



Câmara dos Deputados

(Do Poder Executivo)

ASSUNTO:

PROTOCOLO N.º

Revoga o Decreto-lei nº 347, de 23 de março de 1938, que derogou o § 1º do Art. 1º do Decreto nº 24.511, de 29 de junho de 1934, que regula a utilização das instalações portuárias e dá outras providências.

DESPACHO : 16-9-53 - Às Com. de Transportes, Comunicações e O. Públicas

À Com. de Transportes em 17 de 9 de 19 53

DISTRIBUIÇÃO

Ao Sr. *Dep. Vazquez*, em 18/9/53

O Presidente da Comissão de *Aluísio Passos*

Ao Sr. _____, em 19

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em 19

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em 19

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em 19

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em 19

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em 19

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em 19

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em 19

O Presidente da Comissão de _____

PROJETO Nº 3601 DE 1953

17/9/53

SINOPSE

Projeto N.º de de de 19.....

Ementa:

.....

.....

Autor :

Discussão única

Discussão inicial

Discussão final

Redação final

Remessa ao Senado

Emendas do Senado aprovadas em de de 19.....

Sancionado em de de 19.....

Promulgado em de de 19.....

Vetado em de de 19.....

Publicado no "Diário Oficial" de de de 19.....



Lei 2481, de 12/5/55.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO

N.º 3.601-A — 1953

Revoga o Decreto-Lei n.º 347, de 23-3-1938, que derogou o parágrafo 1.º do artigo 1.º do Decreto n.º 24.511, de 29-6-1934, que reggula a utilização das instalações portuárias e dá outras providências; tendo parecer favorável da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas

PROJETO N.º 3.601-53, A QUE SE REFERE O PARECER

Art. 1.º Fica revogado o Decreto-lei n.º 347, de 23 de março de 1938, que derogou o § 1.º do artigo 1.º do Decreto n.º 24.511, de 29 de junho de 1934.

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

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

Mensagem n.º 356-53

Srs. Membros do Congresso Nacional:

Tenho a honra de encaminhar em anexo, dois projetos de lei revogando o Decreto-lei n.º 347, de 23 de março de 1938 e o artigo 20 da Lei n.º 420, de 13 de abril de 1937.

2. O objetivo desses dois projetos é devidamente justificado na exposição anexa do Ministro das Relações Exteriores.

Rio de Janeiro, 4 de setembro de 1953, 132.º da Independência e 65.º da República. — *Getúlio Vargas*

Exposição de Motivos do Ministério das Relações Exteriores

Em 2 de julho de 1953.

A S. Ex.ª o Sr. Dr. Getúlio Dornelles Vargas, Presidente da República.

Sr. Presidente:

Como é do conhecimento de Vossa Excelência, durante a visita ao Brasil,

em julho de 1952, do então Secretário de Estado dos Estados Unidos da América, Sr. Dean Acheson, foi proposta àquela autoridade o estudo de um plano conjunto para o fortalecimento e a reabilitação do sistema nacional de transportes marítimos.

2. Tendo em vista os entendimentos então levados a efeito, o Governo dos Estados Unidos da América, por nota de 23 de outubro de 1952, do Departamento de Estado à Embaixada do Brasil em Washington, submeteu à apreciação do Governo brasileiro um programa de ação conjunta, que deveria atender a quatro pontos fundamentais:

a) Conveniência de ser permitida a navios sob bandeira brasileira, a participação no transporte de carga proveniente de importações financiadas pelo "Export Import Bank";

b) Necessidade de maior número de navios novos para os serviços de cabotagem do Brasil;

c) Necessidade de ser eliminado o congestionamento dos principais portos do Brasil;

d) Conveniência de ser restabelecida a igualdade de tratamento para os navios sob bandeira dos Estados Unidos da América em portos brasileiros, bem como a igualdade no pagamento de emolumentos consulares em manifestos de carga e faturas consulares.

3. Nesse sentido, e no que tange à sua esfera de ação, o Governo dos Estados Unidos da América dispõe-se a:

a) Permitir, através da "Maritime Commission", que 50% das mercadorias adquiridas por empréstimo do Export Import Bank sejam transportadas em navios do Lloyd Brasileiro. Esse processo consiste na suspensão, para o Brasil da Resolução Pública n.º 17, medida idêntica à adotada em relação a alguns países europeus;

b) Solicitar ao Congresso dos Estados Unidos da América legislação que permita, nos termos do "Ships Sales Act", de 1946, a venda ao Brasil de navios cargueiros do tipo C1-M-AV1, destinados ao serviço de cabotagem.

4. O congestionamento dos portos brasileiros, que acarreta prejuízos de milhões de dólares às empresas de navegação e aos consumidores dos dois países, deverá ser eliminado através da execução de projetos já elaborados pela Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico.

5. As medidas dependentes do Governo brasileiro e constantes da proposta dos Estados Unidos da América dizem respeito a providências administrativas e legislativas que cancelem as seguintes disposições discriminatórias, referentes à navegação de longo curso:

a) Prioridade de atracação para navios do Lloyd Brasileiro;

b) Abatimento de 50% nos emolumentos consulares para as mercadorias embarcadas em navios do Lloyd Brasileiro.

6. A igualdade de tratamento de bandeiras, ponto básico das pretensões do Governo dos Estados Unidos da América, enquadra-se dentro dos princípios adotados pelo Brasil em Conferências internacionais e, a liberdade de participarem os navios de todas as nacionalidades, sem discriminação, do comércio internacional, constitui hoje prática reconhecida no campo do Direito Internacional Público.

7. Assim, a Convenção sobre o Regime Internacional dos Portos Marítimos (Genebra, 1923), assinada, porém não ratificada pelo Brasil, já havia estabelecido, no respectivo Tratado, o

princípio geral da igualdade de acesso aos portos e o tratamento portuário, extensivo a todas as Nações, mesmo às não contratantes.

8. O Conselho Consultivo Marítimo Unido (substituído mais tarde pela Organização Intergovernamental Consultiva Marítima), em sua reunião de maio de 1947, em Paris, da qual participou o Brasil, verberou a prioridade de atracação como forma de discriminação da qual se deveriam abster os Estados participantes. A mesma orientação veio a prevalecer no texto da Organização Intergovernamental Consultiva Marítima (Genebra, 1948), criada pelas Nações Unidas.

9. No terreno dos acordos bilaterais, tem sido consagrada a igualdade de tratamento para as embarcações mercantes. Disso é exemplo o Tratado de Comércio e Navegação firmado entre o Brasil e o Chile em 1943 e ainda em vigor.

10. Não é mais passível de controvérsia o princípio de não discriminação e, se a igualdade de direitos dos brasileiros e estrangeiros residentes no Brasil, que decorre do mesmo princípio, tem sido consagrada nas suas constituições políticas, não se deverá menosprezá-la na prática da política internacional.

11. A par dos argumentos de ordem jurídica, é ponderável lembrar que a possibilidade de retaliação por parte das nações atingidas por medidas discriminatórias poderá redundar em prejuízo para o próprio Lloyd Brasileiro, além de atingir interesses mais altos do país.

12. O Lloyd Brasileiro, pelo expediente n.º D-3.393, de 12 de novembro último, enviado ao Ministério das Relações Exteriores e pelo ofício n.º 255 998-52, de 19 do mesmo mês, dirigido à Presidência da República, manifestou-se de acordo com o programa de ação conjunta, diante das vantagens que compensarão a abolição das prerrogativas de que tem usufruído. No mesmo sentido se manifestou a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico.

13. Em face desses pronunciamentos, a Embaixada do Brasil em Washington foi autorizada a informar o Departamento de Estado da aceitação, pelo Executivo brasileiro, de programa proposto na nota de 23 de outubro de 1952.

14. Imediatamente após, foram tomadas as seguintes medidas de caráter administrativo:

a) Despacho presidencial exarado na Exposição de Motivos de n.º 3.129-52, de 3 de dezembro último, do Ministério da Fazenda, o qual completou o Aviso número GM-124, de 4 de abril de 1952, pelo qual o Ministério da Viação e Obras Públicas suspendeu a prioridade de atracação concedida aos navios do Lloyd Brasileiro. Dessa maneira ficaram extintas tôdas as preferências de que gozava aquela empresa de navegação;

b) Nota da Embaixada do Brasil em Washington ao Departamento de Estado solicitando que a "Maritime Commission" fôsse instruída no sentido de conceder o "waiver", nos termos da Resolução Pública n.º 17, para o transporte, em navios brasileiros, de mercadorias adquiridas naquele país através de empréstimos do Export Import Bank;

c) Nota da Embaixada do Brasil em Washington ao Departamento de Estado solicitando o envio de Mensagem ao Congresso dos Estados Unidos da América propondo a legislação necessária à venda ao Brasil de 12 cargueiros tipo C1-M-AV1.

15. Diante desses atos, o Departamento de Estado, em colaboração com a "Maritime Commission", determinou que fôsse suspensa a Resolução Pública n.º 17, o que veio permitir ao Lloyd Brasileiro partilhar o transporte de até 50% das mercadorias financiadas pelo Export Import Bank e destinadas à Companhia Siderúrgica Nacional, às estradas de ferro brasileiras, empresas elétricas, fábricas e outras.

16. Dessa forma, para a consecução final do plano de ação conjunta não restam senão as seguintes medidas, dependentes de legislação dos Congressos dos dois países, as quais, conforme ficou decidido, deverão ser tomadas simultaneamente:

a) Mensagem do Executivo norte-americano ao Congresso dos Estados Unidos da América, propondo legislação para a venda ao Brasil de 12 cargueiros do tipo C1-M-AV1;

b) Mensagem do Executivo brasileiro ao Congresso Nacional, pedindo a revogação do Decreto-lei n.º 347, de 23 de março de 1938 que serviu de base à concessão das regalias e prioridades de atracação aos navios do Lloyd Brasileiro, bem assim revogação do Artigo 20 da Lei n.º 420, de 10 de abril de 1937, que concede o abatimento de 50% aos embarcadores do Lloyd Brasileiro, relativamente aos vistos nos conhecimentos de carga e faturas consulares de mercadorias que se destinarem a navios daquela Empresa.

17. E' desnecessário ressaltar as vantagens que o programa em apreço trará ao Brasil. Devemos acentuar, não obstante, que as vantagens que poderiam advir ao Lloyd Brasileiro por motivo de abatimento de 50% nos conhecimentos de carga e faturas consulares têm sido praticamente nulas. Assim é que, apesar daquele privilégio, verificamos que, em nosso intercâmbio comercial com os Estados Unidos da América, a média de transporte efetuado pelo Lloyd Brasileiro não tem ultrapassado a 7% de nossas importações e a 5% das exportações.

18. Por outro lado, a permissão de transporte em navios brasileiros de 50% das mercadorias adquiridas por empréstimo do Export Import Bank, além de aumentar a participação do Lloyd Brasileiro no movimento comercial Brasil, Estados Unidos da América, representará uma economia de, aproximadamente, 13 milhões de dólares. Essa quantia tenderá a crescer, à medida que forem assinados novos contratos com aquela instituição de crédito.

19. Finalmente, lembremos ainda que a aquisição dos 12 navios C1-M-AV1, que representarão excepcional reforço à nossa frota de cabotagem, será feita a cerca de 1/3 do atual preço no mercado internacional.

20. Em vista do exposto, submeto à alta consideração de Vossa Excelência os inclusos projetos de lei que revogam o Artigo 20 da Lei n.º 420, de 10 de abril de 1937, bem assim o Decreto-lei n.º 347, de 23 de março de 1938.

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

LEGISLAÇÃO CITADA

DECRETO-LEI N.º 347 DE 23 DE MARÇO DE 1938

Derroga o § 1.º do art. 1.º do Decreto n.º 24.511 de 29 de junho de 1934.

