'água. Os municípios do interior do Espírito Santo, especialmente os do norte do Estado necessitam de grandes verbas, inclusive Vitória e Vila Velha, onde há verdadeira calamidade pública iminente, em virtude da carência do abastecimento d'água. Assim, não teremos possibilidade de atender às necessidades prementes do nosso Estado, até o fim do nosso mandato. Ficamos bitolados, mantidos dentro de linha mínima de ação, enquanto a Câmara dos Deputados, através de sua Comissão de Orçamento, distribui todas as dotações possíveis às regiões da Federação brasileira, deixando ao Senado, além da exiguidade de prazos, o mínimo de distribuição de dotações por Estado. É conhecido que o Senado representa os Estados no regime bicameral. Daí a representação igualitária. No entanto, não há igualdade de ação com a outra Casa do Congresso Nacional. Injusta a determinação, iníquo o procedimento que merecem o protesto que V. Ex. ora formula.

O Sr. Eurico Rezende. — Agradeço a contribuição constante do aparte de V. Ex. Estou certo de que o Ilustre Presidente da Casa adotará as medidas necessárias para que se estabeleça igualdade de tratamento,

no que diz respeito ao Ministério das Minas e Energia porque, tal discriminação é odiosa.

O Sr. Wilson Gonçalves. — Permite V. Ex. um aparte?
O Sr. Eurico Rezende. — Com todo o prazer.

O Sr. Wilson Gonçalves. — Já que V. Ex., com muita oportunidade, manifesta sua estranheza pelo fato que acaba de trazer ao nosso conhecimento, queria solidarizar-me com V. Ex., apresentando outro aspecto do assunto que também nos causa espécie. É que, este ano, além da premência de tempo, da exiguidade de verbas a nós destinadas para distribuição quase ridícula, há subversão das normas regimentais, pois, estamos apresentando emendas a projeto que não conhecemos, nem em parte nem em todo.

O Sr. Eurico Rezende. — Exatamente. V. Ex. traz uma verdade, que caracteriza mais ainda essa discriminação, além da balbúrdia reinante. Entendo que ela não deve prevalecer e, portanto, nós outros, devemos reagir, inclusive com as armas regimentais de pedido de verificação.

De minha parte, estou disposto a essa atividade, a essa reação.

Concedo, agora, o aparte ao Senhor Senador José Guimarães.

O Sr. José Guimarães. — Nobre Senador Eurico Rezende, V. Ex. faz muito bem por exemplo, em ressaltar o caso da Amazônia, porque, como sabe V. Ex., o fundo de dotação específica para aquela Região, é especial.

O Sr. Eurico Rezende. — Agradeço a colaboração de V. Excelência.

O Sr. Vivaldo Lima. — Permite V. Ex. um aparte?

O Sr. Eurico Rezende. — Ouço, com prazer, o aparte do Senhor Senador Vivaldo Lima.

O Sr. Vivaldo Lima. — Solidarizo-me com V. Ex., na reação à discriminação que se está fazendo sentir entre as duas Casas do Poder Le-

gislativo. Hoje, fui informado de que a Câmara dos Deputados já distribuiu a dotação destinada ao Distrito Federal, nada cabendo ao Senado, neste particular. Veja V. Ex. como a Câmara está procedendo, de maneira desordenada, na distribuição das verbas destinadas às delegações ou obras públicas que merecem, de parte dos parlamentares, atenção, ajuda pessoal e colaboração. Agora, em relação ao Distrito Federal, em apoio à reação de V. Ex., é um caso de clamor.

O Senado não tem direito a designar qualquer importância às obras do Distrito Federal. Somos procurados, a todo instante, nessa postulação de todo dia, sem condições de poder atender aos pedidos. Temos que fazer confissão desta ordem, no plenário, mas não podemos fazê-lo, diretamente, às partes que nos procuram.

O Sr. Eurico Rezende. — Sou grato à intervenção de V. Ex.