O Presidente da República, atendendo ao que propôs o Ministério da Viação e Obras Públicas e usando da faculdade que lhe confere o art. 180 da Constituição Federal, decreta:

Artigo único. Fica excluído o Lloyd Brasileiro da proibição contida no parágrafo 1.º do art. 1.º do Decreto número 24.511, de 29 de junho de 1934, revogadas as disposições em contrário

Rio de Janeiro, 23 de março de 1938, 117.º da Independência e 50.º da República. — *Getúlio Vargas.* — *João de Mendonça Lima.*

DECRETO N.º 24.511 — DE 29 DE JUNHO DE 1934

Art. 1.º

§ 1.º — Todos os que se utilizarem das instalações portuárias receberão das administrações dos portos tratamento sem preferência, orientado pelo objetivo de conseguir das referidas instalações a mesma eficiência.

PARECER DA COMISSÃO DE TRANSPORTES, COMUNICAÇÕES E OBRAS PÚBLICAS

Acompanhado da mensagem número 356-53, de 4 de setembro de 1953, houve por bem o Senhor Presidente da República apresentar à consideração do Congresso Nacional o projeto n.º 3.601-53, revogando o Decreto-lei n.º 347 de 23 de março de 1938, que derogou o parágrafo 1.º do artigo 1.º do Decreto n.º 24.511 de 29 de junho de 1934.

O Decreto-lei n.º 347 citado, reza:

“Artigo único. Fica excluído o Lloyd Brasileiro da proibição contida no § 1.º do art. 1.º do Decreto número 24.511, de 29 de junho de 1934, revogadas as disposições em contrário”.

E o § 1.º do art. 1.º do Decreto número 24.511 reza:

“Art. 1.º

§ 1.º — Todos os que se utilizarem das instalações portuárias receberão das administrações dos portos tratamento sem preferência, orientado pelo objetivo de conseguir das referidas instalações a máxima eficiência”.

Como vemos, trata-se de assuntos ligados aos interesses do Lloyd Brasileiro, ou do próprio Governo.

A revogação proposta pelo Governo do Decreto-lei n.º 347 que exclui o Lloyd Brasileiro da proibição do Decreto n.º 24.511, é, como está documentado na “Exposição de Motivos” de 2 de junho de 1953, do Senhor Ministro das Relações Exteriores, compensada vantajosamente por concessões enumeradas no minucioso documento.

Trata-se, como vemos, de uma proposta do Governo, para solucionar com vantagem um assunto de uma empresa de navegação do próprio Governo: só nos resta, a meu ver, colaborar com o Poder Executivo, aprovar a presente proposição.

A Comissão aprovou o parecer.

Sala “Paulo de Frontin”, em 28 de maio de 1954. — *Edison Passos*, Presidente. — *Vasco Filho*, Relator. — *Coutinho Cavalcanti*. — *Mendonça Júnior*. — *Benedito Vaz*. — *Ostoj Roguski*. — *Saturnino Braga*. — *Henrique Pagnoncelli*. — *Manhães Barreto*.

Lote: 31
Calixa: 184
PL N.º 3601/1953
3



CÂMARA DOS DEPUTADOS



PROJETO

N.º 3.601 — 1953

Revoga o Decreto-Lei n.º 347, de 23 de Março de 1938, que derogou o parágrafo 1.º do artigo 1.º do Decreto n.º 24.511 de 29 de Junho de 1934, que regula a utilização das instalações portuárias e dá outras providências

(Do Poder Executivo)

Art. 1.º Fica revogado o Decreto-lei n.º 347, de 23 de março de 1938, que derogou o § 1.º do artigo 1.º do Decreto n.º 24.511, de 29 de junho de 1934.

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

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

Mensagem n.º 356-53

Srs. Membros do Congresso Nacional:

Tenho a honra de encaminhar em anexo, dois projetos de lei revogando o Decreto-lei n.º 347, de 23 de março de 1938 e o artigo 20 da Lei n.º 420, de 10 de abril de 1937.

2. O objetivo desses dois projetos é devidamente justificado na exposição anexa do Ministro das Relações Exteriores.

Rio de Janeiro, 4 de setembro de 1953, 132.º da Independência e 65.º da República. — *Getúlio Vargas*

Exposição de Motivos do Ministério das Relações Exteriores

Em 2 de julho de 1953.

A S. Ex.ª o Sr. Dr. Getúlio Dornelles Vargas, Presidente da República.

Sr. Presidente:

Como é do conhecimento de Vossa Excelência, durante a visita ao Brasil,

em julho de 1952, do então Secretário de Estado dos Estados Unidos da América, Sr. Dean Acheson, foi proposta àquela autoridade o estudo de um plano conjunto para o fortalecimento e a reabilitação do sistema nacional de transportes marítimos.

2. Tendo em vista os entendimentos então levados a efeito, o Governo dos Estados Unidos da América, por nota de 23 de outubro de 1952, do Departamento de Estado à Embaixada do Brasil em Washington, submeteu à apreciação do Governo brasileiro um programa de ação conjunta, que deveria atender a quatro pontos fundamentais:

a) Conveniência de ser permitida a navios sob bandeira brasileira, a participação no transporte de carga proveniente de importações financiadas pelo "Export Import Bank";

b) Necessidade de maior número de navios novos para os serviços de cabotagem do Brasil;

c) Necessidade de ser eliminado o congestionamento dos principais portos do Brasil;

d) Conveniência de ser restabelecida a igualdade de tratamento para os navios sob bandeira dos Estados Unidos da América em portos brasileiros, bem como a igualdade no pagamento de emolumentos consulares em manifes-

tos de carga e faturas consulares.

3. Nesse sentido, e no que tange à sua esfera de ação, o Governo dos Estados Unidos da América dispõe-se a:

a) Permitir, através da "Maritime Commission", que 50% das mercadorias adquiridas por empréstimo do Export Import Bank sejam transportados em navios do Lloyd Brasileiro. Esse processo consiste na suspensão, para o Brasil da Resolução Pública n.º 17, medida idêntica à adotada em relação a alguns países europeus;

b) Solicitar ao Congresso dos Estados Unidos da América legislação que permita, nos termos do "Ships Sales Act", de 1946, a venda ao Brasil de navios cargueiros do tipo C1-M-AV1, destinados ao serviço de cabotagem.

4. O congestionamento dos portos brasileiros, que acarreta prejuízos de milhões de dólares às empresas de navegação e aos consumidores dos dois países, deverá ser eliminado através da execução de projetos já elaborados pela Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico.

5. As medidas dependentes do Governo brasileiro e constantes da proposta dos Estados Unidos da América dizem respeito a providências administrativas e legislativas que cancelem as seguintes disposições discriminatórias, referentes à navegação de longo curso:

a) Prioridade de atracação para navios do Lloyd Brasileiro;

b) Abatimento de 50% nos emolumentos consulares para as mercadorias embarcadas em navios do Lloyd Brasileiro.

6. A igualdade de tratamento de bandeiras, ponto básico das pretensões do Governo dos Estados Unidos da América, enquadra-se dentro dos princípios adotados pelo Brasil em Conferências internacionais e, a liberdade de participarem os navios de todas as nacionalidades, sem discriminação, do comércio internacional, constitui hoje prática reconhecida no campo do Direito Internacional Público.

7. Assim, a Convenção sobre o Regime Internacional dos Portos Marítimos (Genebra, 1923), assinada, porém não ratificada pelo Brasil, já havia estabelecido, no respectivo tratado, o princípio geral da igualdade de acesso aos portos e o tratamento portuário,

extensivo a todas as Nações, mesmo às não contratantes.

8. O Conselho Consultivo Marítimo Unido (substituído mais tarde pela Organização Intergovernamental Consultiva Marítima), em sua reunião de maio de 1947, em Paris, da qual participou o Brasil, verberou a prioridade de atracação como forma de discriminação da qual se deveriam abster os Estados participantes. A mesma orientação veio a prevalecer no texto da Organização Intergovernamental Consultiva Marítima (Genebra, 1948), criada pelas Nações Unidas.

9. No terreno dos acordos bilaterais, tem sido consagrada a igualdade de tratamento para as embarcações mercantes. Disso é exemplo o Tratado de Comércio e Navegação firmado entre o Brasil e o Chile em 1943 e ainda em vigor.

10. Não é mais passível de controversia o princípio de não discriminação e, se a igualdade de direitos dos brasileiros e estrangeiros residentes no Brasil, que decorre do mesmo princípio, tem sido consagrada nas suas constituições políticas, não se deverá menosprezá-la na prática da política internacional.

11. A par dos argumentos de ordem jurídica, é ponderável lembrar que a possibilidade de retaliação por parte das nações atingidas por medidas discriminatórias poderá redundar em prejuízo para o próprio Lloyd Brasileiro, além de atingir interesses mais altos do país.

12. O Lloyd Brasileiro, pelo expediente n.º D-3.393, de 12 de novembro último, enviado ao Ministério das Relações Exteriores e pelo ofício n.º 255 998-52, de 19 do mesmo mês, dirigido à Presidência da República, manifestou-se de acordo com o programa de ação conjunta, diante das vantagens que compensarão a abolição das prerrogativas de que tem usufruído. No mesmo sentido se manifestou a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico.

13. Em face desses pronunciamentos, a Embaixada do Brasil em Washington foi autorizada a informar o Departamento de Estado da aceitação, pelo Executivo brasileiro, de programa proposto na nota de 23 de outubro de 1952.

14. Imediatamente após, foram tomadas as seguintes medidas de caráter administrativo:

a) Despacho presidencial exarado na Exposição de Motivos de n.º 2.129-52, de 3 de dezembro último, do Ministério da Fazenda, o qual completou o Aviso número GM-124, de 4 de abril de 1952, pelo qual o Ministério da Viação e Obras Públicas suspendeu a prioridade de atracação concedida aos navios do Lloyd Brasileiro. Dessa maneira ficaram extintas tôdas as preferências de que gozava aquela empresa de navegação;

b) Nota da Embaixada do Brasil em Washington ao Departamento de Estado solicitando que a "Maritime Commission" fôsse instruída no sentido de conceder o "waiver", nos termos da Resolução Pública n.º 17, para o transporte, em navios brasileiros, de mercadorias adquiridas naquele país através de empréstimos do Export Import Bank;

c) Nota da Embaixada do Brasil em Washington ao Departamento de Estado solicitando o envio de Mensagem ao Congresso dos Estados Unidos da América propondo a legislação necessária à venda ao Brasil de 12 cargueiros tipo C1-M-AV1.

15. Diante dêsses atos, o Departamento de Estado, em colaboração com a "Maritime Commission", determinou que fôsse suspensa a Resolução Pública n.º 17, o que veio permitir ao Lloyd Brasileiro partilhar o transporte de até 50% das mercadorias financiadas pelo Export Import Bank e destinadas à Companhia Siderúrgica Nacional, às estradas de ferro brasileiras, empresas elétricas, fábricas e outras.

16. Dessa forma, para a consecução final do plano de ação conjunta não restam senão as seguintes medidas, dependentes de legislação dos Congressos dos dois países, as quais, conforme ficou decidido, deverão ser tomadas simultaneamente:

a) Mensagem do Executivo norte-americano ao Congresso dos Estados Unidos da América, propondo legislação para a venda ao Brasil de 12 cargueiros do tipo C1-M-AV1;

b) Mensagem do Executivo brasileiro ao Congresso Nacional, pe-

dindo a revogação do Decreto-lei n.º 347, de 23 de março de 1938 que serviu de base à concessão das regalias e prioridades de atracação aos navios do Lloyd Brasileiro, bem assim revogação do Artigo 20 da Lei n.º 420, de 10 de abril de 1937, que concede o abatimento de 50% aos embarcadores do Lloyd Brasileiro, relativamente aos vistos nos conhecimentos de carga e faturas consulares de mercadorias que se destinarem a navios daquela Empresa.

17. E' desnecessário ressaltar as vantagens que o programa em apreço trará ao Brasil. Devemos acentuar, não obstante, que as vantagens que poderiam advir ao Lloyd Brasileiro por motivo de abatimento de 50% nos conhecimentos de carga e faturas consulares têm sido praticamente nulas. Assim é que, apesar daquele privilégio, verificamos que, em nosso intercâmbio comercial com os Estados Unidos da América, a média de transporte efetuado pelo Lloyd Brasileiro não tem ultrapassado a 7% de nossas importações e a 5% das exportações.

18. Por outro lado, a permissão de transporte em navios brasileiros de 50% das mercadorias adquiridas por empréstimo do Export Import Bank, além de aumentar a participação do Lloyd Brasileiro no movimento comercial Brasil, Estados Unidos da América, representará uma economia de, aproximadamente, 13 milhões de dólares. Essa quantia tenderá a crescer, à medida que forem assinados novos contratos com aquela instituição de crédito.

19. Finalmente, lembremos ainda que a aquisição dos 12 navios C1-M-AV1, que representarão excepcional reforço à nossa frota de cabotagem, será feita a cerca de 1/3 do atual preço no mercado internacional.

20. Em vista do exposto, submeto à alta consideração de Vossa Excelência os inclusos projetos de lei que revogam o Artigo 20 da Lei n.º 420, de 10 de abril de 1937, bem assim o Decreto-lei n.º 347, de 23 de março de 1938.

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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO

N.º 3.601 — 1953

Revoga o Decreto-Lei n.º 347, de 23 de Março de 1938, que derogou o parágrafo 1.º do artigo 1.º do Decreto n.º 24.511 de 29 de Junho de 1934, que regula a utilização das instalações portuárias e dá outras providências

(Do Poder Executivo)

Art. 1.º Fica revogado o Decreto-lei n.º 347, de 23 de março de 1938, que derogou o § 1.º do artigo 1.º do Decreto n.º 24.511, de 29 de junho de 1934.

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

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

Mensagem n.º 356-53

Srs. Membros do Congresso Nacional:

Tenho a honra de encaminhar em anexo, dois projetos de lei revogando o Decreto-lei n.º 347, de 23 de março de 1938 e o artigo 20 da Lei n.º 420, de 10 de abril de 1937.

2. O objetivo desses dois projetos é devidamente justificado na exposição anexa do Ministro das Relações Exteriores.

Rio de Janeiro, 4 de setembro de 1953, 132.º da Independência e 65.º da República. — *Getúlio Vargas*.

Exposição de Motivos do Ministério das Relações Exteriores

Em 2 de julho de 1953.

A S. Ex.ª o Sr. Dr. Getúlio Dornelles Vargas, Presidente da República.

Sr. Presidente:

Como é do conhecimento de Vossa Excelência, durante a visita ao Brasil,

em julho de 1952, do então Secretário de Estado dos Estados Unidos da América, Sr. Dean Acheson, foi proposta àquela autoridade o estudo de um plano conjunto para o fortalecimento e a reabilitação do sistema nacional de transportes marítimos.

2. Tendo em vista os entendimentos então levados a efeito, o Governo dos Estados Unidos da América, por nota de 23 de outubro de 1952, do Departamento de Estado à Embaixada do Brasil em Washington, submeteu à apreciação do Governo brasileiro um programa de ação conjunta, que deveria atender a quatro pontos fundamentais:

a) Conveniência de ser permitida a navios sob bandeira brasileira, a participação no transporte de carga proveniente de importações financiadas pelo "Export Import Bank";

b) Necessidade de maior número de navios novos para os serviços de cabotagem do Brasil;

c) Necessidade de ser eliminado o congestionamento dos principais portos do Brasil;

d) Conveniência de ser restabelecida a igualdade de tratamento para os navios sob bandeira dos Estados Unidos da América em portos brasileiros, bem como a igualdade no pagamento de emolumentos consulares em manifes-

tos de carga e faturas consulares.

3. Nesse sentido, e no que tange à sua esfera de ação, o Governo dos Estados Unidos da América dispõe-se a:

a) Permitir, através da "Maritime Commission", que 50% das mercadorias adquiridas por empréstimo do Export Import Bank sejam transportados em navios do Lloyd Brasileiro. Esse processo consiste na suspensão, para o Brasil da Resolução Pública n.º 17, medida idêntica à adotada em relação a alguns países europeus;

b) Solicitar ao Congresso dos Estados Unidos da América legislação que permita, nos termos do "Ships Sales Act", de 1946, a venda ao Brasil de navios cargueiros do tipo C1-M-AV1, destinados ao serviço de cabotagem.

4. O congestionamento dos portos brasileiros, que acarreta prejuízos de milhões de dólares às empresas de navegação e aos consumidores dos dois países, deverá ser eliminado através da execução de projetos já elaborados pela Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico.

5. As medidas dependentes do Governo brasileiro e constantes da proposta dos Estados Unidos da América dizem respeito a providências administrativas e legislativas que cancelem as seguintes disposições discriminatórias, referentes à navegação de longo curso:

a) Prioridade de atracação para navios do Lloyd Brasileiro;

b) Abatimento de 50% nos emolumentos consulares para as mercadorias embarcadas em navios do Lloyd Brasileiro.

6. A igualdade de tratamento de bandeiras, ponto básico das pretensões do Governo dos Estados Unidos da América, enquadra-se dentro dos princípios adotados pelo Brasil em Conferências internacionais e, a liberdade de participarem os navios de todas as nacionalidades, sem discriminação, do comércio internacional, constitui hoje prática reconhecida no campo do Direito Internacional Público.

7. Assim, a Convenção sobre o Regime Internacional dos Portos Marítimos (Genebra, 1923), assinada, porém não ratificada pelo Brasil, já havia estabelecido, no respectivo tratado, o princípio geral da igualdade de acesso aos portos e o tratamento portuário,

extensivo a todas as Nações, mesmo às não contratantes.

8. O Conselho Consultivo Marítimo Unido (substituído mais tarde pela Organização Intergovernamental Consultiva Marítima), em sua reunião de maio de 1947, em Paris, da qual participou o Brasil, verberou a prioridade de atracação como forma de discriminação da qual se deveriam abster os Estados participantes. A mesma orientação veio a prevalecer no texto da Organização Intergovernamental Consultiva Marítima (Genebra, 1948), criada pelas Nações Unidas.

9. No terreno dos acordos bilaterais, tem sido consagrada a igualdade de tratamento para as embarcações mercantes. Disso é exemplo o Tratado de Comércio e Navegação firmado entre o Brasil e o Chile em 1943 e ainda em vigor.

10. Não é mais passível de controvérsia o princípio de não discriminação e, se a igualdade de direitos dos brasileiros e estrangeiros residentes no Brasil, que decorre do mesmo princípio, tem sido consagrada nas suas constituições políticas, não se deverá menosprezá-la na prática da política internacional.

11. A par dos argumentos de ordem jurídica, é ponderável lembrar que a possibilidade de retaliação por parte das nações atingidas por medidas discriminatórias poderá redundar em prejuízo para o próprio Lloyd Brasileiro, além de atingir interesses mais altos do país.

12. O Lloyd Brasileiro, pelo expediente n.º D-3.393, de 12 de novembro último, enviado ao Ministério das Relações Exteriores e pelo ofício n.º 255 998-52, de 19 do mesmo mês, dirigido à Presidência da República, manifestou-se de acordo com o programa de ação conjunta, diante das vantagens que compensarão a abolição das prerrogativas de que tem usufruído. No mesmo sentido se manifestou a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico.

13. Em face desses pronunciamentos, a Embaixada do Brasil em Washington foi autorizada a informar o Departamento de Estado da aceitação, pelo Executivo brasileiro, de programa proposto na nota de 23 de outubro de 1952.

14. Imediatamente após, foram tomadas as seguintes medidas de caráter administrativo:

a) Despacho presidencial exarado na Exposição de Motivos de n.º 2.129-52, de 3 de dezembro último, do Ministério da Fazenda, o qual completou o Aviso número GM-124, de 4 de abril de 1952, pelo qual o Ministério da Viação e Obras Públicas suspendeu a prioridade de atracação concedida aos navios do Lloyd Brasileiro. Dessa maneira ficaram extintas tôdas as preferências de que gozava aquela empresa de navegação;

b) Nota da Embaixada do Brasil em Washington ao Departamento de Estado solicitando que a "Maritime Commission" fôsse instruída no sentido de conceder o "waiver", nos termos da Resolução Pública n.º 17, para o transporte, em navios brasileiros, de mercadorias adquiridas naquele país através de empréstimos do Export Import Bank;

c) Nota da Embaixada do Brasil em Washington ao Departamento de Estado solicitando o envio de Mensagem ao Congresso dos Estados Unidos da América propondo a legislação necessária à venda ao Brasil de 12 cargueiros tipo C1-M-AV1.

15. Diante dêsses atos, o Departamento de Estado, em colaboração com a "Maritime Commission", determinou que fôsse suspensa a Resolução Pública n.º 17, o que veio permitir ao Lloyd Brasileiro partilhar o transporte de até 50% das mercadorias financiadas pelo Export Import Bank e destinadas à Companhia Siderúrgica Nacional, às estradas de ferro brasileiras, empresas elétricas, fábricas e outras.

16. Dessa forma, para a consecução final do plano de ação conjunta não restam senão as seguintes medidas, dependentes de legislação dos Congressos dos dois países, as quais, conforme ficou decidido, deverão ser tomadas simultaneamente:

a) Mensagem do Executivo norte-americano ao Congresso dos Estados Unidos da América, propondo legislação para a venda ao Brasil de 12 cargueiros do tipo C1-M-AV1;

b) Mensagem do Executivo brasileiro ao Congresso Nacional, pe-

dindo a revogação do Decreto-lei n.º 347, de 23 de março de 1938 que serviu de base à concessão das regalias e prioridades de atracação aos navios do Lloyd Brasileiro, bem assim revogação do Artigo 20 da Lei n.º 420, de 10 de abril de 1937, que concede o abatimento de 50% aos embarcadores do Lloyd Brasileiro, relativamente aos vistos nos conhecimentos de carga e faturas consulares de mercadorias que se destinarem a navios daquela Empresa.

17. E' desnecessário ressaltar as vantagens que o programa em apreço trará ao Brasil. Devemos acentuar, não obstante, que as vantagens que poderiam advir ao Lloyd Brasileiro por motivo de abatimento de 50% nos conhecimentos de carga e faturas consulares têm sido praticamente nulas. Assim é que, apesar daquele privilégio, verificamos que, em nosso intercâmbio comercial com os Estados Unidos da América, a média de transporte efetuado pelo Lloyd Brasileiro não tem ultrapassado a 7% de nossas importações e a 5% das exportações.

18. Por outro lado, a permissão de transporte em navios brasileiros de 50% das mercadorias adquiridas por empréstimo do Export Import Bank, além de aumentar a participação do Lloyd Brasileiro no movimento comercial Brasil, Estados Unidos da América, representará uma economia de, aproximadamente, 13 milhões de dólares. Essa quantia tenderá a crescer, à medida que forem assinados novos contratos com aquela instituição de crédito.

19. Finalmente, lembremos ainda que a aquisição dos 12 navios C1-M-AV1, que representarão excepcional reforço à nossa frota de cabotagem, será feita a cerca de 1/3 do atual preço no mercado internacional.

20. Em vista do exposto, submeto à alta consideração de Vossa Excelência os inclusos projetos de lei que revogam o Artigo 20 da Lei n.º 420, de 10 de abril de 1937, bem assim o Decreto-lei n.º 347, de 23 de março de 1938.

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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

REDAÇÃO FINAL

Projeto n.º 3.601-B — 1953

Redação Final do Projeto n.º 3.601 A, de 1953, revogando o Decreto-Lei n.º 347, de 23 de Março de 1938, que derogou o parágrafo 1.º do artigo 1.º do Decreto n.º 24.511, de 29 de Junho de 1934

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º E' revogado o Decreto-lei n. 347, de 23 de março de 1938, que derogou o § 1.º do art. 1.º do Decreto n. 24.511, de 29 de junho de 1934.

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

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

Sala "Alcindo Guanabara", em 23 de junho de 1954. — *Getúlio Moura*, Presidente. — *Campos Vergal*, Relator. — *Lopo Coelho*. — *Saulo Ramos*.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO

N.º 3.601-A — 1953

Revoga o Decreto-Lei n.º 347, de 23-3-1938, que derogou o parágrafo 1.º do artigo 1.º do Decreto n.º 24.511, de 29-6-1934, que rege a utilização das instalações portuárias e dá outras providências; tendo parecer favorável da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas

PROJETO N.º 3.601-53, A QUE SE REFERE O PARECER

Art. 1.º Fica revogado o Decreto-lei n.º 347, de 23 de março de 1938, que derogou o § 1.º do artigo 1.º do Decreto n.º 24.511, de 29 de junho de 1934.