Sr. Presidente, vou apresentar emendas às tabelas do Ministério das Minas e Energia, disposto a usar de todos os recursos para que se dê tratamento igual a todos ou para que não se dê o benefício desse tratamento a nenhum Estado.

Éra o que tinha a dizer. (Muito bem. Muito bem.)

O SR. PRESIDENTE:

(Gilberto Marinho). — Hoje, às 21h 30m, as duas Casas do Congresso Nacional se reunirão, em sessão conjunta, para votação do Projeto de Lei nº 14, de 1966 (C.N.), de iniciativa do Sr. Presidente da República, que

autoriza o Poder Executivo a abrir, pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, o crédito especial de Cr\$... 63.600.000.000. (sessenta e cinco bilhões e seiscentos milhões de cruzeiros), em favor do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, para obras constantes do Programa de Construção, Pavimentação e Restauração de Rodovias do Plano Nacional de Viação para 1968.

Nada mais havendo a tratar, vou encerrar a sessão, designando para a próxima a seguinte

ORDEM DO DIA

Sessão de 5 de outubro de 1966

(Quarta-feira)

Discussão, em turno único, da redação final (oferecida pela Comissão de Redação, em seu Parecer número 969, de 1966), das emendas do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 150, de 1965 (nº 4.952, de 1962, na Casa de origem), que fixa o grau mínimo para aprovação de candidatos ao serviço público federal.

Discussão, em turno único, da redação final (oferecida pela Comissão de Redação, em seu Parecer nº 969, de 1966), do Projeto de Decreto Legislativo nº 6, de 1966, que mantém o ato do Tribunal de Contas denegatório de registro a contrato, de 24 de agosto de 1948, celebrado entre a Secção de Fomento Agrícola em Minas Gerais, do Ministério da Agricultura, e Juscelino Ribeiro da Fonseca.

(Gilberto Marinho). — Está encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 19 horas e 40 minutos.)

SECRETARIA DO SENADO FEDERAL

ATOS DO 1º SECRETÁRIO

PORTARIA Nº 25, DE 1966

O Primeiro Secretário, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 51, letra "j", nº 2, do Regimento Interno e de acordo com o disposto na Resolução nº 3, de 1963, resolve:

Designar Ronaldo Ferreira Dias, Oficial Legislativo, PL-6, para as funções de Secretário da Presidência da Comissão de Saúde.

Secretaria do Senado Federal em 4 de outubro de 1966. — Dinarte Mariz, 1º Secretário.

MESA

Presidente — Moura Andrade
 1º Vice-Presidente — Nogueira da Gama
 2º Vice-Presidente — Vivaldo Lima
 1º Secretário — Dinarte Mariz
 2º Secretário — Gilberto Marinho
 3º Secretário — Barros Carvalho
 4º Secretário — Cattete Pinheiro
 1º Suplente — Joaquim Parente
 2º Suplente — Guido Monalim
 3º Suplente — Sebastião Archer
 4º Suplente — Raul Giuberti

Liderança**DO GOVERNO**

Líder — Daniel Krieger

DA ARENA

Líder — Flinto Müller

Vice-Líderes

Rui Palmeira — Antônio Carlos — Wilson Gonçalves

DO MDB

Líder — Aurélio Vianna

Vice-Líderes — Bezerra Neto — João Abrahão

COMISSÃO DE AGRICULTURA**(7 MEMBROS)****COMPOSIÇÃO**

Presidente: José Ermírio

Vice-Presidente: Eugênio Barros

ARENA**TITULARES**

Eugênio Barros
 José Feliciano
 Lopes da Costa
 Antônio Carlos
 Júlio Leite

SUPLENTE

Vivaldo Lima
 Atílio Fontana
 Dix-Huit Rosado
 Adolpho Franco
 Zacharias de Assumpção

M D B

Argemiro de Figueiredo
 José Ermírio

Nelson Maculan
 Pedro Ludovico

Secretário: J. Ney Passos Dantas

Reuniões: Quartas-feiras às 16 ou 18 horas.