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

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

Mensagem n.º 356-53

Srs. Membros do Congresso Nacional:

Tenho a honra de encaminhar em anexo, dois projetos de lei revogando o Decreto-lei n.º 347, de 23 de março de 1938 e o artigo 20 da Lei n.º 420, de 19 de abril de 1937.

2. O objetivo desses dois projetos é devidamente justificado na exposição anexa do Ministro das Relações Exteriores.

Rio de Janeiro, 4 de setembro de 1953, 132.º da Independência e 65.º da República. — *Getúlio Vargas*

Exposição de Motivos do Ministério das Relações Exteriores

Em 2 de julho de 1953.

A S. Ex.ª o Sr. Dr. Getúlio Dornelles Vargas, Presidente da República.

Sr. Presidente:

Como é do conhecimento de Vossa Excelência, durante a visita ao Brasil,

em julho de 1952, do então Secretário de Estado dos Estados Unidos da América, Sr. Dean Acheson, foi proposta àquela autoridade o estudo de um plano conjunto para o fortalecimento e a reabilitação do sistema nacional de transportes marítimos.

2. Tendo em vista os entendimentos então levados a efeito, o Governo dos Estados Unidos da América, por nota de 23 de outubro de 1952, do Departamento de Estado à Embaixada do Brasil em Washington, submeteu à apreciação do Governo brasileiro um programa de ação conjunta, que deveria atender a quatro pontos fundamentais:

a) Conveniência de ser permitida a navios sob bandeira brasileira, a participação no transporte de carga proveniente de importações financiadas pelo "Export Import Bank";

b) Necessidade de maior número de navios novos para os serviços de cabotagem do Brasil;

c) Necessidade de ser eliminado o congestionamento dos principais portos do Brasil;

d) Conveniência de ser restabelecida a igualdade de tratamento para os navios sob bandeira dos Estados Unidos da América em portos brasileiros, bem como a igualdade no pagamento de emolumentos consulares em manifestos de carga e faturas consulares.

3. Nesse sentido, e no que tange à sua esfera de ação, o Governo dos Estados Unidos da América dispõe-se a:

a) Permitir, através da "Maritime Commission", que 50% das mercadorias adquiridas por empréstimo do Export Import Bank sejam transportadas em navios do Lloyd Brasileiro. Esse processo consiste na suspensão, para o Brasil da Resolução Pública n.º 17, medida idêntica à adotada em relação a alguns países europeus;

b) Solicitar ao Congresso dos Estados Unidos da América legislação que permita, nos termos do "Ships Sales Act", de 1946, a venda ao Brasil de navios cargueiros do tipo C1-M-AV1, destinados ao serviço de cabotagem.

4. O congestionamento dos portos brasileiros, que acarreta prejuízos de milhões de dólares às empresas de navegação e aos consumidores dos dois países, deverá ser eliminado através da execução de projetos já elaborados pela Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico.

5. As medidas dependentes do Governo brasileiro e constantes da proposta dos Estados Unidos da América dizem respeito a providências administrativas e legislativas que cancelem as seguintes disposições discriminatórias, referentes à navegação de longo curso:

a) Prioridade de atracação para navios do Lloyd Brasileiro;

b) Abatimento de 50% nos emolumentos consulares para as mercadorias embarcadas em navios do Lloyd Brasileiro.

6. A igualdade de tratamento de bandeiras, ponto básico das pretensões do Governo dos Estados Unidos da América, enquadra-se dentro dos princípios adotados pelo Brasil em Conferências internacionais e, a liberdade de participarem os navios de todas as nacionalidades, sem discriminação, do comércio internacional, constitui hoje prática reconhecida no campo do Direito Internacional Público.

7. Assim, a Convenção sobre o Regime Internacional dos Portos Marítimos (Genebra, 1923), assinada, porém não ratificada pelo Brasil, já havia estabelecido, no respectivo estatuto, o

princípio geral da igualdade de acesso aos portos e o tratamento portuário, extensivo a todas as Nações, mesmo às não contratantes.

8. O Conselho Consultivo Marítimo Unido (substituído mais tarde pela Organização Intergovernamental Consultiva Marítima), em sua reunião de maio de 1947, em Paris, da qual participou o Brasil, verberou a prioridade de atracação como forma de discriminação da qual se deveriam abster os Estados participantes. A mesma orientação veio a prevalecer no texto da Organização Intergovernamental Consultiva Marítima (Genebra, 1948), criada pelas Nações Unidas.

9. No terreno dos acordos bilaterais, tem sido consagrada a igualdade de tratamento para as embarcações mercantes. Disso é exemplo o Tratado de Comércio e Navegação firmado entre o Brasil e o Chile em 1942 e ainda em vigor.

10. Não é mais passível de controvérsia o princípio de não discriminação e, se a igualdade de direitos dos brasileiros e estrangeiros residentes no Brasil, que decorre do mesmo princípio, tem sido consagrada nas suas constituições políticas, não se deverá menosprezá-la na prática da política internacional.

11. A par dos argumentos de ordem jurídica, é ponderável lembrar que a possibilidade de retaliação por parte das nações atingidas por medidas discriminatórias poderá redundar em prejuízo para o próprio Lloyd Brasileiro, além de atingir interesses mais altos do país.

12. O Lloyd Brasileiro, pelo expediente n.º D-3.393, de 12 de novembro último, enviado ao Ministério das Relações Exteriores e pelo ofício n.º 255 998-52, de 19 do mesmo mês, dirigido à Presidência da República, manifestou-se de acordo com o programa de ação conjunta, diante das vantagens que compensarão a abolição das prerrogativas de que tem usufruído. No mesmo sentido se manifestou a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico.

13. Em face desses pronunciamentos, a Embaixada do Brasil em Washington foi autorizada a informar o Departamento de Estado da aceitação, pelo Executivo brasileiro, de programa proposto na nota de 23 de outubro de 1952.

14. Imediatamente após, foram tomadas as seguintes medidas de caráter administrativo:

a) Despacho presidencial exarado na Exposição de Motivos de n.º 2.129-52, de 3 de dezembro último, do Ministério da Fazenda, o qual completou o Aviso número GM-124, de 4 de abril de 1952, pelo qual o Ministério da Viação e Obras Públicas suspendeu a prioridade de atracação concedida aos navios do Lloyd Brasileiro. Dessa maneira ficaram extintas tôdas as preferências de que gozava aquela empresa de navegação;

b) Nota da Embaixada do Brasil em Washington ao Departamento de Estado solicitando que a "Maritime Commission" fôsse instruída no sentido de conceder o "waiver", nos termos da Resolução Pública n.º 17, para o transporte, em navios brasileiros, de mercadorias adquiridas naquele país através de empréstimos do Export Import Bank;

c) Nota da Embaixada do Brasil em Washington ao Departamento de Estado solicitando o envio de Mensagem ao Congresso dos Estados Unidos da América propondo a legislação necessária à venda ao Brasil de 12 cargueiros tipo C1-M-AV1.

15. Diante desses atos, o Departamento de Estado, em colaboração com a "Maritime Commission", determinou que fôsse suspensa a Resolução Pública n.º 17, o que veio permitir ao Lloyd Brasileiro partilhar o transporte de até 50% das mercadorias financiadas pelo Export Import Bank e destinadas à Companhia Siderúrgica Nacional, às estradas de ferro brasileiras, empresas elétricas, fábricas e outras.

16. Dessa forma, para a consecução final do plano de ação conjunta não restam senão as seguintes medidas, dependentes de legislação dos Congressos dos dois países, as quais, conforme ficou decidido, deverão ser tomadas simultaneamente:

a) Mensagem do Executivo norte-americano ao Congresso dos Estados Unidos da América, propondo legislação para a venda ao Brasil de 12 cargueiros do tipo C1-M-AV1;

b) Mensagem do Executivo brasileiro ao Congresso Nacional, pedindo a revogação do Decreto-lei n.º 347, de 23 de março de 1938 que serviu de base à concessão das regalias e prioridades de atracação aos navios do Lloyd Brasileiro, bem assim revogação do Artigo 20 da Lei n.º 420, de 10 de abril de 1937, que concede o abatimento de 50% aos embarcadores do Lloyd Brasileiro, relativamente aos vistos nos conhecimentos de carga e faturas consulares de mercadorias que se destinarem a navios daquela Empresa.

17. É desnecessário ressaltar as vantagens que o programa em apreço trará ao Brasil. Devemos acentuar, não obstante, que as vantagens que poderiam advir ao Lloyd Brasileiro por motivo de abatimento de 50% nos conhecimentos de carga e faturas consulares têm sido praticamente nulas. Assim é que, apesar daquele privilégio, verificamos que, em nosso intercâmbio comercial com os Estados Unidos da América, a média de transporte efetuado pelo Lloyd Brasileiro não tem ultrapassado a 7% de nossas importações e a 5% das exportações.

18. Por outro lado, a permissão de transporte em navios brasileiros de 50% das mercadorias adquiridas por empréstimo do Export Import Bank, além de aumentar a participação do Lloyd Brasileiro no movimento comercial Brasil, Estados Unidos da América, representará uma economia de, aproximadamente, 13 milhões de dólares. Essa quantia tenderá a crescer, à medida que forem assinados novos contratos com aquela instituição de crédito.

19. Finalmente, lembremos ainda que a aquisição dos 12 navios C1-M-AV1, que representarão excepcional reforço à nossa frota de cabotagem, será feita a cerca de 1/3 do atual preço no mercado internacional.

20. Em vista do exposto, submeto à alta consideração de Vossa Excelência os inclusos projetos de lei que revogam o Artigo 20 da Lei n.º 420, de 10 de abril de 1937, bem assim o Decreto-lei n.º 347, de 23 de março de 1938.

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

LEGISLAÇÃO CITADA

DECRETO-LEI N.º 347 DE 23 DE MARÇO DE 1938

Derroga o § 1.º do art. 1.º do Decreto n.º 24.511 de 29 de junho de 1934.

O Presidente da República, atendendo ao que propôs o Ministério da Viação e Obras Públicas e usando da faculdade que lhe confere o art. 180 da Constituição Federal, decreta:

Artigo único. Fica excluído o Lloyd Brasileiro da proibição contida no parágrafo 1.º do art. 1.º do Decreto número 24.511, de 29 de junho de 1934, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 23 de março de 1938, 117.º da Independência e 50.º da República. — *Getúlio Vargas.* — *João de Mendonça Lima.*

DECRETO N.º 24.511 — DE 29 DE JUNHO DE 1934

Art. 1.º

§ 1.º — Todos os que se utilizarem das instalações portuárias receberão das administrações dos portos tratamento sem preferência, orientado pelo objetivo de conseguir das referidas instalações a mesma eficiência.

PARECER DA COMISSÃO DE TRANSPORTES, COMUNICAÇÕES E OBRAS PÚBLICAS

Acompanhado da mensagem número 356-53, de 4 de setembro de 1953, houve por bem o Senhor Presidente da República apresentar à consideração do Congresso Nacional o projeto n.º 3.601-53, revogando o Decreto-lei n.º 347 de 23 de março de 1938, que derogou o parágrafo 1.º do artigo 1.º do Decreto n.º 24.511 de 29 de junho de 1934.

O Decreto-lei n.º 347 citado, reza:

"Artigo único. Fica excluído o Lloyd Brasileiro da proibição contida no § 1.º do art. 1.º do Decreto número 24.511, de 29 de junho de 1934, revogadas as disposições em contrário".

E o § 1.º do art. 1.º do Decreto número 24.511 reza:

"Art. 1.º

§ 1.º — Todos os que se utilizarem das instalações portuárias receberão das administrações dos portos tratamento sem preferência, orientado pelo objetivo de conseguir das referidas instalações a máxima eficiência".

Como vemos, trata-se de assuntos ligados aos interesses do Lloyd Brasileiro, ou do próprio Governo.

A revogação proposta pelo Governo do Decreto-lei n.º 347 que exclui o Lloyd Brasileiro da proibição do Decreto n.º 24.511, é, como está documentado na "Exposição de Motivos" de 2 de junho de 1953, do Senhor Ministro das Relações Exteriores, compensada vantajosamente por concessões enumeradas no minucioso documento.

Trata-se, como vemos, de uma proposta do Governo, para solucionar com vantagem um assunto de uma empresa de navegação do próprio Governo; só nos resta, a meu ver, colaborando com o Poder Executivo, aprovar a presente proposição.

A Comissão aprovou o parecer.

Sala "Paulo de Frontin", em 28 de maio de 1954. — *Edison Passos*, Presidente. — *Vasco Filho*, Relator. — *Coutinho Cavalcanti*. — *Mendonça Júnior*. — *Benedito Vaz*. — *Ostoja Roguski*. — *Saturnino Braga*. — *Henrique Pagnoncelli*. — *Manhães Barreto*.

CÓPIA.

A' Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, em 16.3.53.

A IMPRIMIR

Em 47.2.1953

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO

Nº 3.601-53

Revoga o Decreto-lei nº 347, de 23 de março de 1938, que derogou o § 1º do Art. 1º do Decreto nº 24.511, de 29 de junho de 1934, que regula a utilização das instalações portuárias e dá outras providências.

(Do Poder Executivo)

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - Fica revogado o Decreto-Lei nº 347, de 23 de março de 1938, que derogou o § 1º do Art. 1º do Decreto nº 24.511, de 29 de junho de 1934.

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

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

Rio de Janeiro, em de de 1953, 132ª
da Independência e 65ª da República.

3 *viés*

Mensagem nº 356/53

LR

ESTADOS UNIDOS DO BRASIL

Nº 356

SENHOR S. MEMBROS DO CONGRESSO NACIONAL:

Tenho a honra de encaminhar em anexo dois projetos de lei revogando o decreto-lei nº 347, de 23 de março de 1938 e o artigo 20 da lei nº 420, de 10 de abril de 1937.

2. O objetivo desses dois projetos é devidamente justificado na exposição anexa do Ministro das Relações Exteriores.

Rio de Janeiro, em 4 de 9 de 1953, 132º da Independência e 69º da República.

as) Getúlio Vargas.

CÓPIA.

Exposição de Motivos do Ministério das
Relações Exteriores

(3)

Em 21 de julho de 1953.

DE/DCn/90/585

A Sua Excelência o Senhor
Doutor Getúlio Dornelles Vargas,
Presidente da República.

Senhor Presidente,

Como é do conhecimento de Vossa Excelência, durante a visita ao Brasil, em julho de 1952, do então Secretário de Estado dos Estados Unidos da América, Senhor Dean Acheson, foi proposta àquela autoridade o estudo de um plano conjunto para o fortalecimento e a reabilitação do sistema nacional de transportes marítimos.

2. Tendo em vista os entendimentos então levados a efeito, o Governo dos Estados Unidos da América, por nota de 23 de outubro de 1952 do Departamento de Estado à Embaixada do Brasil em Washington, submeteu à apreciação do Governo brasileiro um programa de ação conjunta, que deveria atender a quatro pontos fundamentais:

- a) Conveniência de ser permitida a navios sob bandeira brasileira a participação no transporte de carga proveniente de importações financiadas pelo "Export Import Bank";

M.R.E./DE/ DOn/190 /585/1953/2.

Bank;

- b) Necessidade de maior número de navios novos para os serviços de cabotagem do Brasil;
- c) Necessidade de ser eliminado o congestionamento dos principais portos do Brasil;
- d) Conveniência de ser restabelecida a igualdade de tratamento para os navios sob bandeira dos Estados Unidos da América em portos brasileiros, bem como a igualdade no pagamento de emolumentos consulares em manifestos de carga e faturas consulares.

3. Nesse sentido, e no que tange à sua esfera de ação, o Governo dos Estados Unidos da América dispôs-se a:

- a) Permitir, através da "Maritime Commission", que 50% das mercadorias adquiridas por empréstimo do Export Import Bank sejam transportadas em navios de Lloyd Brasileiro. Esse processo consiste na suspensão, para o Brasil, da Resolução Pública nº 17, medida idêntica à adotada em relação a alguns países europeus;
- b) Solicitar ao Congresso dos Estados Unidos da América legislação que permita, nos termos do "Ships Sales Act," de 1946, a venda ao Brasil de navios cargueiros do tipo Cl - M-AV1, destinados ao serviço de cabotagem.

4. O congestionamento dos portos brasileiros, que acarreta prejuízos de milhões de dólares às empresas de navegação e aos consumidores dos dois países, deverá ser eliminado através da execução de projetos já elaborados pela Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico.

5. As medidas dependentes do Governo brasileiro e constantes da proposta dos Estados Unidos da América dizem respeito a providências administrativas e legislativas que cancelem as seguintes disposições discriminatórias, referentes à navegação de longo curso:

- a) Prioridade de atracação para navios de Lloyd Brasileiro;
- b) Abatimento de 50% nos emolumentos consula-

M.R.E./DE/DCn/190/585/1953/3.

consulares para as mercadorias embarcadas em navios do Lloyd Brasileiro.

6. A igualdade de tratamento de bandeiras, ponto básico das pretensões do Governo dos Estados Unidos da América, enquadra-se dentro dos princípios adotados pelo Brasil em Conferências internacionais e, a liberdade de participarem os navios de todas as nacionalidades, sem discriminação, do comércio internacional, constitui hoje prática reconhecida no campo do Direito Internacional Público.

7. Assim, a Convenção sobre o Regime Internacional dos Portos Marítimos (Genebra, 1923), assinada, porém não ratificada pelo Brasil, já havia estabelecido, no respectivo Estatuto, o princípio geral da igualdade de acesso aos portos e o tratamento portuário, extensivo a todas as Nações, mesmo às não contratantes.

8. O Conselho Consultivo Marítimo Unido (substituído mais tarde pela Organização Intergovernamental Consultiva Marítima), em sua reunião de maio de 1947, em Paris, da qual participou o Brasil, verberou a prioridade de atracação como forma de discriminação da qual se deveriam abster os Estados participantes. A mesma orientação veio a prevalecer no texto da Organização Intergovernamental Consultiva Marítima (Genebra, 1948), criada pelas Nações Unidas.

9. No terreno dos acordos bilaterais, tem sido consagrada a igualdade de tratamento para as embarcações mercantes. Disso é exemplo o Tratado de Comércio e Navegação firmado entre o Brasil e o Chile em 1943 e ainda em vigor.

10. Não é mais passível de controvérsia o princípio de não discriminação e, se a igualdade de direitos dos brasileiros e estrangeiros residentes no Brasil, que decorre do mesmo princípio, tem sido consagrada nas suas constituições

M.R.E./DE/Don/190/535/1953/4.

constituições políticas, não se deverá menosprezá-la na prática da política internacional.

11. A par dos argumentos de ordem jurídica, é ponderável lembrar que a possibilidade de retaliação por parte das nações atingidas por medidas discriminatórias poderá redundar em prejuízo para o próprio Lloyd Brasileiro, além de atingir interesses mais altos do país.

12. O Lloyd Brasileiro, pelo expediente nº D-3393, de 12 de novembro último, enviado ao Ministério das Relações Exteriores e pelo ofício nº 255.998/52, de 19 do mesmo mês, dirigido à Presidência da República, manifestou-se de acordo com o programa de ação conjunta, diante das vantagens que compensarão a abolição das prerrogativas de que tem usufruído. No mesmo sentido se manifestou a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico.

13. Em face desses pronunciamentos, a Embaixada do Brasil em Washington foi autorizada a informar o Departamento de Estado da aceitação, pelo Executivo brasileiro, do programa proposto na nota de 23 de outubro de 1952.

14. Imediatamente após, foram tomadas as seguintes medidas de caráter administrativo:

- a) Despacho presidencial exarado na Exposição de Motivos nº 2129/52, de 3 de dezembro último, do Ministério da Fazenda, o qual completou o Aviso nº GM-124, de 4 de abril de 1952, pelo qual o Ministério da Viação e Obras Públicas suspendeu a prioridade de a atracação concedida aos navios do Lloyd Brasileiro. Dessa maneira ficaram extintas todas as preferências de que gozava aquela empresa de navegação;
- b) Nota da Embaixada do Brasil em Washington ao Departamento de Estado solicitando que a "Maritime Commission" fôsse instruída no sentido de conceder o "waiver", nos termos da Resolução Pública nº 17, para o transporte, em navios brasileiros, de mercado-

M.R.E./DE/DCn/120/585/1953/5.

mercadorias adquiridas naquele país através de empréstimos do Export Import Bank;

- c) Nota da Embaixada do Brasil em Washington ao Departamento de Estado solicitando o envio de Mensagem ao Congresso dos Estados Unidos da América propondo a legislação necessária a venda ao Brasil de 12 cargueiros tipo Cl-M-AV1.

15. Diante desses atos, o Departamento de Estado, em colaboração com a "Maritime Commission", determinou que fôsse suspensa a Resolução Pública nº 17, o que veio permitir ao Lloyd Brasileiro partilhar o transporte de até 50% das mercadorias financiadas pelo Export Import Bank e destinadas à Companhia Siderúrgica Nacional, às estradas de ferro brasileiras, empresas elétricas, fábricas e outras.

16. Dessa forma, para a consecução final do plano de ação conjunta não restam senão as seguintes medidas, dependentes de legislação dos Congressos dos dois países, as quais, conforme ficou decidido, deverão ser tomadas simultaneamente:

- a) Mensagem do Executivo norte-americano ao Congresso dos Estados Unidos da América, propondo legislação para a venda ao Brasil de 12 cargueiros do tipo Cl-M-AV1;
- b) Mensagem do Executivo brasileiro ao Congresso Nacional, pedindo a revogação do Decreto lei nº 347, de 23 de março de 1938 que serviu de base à concessão das regalias e prioridades de atracação aos navios do Lloyd Brasileiro, bem assim revogação do Artigo 20 da Lei nº 420, de 10 de abril de 1937, que concede o abatimento de 50% aos embarcadores do Lloyd Brasileiro, relativamente aos vistos nos conhecimentos de carga e faturas consulares de mercadorias que se destinarem a navios daquela Empresa.

17. É desnecessário ressaltar as vantagens que o programa em apreço trará ao Brasil. Devemos acentuar, não obstante, que as vantagens que poderiam advir ao Lloyd Brasileiro por motivo de abatimento de 50% nos conhecimentos de carga e faturas consulares têm sido praticamente nulas. Assim é que,

~~M.R.E./DE/DSn/190/585/1953/6.~~

que, apesar daquele privilégio, verificamos que, em nosso intercâmbio comercial com os Estados Unidos da América, a média de transporte efetuado pelo Lloyd Brasileiro não tem ultrapassado a 7% de nossas importações e a 5% das exportações.

18. Por outro lado, a permissão de transporte em navios brasileiros de 50% das mercadorias adquiridas por empréstimo do Export Import Bank, além de aumentar a participação do Lloyd Brasileiro no movimento comercial Brasil-Estados Unidos da América, representará uma economia de, aproximadamente, 13 milhões de dólares. Essa quantia tenderá a crescer, à medida que forem assinados novos contratos com aquela instituição de crédito.

19. Finalmente, lembremos ainda que a aquisição dos 12 navios Cl-M-Avl, que representarão excepcional reforço à nossa frota de cabotagem, será feita a cerca de 1/3 do atual preço no mercado internacional.

20. Em vista do exposto, submeto à alta consideração de Vossa Excelência os inclusos projetos de lei que revogam o Artigo 20 da Lei nº 420, de 10 de abril de 1937, bem assim o Decreto-lei nº 347, de 23 de março de 1938.

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

Vicente Rao

CÓPIA.

LEI Nº , DE DE DE 1953.