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA**(11 MEMBROS)****COMPOSIÇÃO**

Presidente: Senador Milton Campos

Vice-Presidente: Senador Wilson Gonçalves

ARENA**TITULARES**

Wilson Gonçalves
 Jefferson de Aguiar
 Atílio Fontana
 Benedito Pacheco
 Eurico Rezende
 Milton Campos
 Gay da Fonseca

SUPLENTE

Flinto Müller
 José Feliciano
 Daniel Krieger
 Menezes Pimentel
 Benedito Valadarez
 Melo Braga
 Vasconcelos Torres

MDB

Antônio Balbino
 Arthur Virgílio
 Bezerra Neto

Arão Steinbruch
 Adalberto Sena
 Edmundo Levi
 Aurélio Vianna

Josaphat Marinho
 Secretária: Maria Helena Buenc Brandão, Oficial Legislativo, PL-8.
 Reuniões: 4ªs.-feiras, às 16 horas.

COMISSÃO DO DISTRITO FEDERAL**(7 MEMBROS)****COMPOSIÇÃO**

Presidente: Silvestre Pericles

Vice-Presidente: Lopes da Costa

ARENA**TITULARES**

Eurico Rezende
 Heribaldo Vieira
 Lopes da Costa
 Melo Braga
 José Guilomard

SUPLENTE

José Feliciano
 Flinto Müller
 Zacarias de Assumpção
 Benedito Valadarez
 Vasconcelos Torres

MDB

Aurélio Vianna
 Silvestre Pericles

Oscar Passos
 Adalberto Sena

Secretário: Alexandre Mello
 Reuniões: Terças-feiras às 16 horas.

COMISSÃO DE ECONOMIA**(9 MEMBROS)****COMPOSIÇÃO**

Presidente: Atílio Fontana

Vice-Presidente: Arthur Virgílio

ARENA**TITULARES**

Atílio Fontana
 Júlio Leite
 José Feliciano
 Melo Braga
 Domicio Gondim
 Adolpho Franco

SUPLENTE

Jefferson de Aguiar
 José Leite
 Sigefredo Pacheco
 Zacarias de Assumpção
 Dix-Huit Rosado
 Gay da Fonseca

MDB

Nelson Maculan
 Pedro Ludovico
 Arthur Virgílio

José Ermírio
 João Abrahão
 Josaphat Marinho

Secretário: Cláudio Carlos Rodrigues Costa

Reuniões: Quartas-feiras às 15,30 horas

COMISSÃO DE EDUCAÇÃO E CULTURA**(7 MEMBROS)****COMPOSIÇÃO**

Presidente: Senador Menezes Pimentel

Vice-Presidente: Senador Padre Calazans

ARENA**TITULARES**

Menezes Pimentel
 Padre Calazans
 Gay da Fonseca
 Arnob de Melo
 José Leite

SUPLENTE

Benedicto Valadarez
 Atílio Fontana
 Melo Braga
 Sigefredo Pacheco
 Antônio Carlos

M D B

Antônio Balbino

Arthur Virgílio

Josaphat Marinho

Edmundo Levi

Secretário: Cláudio Carlos Rodrigues Costa

Reuniões: Quintas-feiras, às 16,30 horas

COMISSÃO DE FINANÇAS**(15 MEMBROS)****COMPOSIÇÃO**

Presidente: Senador Argemiro de Figueiredo

Vice-Presidente: Senador Irineu Bornhausen

ARENA**TITULARES**

Victorino Freire
 Lobão da Silveira
 Sigefredo Pacheco
 Wilson Gonçalves
 Irineu Bornhausen
 Adolpho Franco
 José Leite
 Domicio Gondim
 Manoel Villaga
 Lopes da Costa

SUPLENTE

Atílio Fontana
 José Guilomard
 Eugênio Barros
 Menezes Pimentel
 Antônio Carlos
 Daniel Krieger
 Júlio Leite
 Gay da Fonseca
 Melo Braga
 Flinto Müller

M D B

Argemiro de Figueiredo

Edmundo Levi

Bezerra Neto

Josaphat Marinho

João Abrahão

José Ermírio

Oscar Passos

Lino de Mattos

Pessoa de Queiroz

Silvestre Pericles

Secretário: Hugo Rodrigues Figueiredo.