Revoga o Decreto-Lei nº 347, de 23 de março de 1938, que derrogou o § 1º do Art. 1º do Decreto nº 24.511, de 29 de junho de 1934.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA:

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

Art. 1º - Fica revogado o Decreto-Lei nº 347, de 23 de março de 1938, que derrogou o § 1º do Art. 1º do Decreto nº 24.511, de 29 de junho de 1934.

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

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

Rio de Janeiro, em de de 1953, 132ª da Independência e 65ª da República.

Em 21 de julho de 1953.

DE/DCn/190/585

A Sua Excelência o Senhor
Doutor Getúlio Dornelles Vargas,
Presidente da República.

Senhor Presidente,

Como é do conhecimento de Vossa Excelência, durante a visita ao Brasil, em julho de 1952, do então Secretário de Estado dos Estados Unidos da América, Senhor Dean Acheson, foi proposta àquela autoridade o estudo de um plano conjunto para o fortalecimento e a reabilitação do sistema nacional de transportes marítimos.

2. Tendo em vista os entendimentos então levados a efeito, o Governo dos Estados Unidos da América, por nota de 23 de outubro de 1952 do Departamento de Estado à Embaixada do Brasil em Washington, submeteu à apreciação do Governo brasileiro um programa de ação conjunta, que deveria atender a quatro pontos fundamentais:

- a) Conveniência de ser permitida a navios sob bandeira brasileira a participação no transporte de carga proveniente de importações financiadas pelo "Export Import Bank";

M.R.E./DE/ DCn/ /90 /585/1953/2.

Bank;

- b) Necessidade de maior número de navios novos para os serviços de cabotagem de Brasil;
- c) Necessidade de ser eliminado o congestionamento dos principais portos de Brasil;
- d) Conveniência de ser restabelecida a igualdade de tratamento para os navios sob bandeira dos Estados Unidos da América em portos brasileiros, bem como a igualdade no pagamento de emolumentos consulares em manifestos de carga e faturas consulares.

3. Nesse sentido, e no que tange à sua esfera de ação, o Governo dos Estados Unidos da América dispôs-se a:

- a) Permitir, através da "Maritime Commission", que 50% das mercadorias adquiridas por emprestimo de Export Import Bank sejam transportados em navios do Lloyd Brasileiro. Esse processo consiste na suspensão, para o Brasil, da Resolução Pública nº 17, medida idêntica à adotada em relação a alguns países europeus;
- b) Solicitar ao Congresso dos Estados Unidos da América legislação que permita, nos termos do "Ships Sales Act," de 1946, a venda ao Brasil de navios cargueiros do tipo C1 - M-AV1, destinados ao serviço de cabotagem.

4. O congestionamento dos portos brasileiros, que acarreta prejuízos de milhões de dólares às empresas de navegação e aos consumidores dos dois países, deverá ser eliminado através da execução de projetos já elaborados pela Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico.

5. As medidas dependentes do Governo brasileiro e constantes da proposta dos Estados Unidos da América dizem respeito a providências administrativas e legislativas que cancelem as seguintes disposições discriminatórias, referentes à navegação de longo curso:

- a) Prioridade de atracação para navios do Lloyd Brasileiro;
- b) Abatimento de 50% nos emolumentos consula-

M.R.E./DE/DCn/ 190 /585/1953/3.

consulares para as mercadorias embarcadas em navios do Lloyd Brasileiro.

6. A igualdade de tratamento de bandeiras, ponto básico das pretensões do Governo dos Estados Unidos da América, enquadra-se dentro dos princípios adotados pelo Brasil em Conferências internacionais e, a liberdade de participarem os navios de todas as nacionalidades, sem discriminação, do comércio internacional, constitui hoje prática reconhecida no campo do Direito Internacional Público.

7. Assim, a Convenção sobre o Regime Internacional dos Portos Marítimos (Genebra, 1923), assinada, porém não ratificada pelo Brasil, já havia estabelecido, no respectivo Estatuto, o princípio geral da igualdade de acesso aos portos e o tratamento portuário, extensivo a todas as Nações, mesmo às não contratantes.

8. O Conselho Consultivo Marítimo Unido (substituído mais tarde pela Organização Intergovernamental Consultiva Marítima), em sua reunião de maio de 1947, em Paris, da qual participou o Brasil, verberou a prioridade de atracação como forma de discriminação da qual se deveriam abster os Estados participantes. A mesma orientação veio a prevalecer no texto da Organização Intergovernamental Consultiva Marítima (Genebra, 1948), criada pelas Nações Unidas.

9. No terreno dos acordos bilaterais, tem sido consagrada a igualdade de tratamento para as embarcações mercantes. Disso é exemplo o Tratado de Comércio e Navegação firmado entre o Brasil e o Chile em 1943 e ainda em vigor.

10. Não é mais passível de controvérsia o princípio de não discriminação e, se a igualdade de direitos dos brasileiros e estrangeiros residentes no Brasil, que decorre do mesmo princípio, tem sido consagrada nas suas constituições

M.R.E./DE/DCn/190/585/1953/4.

constituições políticas, não se deverá menosprezá-la na prática da política internacional.

11. A par dos argumentos de ordem jurídica, é ponderável lembrar que a possibilidade de retaliação por parte das nações atingidas por medidas discriminatórias poderá redundar em prejuízo para o próprio Lloyd Brasileiro, além de atingir interesses mais altos do país.

12. O Lloyd Brasileiro, pelo expediente nº D-3393, de 12 de novembro último, enviado ao Ministério das Relações Exteriores e pelo ofício nº 255.998/52, de 19 do mesmo mês, dirigido à Presidência da República, manifestou-se de acordo com o programa de ação conjunta, diante das vantagens que compensarão a abolição das prerrogativas de que tem usufruído. No mesmo sentido se manifestou a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico.

13. Em face desses pronunciamentos, a Embaixada do Brasil em Washington foi autorizada a informar o Departamento de Estado da aceitação, pelo Executivo brasileiro, do programa proposto na nota de 23 de outubro de 1952.

14. Imediatamente após, foram tomadas as seguintes medidas de caráter administrativo:

- a) Despacho presidencial exarado na Exposição de Motivos nº 2129/52, de 3 de dezembro último, do Ministério da Fazenda, o qual completou o Aviso nº GM-124, de 4 de abril de 1952, pelo qual o Ministério da Viação e Obras Públicas suspendeu a prioridade de a tração concedida aos navios do Lloyd Brasileiro. Dessa maneira ficaram extintas todas as preferências de que gozava aquela empresa de navegação;
- b) Nota da Embaixada do Brasil em Washington ao Departamento de Estado solicitando que a "Maritime Commission" fôsse instruída no sentido de conceder o "waiver", nos termos da Resolução Pública nº 17, para o transporte, em navios brasileiros, de mercado-

M.R.E./DE/DCn/190 /585/1953/5.

mercadorias adquiridas naquele país através de empréstimos do Export Import Bank;

- e) Nota da Embaixada do Brasil em Washington ao Departamento de Estado solicitando o envio de Mensagem ao Congresso dos Estados Unidos da América propondo a legislação necessária à venda ao Brasil de 12 cargueiros tipo Cl-M-AV1.

15. Diante desses atos, o Departamento de Estado, em colaboração com a "Maritime Commission", determinou que fôsse suspensa a Resolução Pública nº 17, o que veio permitir ao Lloyd Brasileiro partilhar o transporte de até 50% das mercadorias financiadas pelo Export Import Bank e destinadas à Companhia Siderúrgica Nacional, às estradas de ferro brasileiras, empresas elétricas, fábricas e outras.

16. Dessa forma, para a consecução final do plano de ação conjunta não restam senão as seguintes medidas, dependentes de legislação dos Congressos dos dois países, as quais, conforme ficou decidido, deverão ser tomadas simultaneamente:

- a) Mensagem do Executivo norte-americano ao Congresso dos Estados Unidos da América, propondo legislação para a venda ao Brasil de 12 cargueiros do tipo Cl-M-AV1;
- b) Mensagem do Executivo brasileiro ao Congresso Nacional, pedindo a revogação do Decreto lei nº 347, de 23 de março de 1938 que serviu de base à concessão das regalias e prioridades de atracação aos navios do Lloyd Brasileiro, bem assim revogação do Artigo 20 da Lei nº 420, de 10 de abril de 1937, que concede o abatimento de 50% aos embarcadores do Lloyd Brasileiro, relativamente aos vistos nos conhecimentos de carga e faturas consulares de mercadorias que se destinarem a navios daquela Empresa.

17. É desnecessário ressaltar as vantagens que o programa em apreço trará ao Brasil. Devemos acentuar, não obstante, que as vantagens que poderiam advir ao Lloyd Brasileiro por motivo de abatimento de 50% nos conhecimentos de carga e faturas consulares têm sido praticamente nulas. Assim é que,

M.R.E./DE/DCn/ /90 /585/1953/6.

que, apesar daquele privilégio, verificamos que, em nosso intercâmbio comercial com os Estados Unidos da América, a média de transporte efetuado pelo Lloyd Brasileiro não tem ultrapassado a 7% de nossas importações e a 5% das exportações.

18. Por outro lado, a permissão de transporte em navios brasileiros de 50% das mercadorias adquiridas por empréstimo do Export Import Bank, além de aumentar a participação do Lloyd Brasileiro no movimento comercial Brasil-Estados Unidos da América, representará uma economia de, aproximadamente, 13 milhões de dólares. Essa quantia tenderá a crescer, à medida que forem assinados novos contratos com aquela instituição de crédito.

19. Finalmente, lembremos ainda que a aquisição dos 12 navios Cl-M-Avl, que representarão excepcional reforço à nossa frota de cabotagem, será feita a cerca de 1/3 do atual preço no mercado internacional.

20. Em vista do exposto, submeto à alta consideração de Vossa Excelência os incluídos projetos de lei que revogam o Artigo 20 da Lei nº 420, de 10 de abril de 1937, bem assim o Decreto-lei nº 347, de 23 de março de 1938.

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

Vicente Rao

3601/55

Revoga o decreto-lei nº 347, de 23 de março de 1938, que derogou o § 1º do art. 1º do decreto nº 24.511, de 29 de junho de 1934.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - É revogado o decreto-lei nº 347, de 23 de março de 1938, que derogou o § 1º do art. 1º do decreto nº 24.511, de 29 de junho de 1934.

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

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

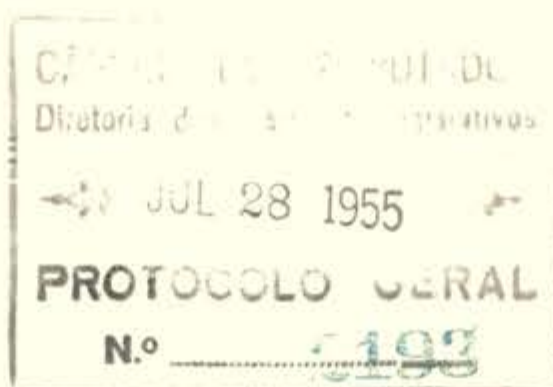
SENADO FEDERAL, em 3 de maio de 1955

Francisco de Paula
Carlos Gomes de Oliveira
Felipe Casaleiro

3601/53



348



INTERADA
12.5.55

Harimbauer

3 de maio de 1955

Excelentíssimo Senhor Deputado Barros Carvalho
Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência, para os devidos fins que, nesta data, foi enviado à sanção do Excelentíssimo Senhor Presidente da República o projeto de lei, de números 3 601-B/53 nessa Câmara e 164/54 no Senado, aprovado pelo Congresso Nacional, que revoga o decreto-lei nº 347, de 23 de março de 1938, que derogou o § 1º do art. 1º do decreto nº 24.511, de 29 de junho de 1934.

Aproveito a oportunidade para reiterar a Vossa Excelência os protestos de minha distinta consideração.

Carlos Gomes de Oliveira
Senador Carlos Gomes de Oliveira
1º Secretário



Câmara dos Deputados

ASSUNTO:

PROTÓCOLO N.º

Revoga o Dec. Lei 347, de 23.3.1938 e dá
outras Providências

DESPACHO:

em de de 19

DISTRIBUIÇÃO

Ao Sr. Dep. Clodomir Millet, em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

PROJETO N.º 3601 DE 1953

2489

SINOPSE

Projeto N.º de de de 19.....

Ementa :

Autor :

Discussão única

Discussão inicial

Discussão final

Redação final

Remessa ao Senado

Emendas do Senado aprovadas em de de 19.....

Sancionado em de de 19.....

Promulgado em de de 19.....

Vetado em de de 19.....

Publicado no "Diário Oficial" de de de 19.....

PROJETO Nº 3.601, de 1953.RELATÓRIO

O Sr. Presidente da República, em sua Mensagem Nº 356, enviou projeto de lei revogando o Decreto-Lei Nº 347, de 23.3.1938, justificando-o com a exposição de motivos do Ministério das Relações Exteriores que acentua a necessidade de atendermos, de nossa parte, às providências que cabem ao governo brasileiro, no acôrdo entabulado com o governo dos Estados Unidos, visando "o estudo de um plano conjunto para o fortalecimento e a reabilitação do sistema nacional de transportes marítimos".

O Decreto-lei 347, de 23.3.38 estabelece, no seu artigo único: "Fica excluído o Lloyd Brasileiro da proibição contida no § ~~1º~~ do art. 1º do Decreto nº 24.511, de 29 de junho de 1934, revogadas as disposições em contrário". O parágrafo 1º do art. 1º do Decreto 24.511, de 29.6.1934, dispõe: " Todos os que se utilizarem das instalações portuárias receberão dos administradores dos portos tratamento sem preferência, orientado pelo objetivo de conseguir das referidas instalações a máxima eficiência".

Como se vê, o projeto em discussão, visa retirar ao Lloyd Brasileiro as vantagens que lhe foram concedidas pelo Decreto-Lei 347, de 23.3.38, ^{que}praticamente, derogou o § 1º do art. 1º do Decreto 24.511 de 29.6.34.

Por força desse Decreto-lei 347, os navios do Lloyd Brasileiro gozavam do privilégio de prioridade de atracação, mas essa vantagem já foi suspensa, face ao despacho presidencial exarado na Exposição de Motivos Nº 2129, de 1952, do Ministério da Fazenda, que completou o Aviso GM124, de 4 de abril de 1952, do Ministério da Viação e Obras Públicas, consoante informações do Sr. Ministro das Relações Exteriores,



na sua já referida Exposição de Motivos.

Essa providência fôra imediatamente comunicada ao Governo Americano, através a nossa Embaixada em Washington, uma vez que o Lloyd Brasileiro se manifestara de acôrdo com o programa de ação conjunta elaborado pelos dois Governos tendo em vista as vantagens que compensarão a abolição das prerrogativas de que tem usufruido.

No parecer ao Projeto 3 602, de 1953, que acompanhou a mesma Mensagem governamental, já nos referimos aos termos do acôrdo firmado entre o Governo brasileiro e o americano, pelo qual, em troca, de algumas concessões que se resumem, aliás, no cancelamento de privilégios concedidos ao Lloyd Brasileiro, os Estados Unidos da América nos venderiam 12 cargueiros a preços bastantes razoáveis e permitiriam que parte da mercadoria, financiada pelo Export and Import Bank e destinadas à Cia. Siderúrgica, às nossas estradas de ferro, emprêsas elétricas, fábricas etc., fôsem transportadas pelos navios daquela empresa.

A Comissão de Diplomacia deu parecer favorável à proposição, no relatório anexado ao Processo referente ao Projeto 3 602/53, adotando, integralmente, o ponto de vista do Ministério das Relações Exteriores em sua longa exposição de motivos.

P A R E C E R

Uma vez que o próprio Lloyd Brasileiro está de acôrdo em que se retirem os privilégios concedidos pelo Decreto-lei 347 e o Governo brasileiro entende que a revogação do mesmo Decreto atende aos interesses nacionais, na emergência, a ponto de já ter tomado as medidas administrativas de sua alçada, nada temos a opor ao presente projeto.



- 3 -

Parece-nos, entretanto, que se deve dar outra redação ao Projeto para significar, explicitamente, que fica restabelecido, plenamente, o disposto no § 1º do art. 1º do Decreto 24511, de 29.6.1934.

Assim, oferecemos à consideração da Comissão de Finanças a seguinte emenda ao art. 1º do Projeto:

"Fica restabelecido, ~~nos seus exatos termos~~, o § 1º do Decreto 24511, de 26 de junho de 1934, derogado pelo Decreto-lei nº 347, de 23 de março de 1938, ~~era revogado~~."

É o nosso parecer.

Sala Antônio Carlos, em 7 de junho de 1954.

, Relator.

PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Finanças opina pela aprovação do
Projeto nº 3.601, de 1953, com emenda ao Art.1º, nos
termos do Parecer5 do Relator, Senhor Clodomir Milrt.

Sala "Antonio Carlos" em 7 de junho de 1954.

Israel Pinheiro

Clodomir Millett

, Presidente

Alvaro Castelo

Clodomir

, Relator

Pontes Vieira

Alvaro Castelo

Lameira Pittencourt

Millett

Carlos Lima

Lameira Pittencourt

Ramiro Mazzili

Carlos Lima

Ponce de Araujo

Mazzili

Joaquim Ramos

Ponce de Araujo

Dolor de Andrade

Israel Pinheiro

Osvaldo Fonseca

Dolor de Andrade

Osvaldo Fonseca, em retificação

OBSERVAÇÕES

DOCUMENTOS ANEXADOS:



Câmara dos Deputados

ASSUNTO:

(PODER EXECUTIVO)

Protocolo n.º

Revoga o Decreto-lei n. 347, de 23.3.38, que derogou o parágrafo 1º do art. 1º do Decreto n. 24.511, de 29.6.34, que regula a utilização das instalações portuárias e dá outras providências.

DESPACHO: Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas.

em 17 de setembro de 1953

DISTRIBUIÇÃO

Ao Sr. Dep. Vasco Filho, em 18/9/53

O Presidente da Comissão de

Ao Sr. , em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr. , em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr. , em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr. , em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr. , em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr. , em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr. , em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr. , em 19

O Presidente da Comissão de

SINOPSE

Projeto N.º de de de 19.....

Ementa:

.....

.....

Autor:

Discussão única

Discussão inicial

Discussão final

Redação final

Remessa ao Senado

Emendas do Senado aprovadas em de de 19.....

Sancionado em de de 19.....

Promulgado em de de 19.....

Vetado em de de 19.....

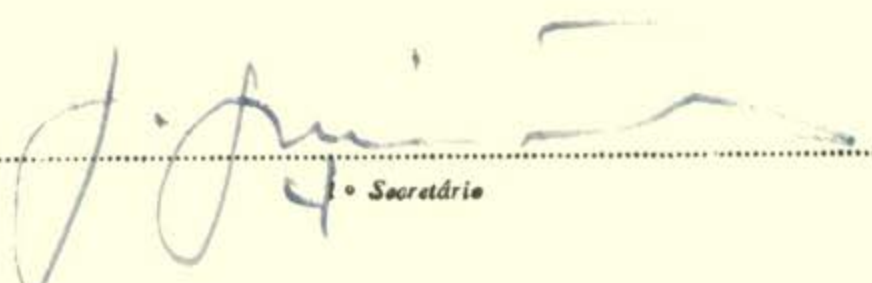
Publicado no "Diário Oficial" de de de 19.....

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Ex.^{mo} Sr. Presidente da Comissão de Transportes, Comu-
nicações e Obras Públicas

Levo ao conhecimento de V. Ex.^a que, em sessão de hoje, foi
aprovado requerimento de URGÊNCIA, para o Projeto n.º 3601
de 1953, que se acha em curso nessa Comissão.

Sala das Sessões, em 20 de maio de 1954


1.º Secretário

Adroaldo

Rio de Janeiro, / de julho de 1954

1176

Encaminha o Projeto de Lei
nº 3601-B, de 1953.

SEÇÃO DO EXPEDIENTE
Expedido em 19.7.54

Senhor Secretário:

Tenho a honra de enviar a Vossa Excelência, a fim de que se digne submetê-lo à consideração do Senado Federal, Projeto de Lei nº 3601-B, de 1953, da Câmara dos Deputados, que revoga o decreto-lei nº 347, de 23 de março de 1938, que derrogou o § 1º do art. 1º do decreto nº 24.511, de 29 de junho de 1934.

Aproveito o ensejo para renovar a Vossa Excelência os protestos da minha distinta consideração.

Anexos :

F. de sinopse:
Avalios ds.
3.601-Ate le-
tra A, de 1954.

ROY ALBERTA
1º Secretário

A Sua Excelência o Senhor Senador Alfredo Neves,
Primeiro Secretário do Senado Federal

A IMPRIMIR

Em 1-6-1954

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO
Nº 3.601-A/53

e37

Revoga o Decreto-lei nº 347, de 23-3-1938, que derogou o § 1º do Art. 1º do Decreto nº 24.511, de 29-6-1934, que regula a utilização das instalações portuárias e dá outras providências, tendo parecer favorável da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas.

PROJETO Nº 3.601/53 A QUE SE REFERE O PARECER

Art. 1.º Fica revogado o Decreto-lei nº 347, de 23 de março de 1938, que derogou o § 1.º do artigo 1.º do Decreto nº 24.511, de 29 de junho de 1934.

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

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

Mensagem nº 356-53

Srs. Membros do Congresso Nacional:

Tenho a honra de encaminhar em anexo, dois projetos de lei revogando o Decreto-lei nº 347, de 23 de março de 1938 e o artigo 20 da Lei nº 420, de 10 de abril de 1937.

2. O objetivo desses dois projetos é devidamente justificado na exposição anexa do Ministro das Relações Exteriores.

Rio de Janeiro, 4 de setembro de 1953, 132.º da Independência e 65.º da República. — Getúlio Vargas.

Exposição de Motivos do Ministério das Relações Exteriores

Em 2 de julho de 1953.

A S. Ex.ª o Sr. Dr. Getúlio Dornelles Vargas, Presidente da República.

Sr. Presidente:

Como é do conhecimento de Vossa Excelência, durante a visita ao Brasil,

em julho de 1952, do então Secretário de Estado dos Estados Unidos da América, Sr. Dean Acheson, foi proposta àquela autoridade o estudo de um plano conjunto para o fortalecimento e a reabilitação do sistema nacional de transportes marítimos.

2. Tendo em vista os entendimentos então levados a efeito, o Governo dos Estados Unidos da América, por nota de 23 de outubro de 1952, do Departamento de Estado à Embaixada do Brasil em Washington, submeteu à apreciação do Governo brasileiro um programa de ação conjunta, que deveria atender a quatro pontos fundamentais:

a) Conveniência de ser permitida a navios sob bandeira brasileira, a participação no transporte de carga proveniente de importações financiadas pelo "Export Import Bank";

b) Necessidade de maior número de navios novos para os serviços de cabotagem do Brasil;

c) Necessidade de ser eliminado o congestionamento dos principais portos do Brasil;

d) Conveniência de ser restabelecida a igualdade de tratamento para os navios sob bandeira dos Estados Unidos da América em portos brasileiros, bem como a igualdade no pagamento de emolumentos consulares em manifes-

(Cortas)

tos de carga e faturas consulares.

3. Nesse sentido, e no que tange à sua esfera de ação, o Governo dos Estados Unidos da América dispõe-se a:

a) Permitir, através da "Maritime Commission", que 50% das mercadorias adquiridas por empréstimo do Export Import Bank sejam transportados em navios do Lloyd Brasileiro. Esse processo consiste na suspensão, para o Brasil da Resolução Pública n.º 17, medida idêntica à adotada em relação a alguns países europeus;

b) Solicitar ao Congresso dos Estados Unidos da América legislação que permita, nos termos do "Ships Sales Act", de 1946, a venda ao Brasil de navios cargueiros do tipo C1-M-AV1, destinados ao serviço de cabotagem.