Reuniões: Quartas-feiras às 10 horas.

COMISSÃO DE INDÚSTRIA E COMÉRCIO**(7 MEMBROS)****COMPOSIÇÃO**

Presidente: Senador José Feliciano

Vice-Presidente: Senador Nelson Maculan

ARENA**TITULARES**

José Feliciano
 Atílio Fontana
 Adolpho Franco
 Domicio Gondim
 Irineu Bornhausen

SUPLENTE

Lobão da Silveira
 Vivaldo Lima
 Lopes da Costa
 Eurico Rezende
 Eugênio Barros

M D B

José Ermírio
 Nelson Maculan

Arão Steinbruch
 Pessoa de Queiroz

Secretária: Maria Helena Buenc Brandão — Of. Leg. PL-8.
 Reuniões: Quintas-feiras, às 16 horas.

COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO SOCIAL

(9 MEMBROS)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Senador Heribaldo Vieira

Vice-Presidente: Senador José Cândido

ARENA**TITULARES**

Vivaldo Lima
José Cândido
Eurico Rezende
Zacharias de Assunção
Atílio Fontana
Heribaldo Vieira

SUPLENTE

José Guimard
José Leite
Lopes da Costa
Eugenio Barros
Lobão da Silveira
Manoel Villaga

M D B

Aarão Steinbruch
Edmundo Levi
Ruy Carneiro

Antônio Balbina
Aurélio Vianna
Bezerra Neto

Secretário: Claudio I. C. Leal Neto.

Reuniões: Terças-feiras às quinze horas.

COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA

(7 MEMBROS)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Josaphat Marinho

Vice-Presidentes: Domicio Gondim

ARENA**TITULARES**

Domicio Gondim
Jefferson de Aguiar
Benedicto Valladares
José Leite
Lopes da Costa

SUPLENTE

Alonso Arinos
José Feliciano
José Cândido
Mello Braga
Filinto Müller

M D B

Josaphat Marinho
José Ermirio

Argemiro de Figueiredo
Neilson Maculan

Secretário: Claudio I. C. Leal Neto.

Reuniões: Quartas-feiras, às quinze horas.

(7 MEMBROS)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Senador Ruy Carneiro

Vice-Presidente: Senador Manoel Villaga.

ARENA**TITULARES**

Manoel Villaga
Sigefredo Pacheco
Heribaldo Vieira
Júlio Leite
Dix-Huit Rosado

SUPLENTE

Menezes Pimental
José Leite
Lopes da Costa
Antônio Carlos
Domicio Gondim

M D B

Aurélio Vianna
Ruy Carneiro

Argemiro de Figueiredo
Pessoa de Queiroz

Secretário: Claudio I. C. Leal Neto.

Reuniões: Quintas-feiras, às dezessete horas.

COMISSÃO DE PROJETOS DO EXECUTIVO

(5 MEMBROS)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Senador Jefferson de Aguiar

Vice-Presidente: Senador Antônio Carlos

ARENA**TITULARES**

Jefferson de Aguiar
Wilson Gonçalves
Antônio Carlos
Gay da Fonseca
Eurico Rezende
José Guimard

SUPLENTE

José Feliciano
Filinto Müller
Daniel Krieger
Adolpho Franco
Irineu Bornhausen
Rui Palmeira

M D B

Bezerra Neto
José Ermirio
Lino de Mattos

Antônio Balbina
Aurélio Vianna
Ruy Carneiro

Secretário: José Soares de Oliveira Filho.

Reuniões: Quartas-feiras, às 15 horas.

COMISSÃO DE REDAÇÃO

(5 MEMBROS)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Senador Lino de Mattos

Vice-Presidente: Eurico Rezende

ARENA**TITULARES**

Antônio Carlos
Eurico Rezende
Vasconcelos Torres

SUPLENTE

Filinto Müller
José Feliciano
Dix-Huit Rosado

M D B

Bezerra Neto
Lino de Mattos

Edmundo Levi
Silvestre Falcões

Secretária: Sarah Abrahão

Reuniões: Quintas-feiras, às 16 horas.

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES

(11 MEMBROS)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Senador Benedicto Valladares

Vice-Presidente: Senador Pessoa de Queiroz

ARENA**TITULARES**

Benedicto Valladares
Filinto Müller
Rui Palmeira
Vivaldo Lima
Antônio Carlos
José Cândido
Padre Calazans

SUPLENTE

José Guimard
Victor de Freire
Menezes Pimental
Wilson Gonçalves
Irineu Bornhausen
Arnon de Melo
Heribaldo Vieira

M D B

Aarão Steinbruch
Aurélio Vianna
Oscar Passos
Pessoa de Queiroz

Argemiro de Figueiredo
João Abrahão
Neilson Maculan
Ruy Carneiro

Secretário: J. B. Castejon Branco.

Reuniões: Quartas-feiras às 16 horas.

COMISSÃO DE SAÚDE

(5 MEMBROS)

COMPOSIÇÃO

Vice-Presidente: Manoel Villaga

Presidente: Sigefredo Pacheco

ARENA**TITULARES**Sigefredo Pacheco
Miguel Couto
Manoel Villaga**SUPLENTE**Júlio Leite
Lopes da Costa
Eugênio de Barros**M D B**Adalberto Sena
Pedro LudovicoOscar Passos
Silvestre Péricles

Secretário: Alexandre Mello.

Reuniões: Terças-feiras, às 16 horas.

COMISSÃO DE SEGURANÇA NACIONAL

(7 MEMBROS)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Senador Zacarias de Assumpção

Vice-Presidente: Senador Oscar Passos

ARENA**TITULARES**José Guimard
Victorino Freire
Zacarias de Assumpção
Erineu Bornhausen
Sigefredo Pacheco**SUPLENTE**Atílio Fontana
Dix-Huit Rosado
Adolpho Franco
Eurico Rezende
Manoel Villaga**M D B**Oscar Passos
Silvestre PériclesJosaphat Marinho
Ruy Carneiro

Secretaria: Carmelita de Souza.

Reuniões: Quartas-feiras às 16 horas.

COMISSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO CIVIL

(7 MEMBROS)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Senador Vasconcelos Torres

Vice-Presidente: Senador Victorino Freire

ARENA**TITULARES**Vasconcelos Torres
Victorino Freire
Mello Braga
Arnob de Mello
Sigefredo Pacheco**SUPLENTE**José Feliciano
Filinto Müller
Antônio Carlos
Miguel Couto
Manoel Villaga**M D B**Adalberto Sena
Nelson MaculáAurélio Vianna
Lino de Mates

Secretário: J. Ney Passos Dantas.

Reuniões: Terças-feiras, às 16 horas.

**COMISSÃO DE TRANSPORTES, COMUNICAÇÕES
E OBRAS PÚBLICAS**

(5 MEMBROS)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Dix-Huit Rosado

Vice-Presidente: João Abrahão

ARENA**TITULARES**José Leite
Arnob de Melo
Dix-Huit Rosado**SUPLENTE**Eugênio Barros
Jefferson de Aguiar
José Guimard**M D B**João Abrahão
Ruy CarneiroArthur Virgílio
Pedro Ludovico

Secretaria: Carmelita de Souza.

Reuniões: Quintas-feiras, às 16 horas.

COMISSÃO DE VALORIZAÇÃO DA AMAZÔNIA

(5 MEMBROS)

COMPOSIÇÃO

Presidente: Edmundo Levi

Vice-Presidente: José Guimard

ARENA**TITULARES**José Guimard
Vivaldo Lima
Lopes da Costa**SUPLENTE**Filinto Müller
Zacarias de Assumpção
Lobão da Silveira**M D B**Edmundo Levi
Oscar PassosAdalberto Sena
Arthur Virgílio

Secretaria: Neuza Joanna Orlando Verissimo.

Reuniões: Terças-feiras, às 16 horas.