4. O congestionamento dos portos brasileiros, que acarreta prejuízos de milhões de dólares às empresas de navegação e aos consumidores dos dois países, deverá ser eliminado através da execução de projetos já elaborados pela Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico.

5. As medidas dependentes do Governo brasileiro e constantes da proposta dos Estados Unidos da América dizem respeito a providências administrativas e legislativas que cancelem as seguintes disposições discriminatórias, referentes à navegação de longo curso:

a) Prioridade de atracação para navios do Lloyd Brasileiro;

b) Abatimento de 50% nos emolumentos consulares para as mercadorias embarcadas em navios do Lloyd Brasileiro.

6. A igualdade de tratamento de bandeiras, ponto básico das pretensões do Governo dos Estados Unidos da América, enquadra-se dentro dos princípios adotados pelo Brasil em Conferências internacionais e, a liberdade de participarem os navios de todas as nacionalidades, sem discriminação, do comércio internacional, constitui hoje prática reconhecida no campo do Direito Internacional Público.

7. Assim, a Convenção sobre o Regime Internacional dos Portos Marítimos (Genebra, 1923), assinada, porém não ratificada pelo Brasil, já havia estabelecido, no respectivo tratado, o princípio geral da igualdade de acesso aos portos e o tratamento portuário,

extensivo a todas as Nações, mesmo às não contratantes.

8. O Conselho Consultivo Marítimo Unido (substituído mais tarde pela Organização Intergovernamental Consultiva Marítima), em sua reunião de maio de 1947, em Paris, da qual participou o Brasil, verberou a prioridade de atracação como forma de discriminação da qual se deveriam abster os Estados participantes. A mesma orientação veio a prevalecer no texto da Organização Intergovernamental Consultiva Marítima (Genebra, 1948), criada pelas Nações Unidas.

9. No terreno dos acordos bilaterais, tem sido consagrada a igualdade de tratamento para as embarcações mercantes. Disso é exemplo o Tratado de Comércio e Navegação firmado entre o Brasil e o Chile em 1943 e ainda em vigor.

10. Não é mais passível de controvérsia o princípio de não discriminação e, se a igualdade de direitos dos brasileiros e estrangeiros residentes no Brasil, que decorre do mesmo princípio, tem sido consagrada nas suas constituições políticas, não se deverá menosprezá-la na prática da política internacional.

11. A par dos argumentos de ordem jurídica, é ponderável lembrar que a possibilidade de retaliação por parte das nações atingidas por medidas discriminatórias poderá redundar em prejuízo para o próprio Lloyd Brasileiro, além de atingir interesses mais altos do país.

12. O Lloyd Brasileiro, pelo expediente n.º D-3.393, de 12 de novembro último, enviado ao Ministério das Relações Exteriores e pelo ofício n.º 255 998-52, de 19 do mesmo mês, dirigido à Presidência da República, manifestou-se de acordo com o programa de ação conjunta, diante das vantagens que compensarão a abolição das prerrogativas de que tem usufruído. No mesmo sentido se manifestou a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico.

13. Em face desses pronunciamentos, a Embaixada do Brasil em Washington foi autorizada a informar o Departamento de Estado da aceitação, pelo Executivo brasileiro, de programa proposto na nota de 23 de outubro de 1952.

14. Imediatamente após, foram tomadas as seguintes medidas de caráter administrativo:

e 39

13

a) Despacho presidencial exarado na Exposição de Motivos de n.º 2.129-52, de 3 de dezembro último, do Ministério da Fazenda, o qual completou o Aviso número GM-124, de 4 de abril de 1952, pelo qual o Ministério da Viação e Obras Públicas suspendeu a prioridade de atracação concedida aos navios do Lloyd Brasileiro. Dessa maneira ficaram extintas tôdas as preferências de que gozava aquela empresa de navegação;

b) Nota da Embaixada do Brasil em Washington ao Departamento de Estado solicitando que a "Maritime Commission" fôsse instruída no sentido de conceder o "waiver", nos termos da Resolução Pública n.º 17, para o transporte, em navios brasileiros, de mercadorias adquiridas naquele país através de empréstimos do Export Import Bank;

c) Nota da Embaixada do Brasil em Washington ao Departamento de Estado solicitando o envio de Mensagem ao Congresso dos Estados Unidos da América propondo a legislação necessária à venda ao Brasil de 12 cargueiros tipo C1-M-AV1.

15. Diante desses atos, o Departamento de Estado, em colaboração com a "Maritime Commission", determinou que fôsse suspensa a Resolução Pública n.º 17, o que veio permitir ao Lloyd Brasileiro partilhar o transporte de até 50% das mercadorias financiadas pelo Export Import Bank e destinadas à Companhia Siderúrgica Nacional, às estradas de ferro brasileiras, empresas elétricas, fábricas e outras.

16. Dessa forma, para a consecução final do plano de ação conjunta não restam senão as seguintes medidas, dependentes de legislação dos Congressos dos dois países, as quais, conforme ficou decidido, deverão ser tomadas simultaneamente:

a) Mensagem do Executivo norte-americano ao Congresso dos Estados Unidos da América, propondo legislação para a venda ao Brasil de 12 cargueiros do tipo C1-M-AV1;

b) Mensagem do Executivo brasileiro ao Congresso Nacional, pe-

dindo a revogação do Decreto-lei n.º 347, de 23 de março de 1938 que serviu de base à concessão das regalias e prioridades de atracação aos navios do Lloyd Brasileiro, bem assim revogação do Artigo 20 da Lei n.º 420, de 10 de abril de 1937, que concede o abatimento de 50% aos embarcadores do Lloyd Brasileiro, relativamente aos vistos nos conhecimentos de carga e faturas consulares de mercadorias que se destinarem a navios daquela Empresa.

17. E' desnecessário ressaltar as vantagens que o programa em apreço trará ao Brasil. Devemos acentuar, não obstante, que as vantagens que poderiam advir ao Lloyd Brasileiro por motivo de abatimento de 50% nos conhecimentos de carga e faturas consulares têm sido praticamente nulas. Assim é que, apesar daquele privilégio, verificamos que, em nosso intercâmbio comercial com os Estados Unidos da América, a média de transporte efetuado pelo Lloyd Brasileiro não tem ultrapassado a 7% de nossas importações e a 5% das exportações.

18. Por outro lado, a permissão de transporte em navios brasileiros de 50% das mercadorias adquiridas por empréstimo do Export Import Bank, além de aumentar a participação do Lloyd Brasileiro no movimento comercial Brasil, Estados Unidos da América, representará uma economia de, aproximadamente, 13 milhões de dólares. Essa quantia tenderá a crescer, à medida que forem assinados novos contratos com aquela instituição de crédito.

19. Finalmente, lembremos ainda que a aquisição dos 12 navios C1-M-AV1, que representarão excepcional reforço à nossa frota de cabotagem, será feita a cerca de 1/3 do atual preço no mercado internacional.

20. Em vista do exposto, submeto à alta consideração de Vossa Excelência os inclusos projetos de lei que revogam o Artigo 20 da Lei n.º 420, da 10 de abril de 1937, bem assim o Decreto-lei n.º 347, de 23 de março de 1938.

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

Decreto n.º 24-511 de 29-6-1934

Art. 1.º

§ 1.º Todos os que se utilizarem das instalações portuárias receberão das administrações dos portos tratamento sem preferência, orientado pelo objetivo de conseguir das referidas instalações a máxima eficiência.

De



Revoga o decreto-lei nº 347, de 23 de março de 1938, que derogou o § 1º do art. 1º do decreto nº 24.511, de 29 de junho de 1934.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º E' revogado o decreto-lei nº 347, de 23 de março de 1938, que derogou o § 1º do art. 1º do decreto nº 24.511, de 29 de junho de 1934.

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

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, EM // DE JULHO DE 1954

CÂMARA DOS DEPUTADOS



IMPRIMIR

Em 23 / 6 / 1954

[Assinatura]

REDAÇÃO FINAL

PROJETO Nº 3601-B-1953

*Aprovado. Ao Senado Federal
em 30 junho de 1954*

[Assinatura]

18 Redação Final do projeto n. 3601-A, de 1953, revogando o decreto-lei 347, de 23 de março de 1938, que derogou o § 1º do art. 1º do decreto n. 24.511, de 29 de junho de 1934.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. É revogado o decreto-lei nº 347, de 23 de março de 1938, que derogou o § 1º do art. 1º do decreto nº 24.511, de 29 de junho de 1934.

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

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

Sala "Alcindo Guanabara", em 23 de junho de 1954

[Assinatura] - Presidente

GETULIO MOURA

[Assinatura] *Be la ton*

CÂMARA DOS DEPUTADOS



Legislação citada

240

(4)

Decreto-lei n. 347 de 23 de março de 1938.

Derroga o § 1º do art. 1º do Decreto n. 24.511 de 29 de junho de 1934.

O Presidente da Republica, atendendo ao que propôs o Ministério da Viação e Obras Públicas e usando da faculdade que lhe confere o art. 180 da Constituição Federal, decreta :

Artigo único. Fica excluído o Lloyd Brasileiro da proibição contida no § 1º do art. 1º do decreto 24.511, de 29 de junho de 1934, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 23 de março de 1938, 117º da Independência e 50º da República.

Getulio Vargas

João de Mendonça Lima



e41

C5

DECRETO Nº 24.511 - DE 29 DE JUNHO DE 1934

Art. 1º

§ 1º - Todos os que se utilizarem das instalações portuárias receberão das administrações dos portos tratamento sem preferência, orientado pelo objetivo de conseguir das referidas instalações a mesma eficiência.



PROJETO Nº 3.601, de 1953

Relatório

Acompanhado da mensagem nº 356-53, de 4 de Setembro de 1953, houve por bem o Senhor Presidente da República apresentar à consideração do Congresso Nacional o projeto nº 3.601/53, revogando o Decreto-lei nº 347 de 23 de março de 1938, que derogou o parágrafo 1º do artigo 1º do Decreto nº 24.511 de 29 de junho de 1934.

O Decreto-lei nº 347 citado, reza:

"Artigo único. Fica excluído o Lloyd Brasileiro da proibição contida no § 1º do art. 1º do Decreto 24.511, de 29 de junho de 1934, revogadas as disposições em contrário".

E o § 1º do art. 1º do Decreto 24.511 reza:

"Art. 1º

§ 1º - Todos os que se utilizarem das instalações portuárias receberão das administrações dos portos tratamento sem preferência, orientado pelo objetivo de conseguir das referidas instalações a máxima eficiência".

Como vemos, trata-se de assuntos ligados aos interesses do Lloyd Brasileiro, ou do próprio Governo.

A revogação proposta pelo Governo do Decreto-lei nº... 347 que exclui o Lloyd Brasileiro da proibição do Decreto nº 24.511 é, como está documentado na "Exposição de Motivos" de 2.7.53, do Senhor Ministro das Relações Exteriores, compensada vantajosamente por concessões enumeradas no minucioso documento.

Trata-se, como vemos, de uma proposta do Governo, para solucionar com vantagem ^{um} assunto de uma empresa de navegação do próprio Governo; só nos resta, a meu ver, colaborando com o Poder Executivo, aprovar a presente proposição.

Sala "Paulo de Frontin", em 28 de maio de 1954.

Presidente.

Masco Filho - Relator.

Costa e Silva

VERSO



Transportes

Aprovado
20.5.54
C 367

Senhor Presidente:

Requeiro urgência para discussão e votação do projeto nº 3.601, de 1953, que revoga o decreto-lei nº 347, de 23 de março de 1938, que derogou o parágrafo 1º do art. 1º do decreto nº 24.511, de 29 de junho de 1934, que regula a utilização das instalações portuárias e dá outras providências.

Palácio Tiradentes, 18 de maio de 1954.

Gustavo Caparim

O SR. PRESIDENTE - Os Srs. que aprovam queiram ficar como estão (Pausa)

8 e 5 [Aprovado
99

+

It. Com. de Transportes 16/9/53
Ao sr. Vasco Filho 18/9/53

Recebi

OBSERVAÇÕES

DOCUMENTOS ANEXADOS:

OBSERVAÇÕES

DOCUMENTOS ANEXADOS: