



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

# **PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 564-A, DE 2012**

**(Da Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul)**

**MENSAGEM Nº 43/12**

**AVISO Nº 81/12 – C. Civil**

Submete à consideração do Congresso Nacional o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e a República Oriental do Uruguai sobre Transporte Fluvial e Lacustre na Hidrovia Uruguai-Brasil, assinado em Santana do Livramento, em 30 de julho de 2010; tendo pareceres da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. GERALDO SIMÕES); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relator: DEP. VILSON COVATTI).

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL;

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

**APRECIACÃO:**

Proposição sujeita à apreciação do Plenário

## SUMÁRIO

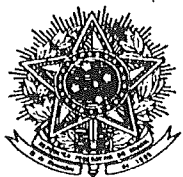
I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

III – Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- parecer do relator
- parecer da Comissão



**CONGRESSO NACIONAL**  
COMISSÃO PARLAMENTAR CONJUNTA DO MERCOSUL  
*Representação Brasileira*

28  
Representação  
Brasileira no  
Parlamento do Mercosul

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2012**  
**(MENSAGEM Nº 43, de 2012)**

Submete à consideração do Congresso Nacional o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e a República Oriental do Uruguai sobre Transporte Fluvial e Lacustre na Hidrovia Uruguai-Brasil, assinado em Santana do Livramento, em 30 de julho de 2010.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e a República Oriental do Uruguai sobre Transporte Fluvial e Lacustre na Hidrovia Uruguai-Brasil, assinado em Santana do Livramento, em 30 de julho de 2010.

Parágrafo único. Ficam sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão da referida Decisão, bem como quaisquer ajustes complementares que, nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

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

Sala das Sessões, em        de        de 2012.

  
**Senador ROBERTO REQUIÃO**  
Presidente



2FFCFCD834



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **MENSAGEM N.º 43, DE 2012**

**(Do Poder Executivo)**

### **AVISO N° 81/2012 – C. CIVIL**

Submete à consideração do Congresso Nacional o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e a República Oriental do Uruguai sobre Transporte Fluvial e Lacustre na Hidrovia Uruguai-Brasil, assinado em Santana do Livramento, em 30 de julho de 2010.

#### **DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

REPRESENTAÇÃO BRASILEIRA NO PARLAMENTO DO MERCOSUL;

RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL;

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

#### **APRECIACÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

### **PUBLICAÇÃO INICIAL**

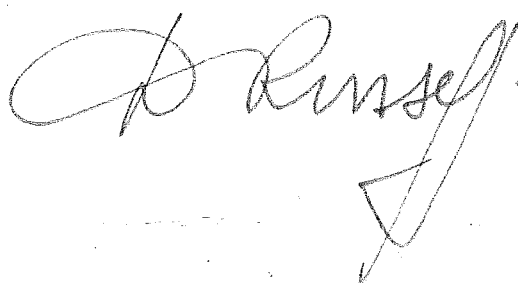
Art. 137, caput - RICD

Mensagem nº 43

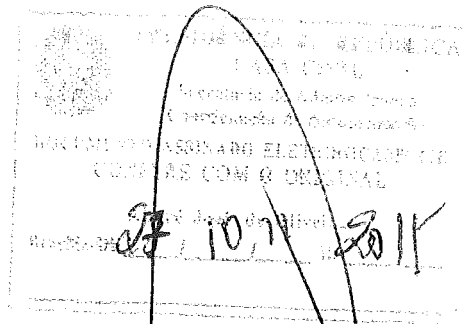
Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição, submeto à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos dos Senhores Ministros de Estado das Relações Exteriores, interino, da Defesa, da Fazenda, dos Transportes e da Integração Nacional, o texto do Acordo entre a República Federativa do Brasil e a República Oriental do Uruguai sobre Transporte Fluvial e Lacustre na Hidrovia Uruguai-Brasil, assinado em Santana do Livramento, em 30 de julho de 2010.

Brasília, 14 de fevereiro de 2012.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "D. Rinsel", with a large, stylized flourish extending downwards and to the right.

EMI No 00132 MRE/MD/MF/MT/MIN



Brasília, 25 de março de 2011.

Excelentíssima Senhora Presidenta da República,

Submetemos à elevada consideração de Vossa Excelência, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo projeto de Mensagem que encaminha o texto do Acordo entre a República Federativa do Brasil e a República Oriental do Uruguai sobre Transporte Fluvial e Lacustre na Hidrovia Uruguai-Brasil, assinado em Santana do Livramento, em 30 de julho de 2010, pelo Ministro das Relações Exteriores, Celso Amorim e pelo Ministro das Relações Exteriores do Uruguai, Luis Almagro.

2. O referido Acordo tem o objetivo de implantar um sistema de transporte moderno de cargas e de passageiros entre os dois países, que oferecerá uma alternativa de baixo custo para o transporte multimodal na área de influência da Bacia da Lagoa Mirim, revitalizando a economia da região e contribuindo para o desenvolvimento social das comunidades fronteiriças.

3. Do lado brasileiro, participaram das negociações do texto do documento o Ministério das Relações Exteriores, o Ministério dos Transportes, o Ministério da Integração Nacional, a Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, a Marinha do Brasil, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e a Secretaria da Receita Federal.

4. A assinatura do Acordo remete à celebração do Tratado da Lagoa Mirim, negociado pelo Barão do Rio Branco, cujo centenário foi comemorado em 30 de outubro de 2009. Ao longo dos cem anos de vigência do Tratado, Brasil e Uruguai avançaram na promoção da integração fronteiriça e do uso compartilhado da Bacia da Lagoa Mirim, em benefício do desenvolvimento da região. Nesse sentido, foram firmados o Tratado de Comércio e Navegação entre os Estados Unidos do Brasil e a República Oriental do Uruguai, em 27 de maio de 1949, o Convênio entre a República Oriental do Uruguai e a República Federativa do Brasil sobre Transporte Fluvial e Lacustre, em 12 de junho de 1975 e o Tratado de Cooperação para o Aproveitamento dos Recursos Naturais e o Desenvolvimento da Bacia da Lagoa Mirim, em 7 de julho de 1977.

5. O Acordo em tela define a área de alcance da Hidrovia e as Autoridades Nacionais diretamente responsáveis pela sua operação. Pelo lado brasileiro, foram designados o Ministério dos Transportes e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Pelo lado uruguaio, foi designado o Ministério de Transportes e de Obras Públicas (MTO).

6. As Partes se comprometem, conforme disposto nos artigos V e VI, a adotar as medidas

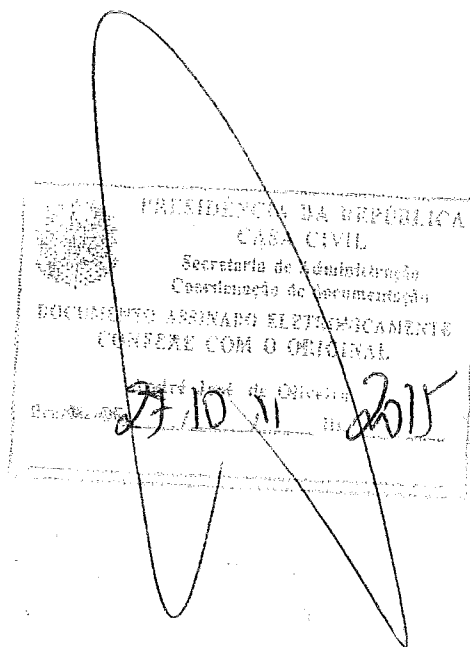
necessárias para viabilizar a plena navegação fluvial e lacustre na Hidrovia e estimular a navegação comercial entre os dois países, bem como para assegurar tratamento não discriminatório às embarcações da outra Parte.

7. Segundo os artigos VII, VIII e IX, as normas, regulamentos e leis de cada Parte deverão ser plenamente observados nas áreas sob sua jurisdição e fica preservado o direito de cada Parte de adotar as iniciativas necessárias à proteção do meio ambiente, da saúde e da ordem pública em seu território.

8. O Acordo prevê, ademais, a criação de uma Secretaria Técnica, que será composta por funcionários das Autoridades Nacionais indicadas pelos dois países e por representantes de suas respectivas Chancelarias. A Secretaria, que funcionará no âmbito da Comissão Mista para o Desenvolvimento da Bacia da Lagoa Mirim, deverá definir os regulamentos necessários para a operação da Hidrovia e coordenar ações conjuntas visando à sua implantação, bem como buscar soluções para eventuais controvérsias que possam surgir.

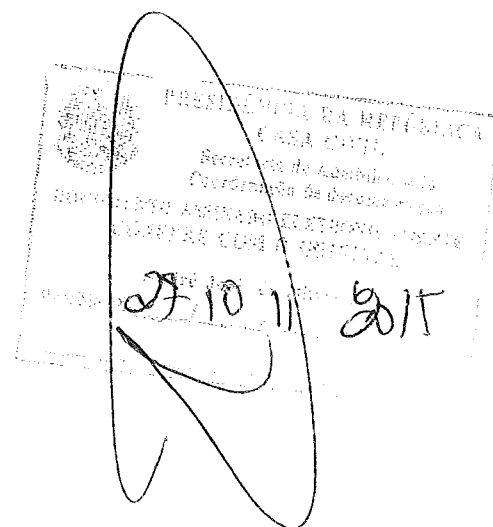
9. À luz do exposto e com vistas ao encaminhamento do assunto à apreciação do Congresso Nacional, em conformidade com o art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição Federal, submetemos a Vossa Excelência o anexo projeto de Mensagem, acompanhado de cópias autenticadas do Acordo.

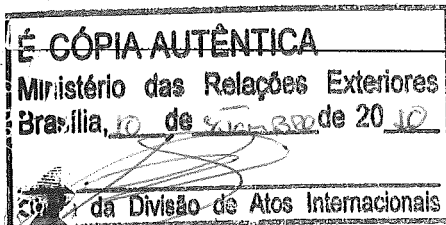
Respeitosamente,



*Assinado eletronicamente por: Ruy Nunes Pinto Nogueira, Guido Mantega, Fernando Bezerra*

***de Souza Coelho, Paulo Sergio Oliveira Passos, Celso Luiz Nunes Amorim***





**ACORDO ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E A  
REPÚBLICA ORIENTAL DO URUGUAI SOBRE TRANSPORTE  
FLUVIAL E LACUSTRE NA HIDROVIA URUGUAI-BRASIL**

A República Federativa do Brasil

e

A República Oriental do Uruguai  
(doravante denominadas "as Partes"),

Considerando os preceitos estipulados no "Tratado entre os Estados Unidos do Brasil e a República Oriental do Uruguai relativo às fronteiras na Lagoa Mirim e no Rio Jaguarão e ao Comércio e à Navegação nessas Paragens", de 30 de outubro de 1909; no "Tratado de Comércio e Navegação entre os Estados Unidos do Brasil e a República Oriental do Uruguai", de 27 de maio de 1949; no "Convênio entre a República Oriental do Uruguai e a República Federativa do Brasil sobre Transporte Fluvial e Lacustre", de 12 de junho de 1975; e no "Tratado de Cooperação para o Aproveitamento dos Recursos Naturais e o Desenvolvimento da Bacia da Lagoa Mirim", de 7 de julho de 1977;

Convencidas de que, para concretizar o processo de integração brasileiro-uruguaio, é necessário contar com serviços de transporte e de comunicação eficientes, seguros, regulares e adequados aos requisitos atuais de comércio, de desenvolvimento e de proteção do meio ambiente e da saúde; e

Persuadidas de que o incremento da atividade de transporte fluvial e lacustre de carga e de passageiros constitui fator de suma importância para ambas as Partes,

Convêm em celebrar o presente Acordo, nos seguintes termos:

## Artigo I

O presente Acordo se aplica ao transporte fluvial e lacustre internacional de carga e de passageiros entre as Partes, em particular na Hidrovia Uruguai-Brasil, doravante denominada "Hidrovia", a fim de permitir o acesso livre e não-discriminatório de empresas mercantes brasileiras e uruguaias aos mercados de ambos os países, excluindo-se o transporte de cabotagem nacional, os serviços de apoio portuário e de reboque, e o transporte de cargas que, de acordo com a legislação de cada Parte, esteja reservado a suas respectivas bandeiras.

## Artigo II

1. O alcance da Hidrovia abrange o setor brasileiro da Lagoa Mirim e seus afluentes, especialmente o Rio Jaguarão; o Canal de São Gonçalo e seus afluentes; os canais de acesso hidroviário ao Porto de Rio Grande; a Lagoa dos Patos e seus afluentes; o Rio Guaíba e seus afluentes, especialmente os rios Taquari, Jacuí, dos Sinos, Gravataí e Caí, na República Federativa do Brasil; e o setor uruguaio da Lagoa Mirim e seus afluentes, especialmente os rios Jaguarão, Cebollati e Tacuari, na República Oriental do Uruguai, bem como os portos e terminais reconhecidos por cada Parte.

2. Cada uma das Partes enviará à outra Parte, por via diplomática, a lista de portos e terminais que integram a Hidrovia em seus respectivos territórios, bem como daqueles que se incorporarem à Hidrovia posteriormente.

## Artigo III

Para os fins do presente Acordo, definem-se os seguintes termos:

1. "Embarcação das Partes": qualquer embarcação inscrita ou registrada pelos órgãos competentes da Parte correspondente, exceto:

- a) navios de guerra e a serviço do Estado que não estejam destinados a atividades comerciais;
- b) outros navios a serviço exclusivamente das Forças Armadas;
- c) navios de investigação hidrográfica, oceanográfica e científica;
- d) embarcações de lazer, esporte e recreação; e
- e) embarcações pesqueiras.

2. "Empresa de Navegação": empresa constituída segundo a legislação de cada Parte, com sede social no território de uma das Partes e autorizada pelo órgão nacional competente a operar na Hidrovia.

3. "Porto" ou "Terminal" de uma Parte: atracadouro ou qualquer outro lugar habilitado a realizar o carregamento ou descarregamento de mercadorias e o embarque ou desembarque de passageiros.

#### Artigo IV

1. Para os efeitos de aplicação do presente Acordo, ficam designadas as seguintes autoridades:

a) Pela República Federativa do Brasil, o Ministério dos Transportes e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ); e

b) Pela República Oriental do Uruguai, o Ministério de Transportes e de Obras Públicas (MTO), por meio da Direção Nacional de Hidrografia, no que concerne às vias navegáveis e aos portos, e da Direção Geral de Transporte Fluvial e Marítimo, no que diz respeito ao transporte.

2. Qualquer alteração referente à autoridade competente de uma das Partes deverá ser notificada, por via diplomática, à outra Parte.

#### Artigo V

1. De acordo com suas respectivas legislações e regulamentos, as Partes adotarão as medidas necessárias para facilitar e incrementar a navegação comercial entre os portos fluviais e lacustres brasileiros e uruguaios objeto do presente Acordo, de modo a impedir atrasos que prejudiquem as embarcações e a agilizar o cumprimento das formalidades em vigor.

2. Nas operações reguladas pelo presente Acordo, as Partes garantirão às embarcações comerciais da outra Parte que estejam em suas águas territoriais e em seus portos tratamento não-discriminatório, em conformidade com o que foi estabelecido no Artigo I do presente Acordo.

3. Os aspectos relacionados à segurança da navegação na Hidrovia serão definidos por meio de um Protocolo Adicional a este Acordo.

## **Artigo VI**

1. O frete e suas condições serão negociados livremente entre os usuários dos serviços de transporte de carga e de passageiros e as empresas de navegação devidamente autorizadas pelo órgão nacional competente para operar na Hidrovia. O referido órgão nacional comunicará à sua contraparte a lista de empresas e embarcações autorizadas para tal fim.

2. Sem prévio acordo entre as Partes, não se poderá criar nenhum novo tributo, gravame ou direito, além daqueles já existentes nas legislações nacionais de cada uma delas sobre o transporte, as embarcações ou as suas cargas, baseado unicamente no fato da navegação.

## **Artigo VII**

As embarcações deverão cumprir as normas pertinentes, promulgadas pelas Autoridades Marítimas de cada Parte, nos trechos sob sua responsabilidade.

## **Artigo VIII**

Os regulamentos e as leis de ambas as Partes, no que se refere ao transporte na Hidrovia, à segurança, ao meio ambiente, às fronteiras, às alfândegas, às divisas, à saúde, à vigilância sanitária, à fiscalização veterinária e fitossanitária e à salvaguarda da vida humana, serão aplicados em suas respectivas jurisdições.

## **Artigo IX**

Nenhuma das disposições do presente Acordo poderá limitar o direito das Partes de adotar medidas para proteger o meio ambiente, a saúde e a ordem pública, de acordo com suas legislações e os respectivos tratados de que sejam parte.

## Artigo X

As empresas de navegação das Partes poderão utilizar, para a prestação de seus serviços, embarcações próprias ou sob contrato de afretamento ou de arrendamento a casco nu, em conformidade com a legislação nacional de cada Parte.

## Artigo XI

As Partes se comprometem, em conformidade com seus planos e prioridades, a contribuir para o desenvolvimento e a execução das obras e das intervenções necessárias, em seus respectivos territórios, para permitir a plena navegação fluvial e lacustre na Hidrovia.

## Artigo XII

1. Com a finalidade de garantir a efetiva aplicação do presente Acordo e a plena operação da Hidrovia, as Partes conformarão uma Secretaria Técnica integrada por funcionários das respectivas autoridades nacionais e das Chancelarias, que funcionará no âmbito da Comissão Mista para o Desenvolvimento da Bacia da Lagoa Mirim.

2. A Secretaria adotará o seu próprio estatuto de funcionamento e será responsável pela definição de todos os regulamentos necessários para a correta operação da Hidrovia. A Secretaria realizará reuniões periódicas para avaliar, desenvolver e reforçar a cooperação bilateral, assegurar ações coordenadas e planejadas por todos os agentes envolvidos no presente Acordo, e buscar soluções para os problemas de interesse comum, bem como para as controvérsias que possam surgir. Mediante acordo entre seus membros, a Secretaria poderá reunir-se extraordinariamente em circunstâncias especiais.

3. As modificações ou adendos ao presente Acordo serão adotados pela Secretaria Técnica da Hidrovia e deverão ser definidos por meio de Acordos ou Protocolos Adicionais.

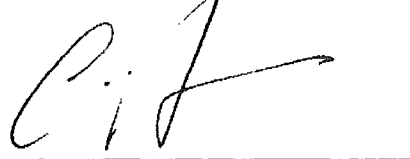
4. Em caso de divergência quanto à interpretação ou aplicação do presente Acordo, as Partes resolverão a divergência por via diplomática.

## Artigo XIII

O presente Acordo entrará em vigor 30 (trinta) dias depois que cada Parte notifique à outra, por via diplomática, o cumprimento dos requisitos internos necessários para a sua aprovação. O Acordo terá validade por tempo indeterminado, salvo se, em qualquer momento, uma das Partes notificar à outra, com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias, o seu desejo de denunciá-lo.

Feito na cidade de Santana do Livramento, no dia 30 do mês de julho de 2010, em dois exemplares originais, nos idiomas português e espanhol, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

PELA REPÚBLICA FEDERATIVA  
DO BRASIL



**Celso Amorim**  
Ministro das Relações Exteriores

PELA REPÚBLICA ORIENTAL  
DO URUGUAI



**Luis Almagro**  
Ministro das Relações Exteriores



## REPRESENTAÇÃO BRASILEIRA NO PARLAMENTO DO MERCOSUL

### MENSAGEM Nº 43, DE 2012 (Do Poder Executivo)

Submete à apreciação do Congresso Nacional o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e a República Oriental do Uruguai sobre Transporte Fluvial e Lacustre na Hidrovia Uruguai-Brasil, assinado em Santana do Livramento, em 30 de julho de 2010.

Autor: PODER EXECUTIVO  
Relator: Senador Paulo Paim

### I – RELATÓRIO

Esta Representação é chamada a pronunciar-se sobre o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e a República Oriental do Uruguai sobre Transporte Fluvial e Lacustre na Hidrovia Uruguai-Brasil, assinado em Santana do Livramento, em 30 de julho de 2010.

À luz do que determina a Resolução nº 1, de 2011-CN, compete à Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul “apreciar e emitir parecer a todas as matérias de interesse do Mercosul que venham a ser submetidas ao Congresso Nacional, inclusive as emanadas dos órgãos decisórios do Mercosul” (art. 3º, inciso I), e, segundo dispõe o art. 5º, inciso I, “a Representação Brasileira examinará a matéria quanto ao mérito e oferecerá o respectivo decreto legislativo.”

O Acordo em exame é submetido à apreciação do Congresso Nacional por meio da Mensagem nº 43, de 14 de fevereiro de 2012, acompanhada de Exposição de Motivos assinada eletronicamente pelos



Ministros das Relações Exteriores, da Defesa, da Fazenda, dos Transportes e da Integração Nacional, datada de 25 de março de 2011.

O ato internacional em análise destina-se, conforme explica a Exposição de Motivos ministerial, a “implantar um sistema de transporte moderno de cargas e de passageiros entre os dois países, que oferecerá uma alternativa de baixo custo para o transporte multimodal na área de influência da Bacia da Lagoa Mirim (...)”.

Segundo determina o Artigo I, o Acordo se aplica ao transporte fluvial e lacustre internacional entre as Partes, em particular na Hidrovia Uruguai-Brasil, a fim de permitir o livre acesso, não discriminatório, de empresas mercantes brasileiras e uruguaias aos mercados de ambos os países. Ficam excluídos, entretanto, do Acordo, o transporte de cabotagem nacional, os serviços de apoio portuário e de reboque e o transporte de cargas que, de acordo com a legislação de cada Parte, esteja reservado a suas respectivas bandeiras.

O Acordo define o alcance da Hidrovia, que abrange o setor brasileiro da Lagoa Mirim e seus afluentes, especialmente o Rio Jaguarão; o Canal de São Gonçalo e seus afluentes; os canais de acesso hidroviário ao Porto de Rio Grande; a Lagoa dos Patos e seus afluentes; o Rio Guaíba e seus afluentes, especialmente os rios Taquari, Jacuí, dos Sinos, Gravataí e Caí, no Brasil; e o setor uruguaio da Lagoa Mirim e seus afluentes, especialmente os rios Jaguarão, Cebollatí e Tacuarí, na República Oriental do Uruguai, bem como os portos e terminais reconhecidos por cada Parte.

As Partes deverão adotar as medidas necessárias para facilitar e incrementar a navegação comercial entre os portos fluviais e lacustres brasileiros e uruguaios objeto do Acordo, sempre em conformidade com suas respectivas legislações e regulamentos, garantindo às embarcações comerciais da outra Parte, que estejam em suas águas territoriais e em seus portos, tratamento não-discriminatório. É importante ressaltar, ademais, que o Acordo prevê a celebração de Protocolo Adicional destinado a definir os aspectos relacionados à segurança da navegação na Hidrovia.

Segundo determina o Artigo VI, o frete e suas condições serão negociados livremente entre os usuários dos serviços de transporte de carga e de passageiros e as empresas de navegação devidamente autorizadas pelo órgão nacional competente para operar na Hidrovia, que comunicará à sua



contraparte a lista de empresas e embarcações autorizadas para tal fim. O Acordo veda a criação de qualquer novo tributo, gravame ou direito, além daqueles já existentes nas legislações nacionais de cada uma das Partes, concernentes ao transporte, embarcações ou às suas cargas, sem prévio acordo entre os países signatários. O Artigo IX resguarda o direito das Partes de adotar medidas destinadas a proteger o meio ambiente, a saúde e a ordem pública, observados suas legislações e os tratados de que sejam parte.

Por outro lado, as Partes se comprometem, em conformidade com seus planos e prioridades, a contribuir para o desenvolvimento e a execução das obras e intervenções necessárias, em seus respectivos territórios, para permitir a plena navegação fluvial e lacustre na Hidrovia.

O Acordo estipula a criação de Secretaria Técnica, integrada por funcionários das respectivas autoridades nacionais (Ministério dos Transportes e Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, no caso do Brasil) e das Chancelarias, que funcionará no âmbito da Comissão Mista para o Desenvolvimento da Bacia da Lagoa Mirim. A ela competirá a definição dos regulamentos necessários para a correta operação da Hidrovia, devendo também avaliar, desenvolver e reforçar a cooperação bilateral, bem como assegurar ações coordenadas e planejadas por todos os agentes envolvidos no Acordo, no sentido de buscar soluções para os problemas de interesse comum e para as controvérsias que porventura venham a surgir.

O Artigo XIII do ato internacional em pauta contém as cláusulas de praxe no direito internacional concernentes à sua entrada em vigor, validade e denúncia.

## II – VOTO DO RELATOR

Reveste-se de extraordinária importância, em processos de integração regional, a efetiva implantação de uma adequada infraestrutura de transportes no espaço econômico integrado.

Com efeito, o volume de comércio entre os países da América do Sul, e particularmente do Mercosul, poderia ser muito maior não fosse a precariedade da infraestrutura de transportes na região, cujas raízes históricas são conhecidas, e que tem sido objeto de vários estudos.



O Acordo ora em análise, ao implantar medidas destinadas a viabilizar um moderno sistema de transporte de cargas e passageiros entre o Uruguai e o Brasil na região da Lagoa Mirim, contribui para viabilizar alternativas de transporte mais eficientes e econômicas e fortalece o intercâmbio comercial no âmbito do Mercosul.

Nesse contexto, o setor hidroviário gaúcho desempenha papel de extrema importância, em razão das hidrovias Lagoa Mirim, São Gonçalo, Lagoa dos Patos, Rio Guaíba, Rio Jacui e Rio Taquari.

Sabe-se que a efetiva implantação da hidrovia depende de esforços bilaterais para a preparação da infraestrutura necessária, tais como dragagens, construção de terminais, sinalização, melhorias na hidrovia e na interconexão com outros modais. Pelo lado brasileiro, os investimentos estão previstos no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e já estão em andamento. No lado uruguaio, também há a necessidade de investimento na infraestrutura da lagoa e nos seus dois principais afluentes: os rios Cebollati e Taquari.

A cooperação entre o Brasil e o Uruguai com vistas à utilização da Lagoa Mirim remonta à celebração do Tratado da Lagoa Mirim, negociado pelo Barão do Rio Branco, cujo centenário foi comemorado em 30 de outubro de 2009. Esclarece a Exposição de Motivos que:

Ao longo dos cem anos de vigência do Tratado, Brasil e Uruguai avançaram na promoção da integração fronteiriça e do uso compartilhado da Bacia da Lagoa Mirim, em benefício do desenvolvimento da região. Nesse sentido, foram firmados o Tratado de Comércio e Navegação entre os Estados Unidos do Brasil e a República Oriental do Uruguai, em 27 de maio de 1949, o Convênio entre a República Oriental do Uruguai e a República Federativa do Brasil sobre Transporte Fluvial e Lacustre, em 12 de junho de 1975 e o Tratado de Cooperação para o Aproveitamento dos Recursos Naturais e o Desenvolvimento da Bacia da Lagoa Mirim, em 7 de julho de 1977.

O presente Acordo representa, portanto, mais um passo para a integração e a dinamização da economia em importante região fronteiriça entre o Brasil e o Uruguai, agora já no contexto do Mercosul, visando a criação de serviços de transporte e comunicação eficientes, seguros, regulares e



adequados aos requisitos atuais de comércio, de desenvolvimento e de proteção do meio ambiente e da saúde.

Pelo exposto, manifestamo-nos favoravelmente à aprovação do texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e a República Oriental do Uruguai sobre Transporte Fluvial e Lacustre na Hidrovia Uruguai-Brasil, assinado em Santana do Livramento, em 30 de julho de 2010, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresento.

Sala da Comissão, em                    de                    de 2012

Relator

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2012**  
**(MENSAGEM Nº 43/2012)**

Submete à consideração do Congresso Nacional o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e a República Oriental do Uruguai sobre Transporte Fluvial e Lacustre na Hidrovia Uruguai-Brasil, assinado em Santana do Livramento, em 30 de julho de 2010.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e a República Oriental do Uruguai sobre Transporte Fluvial e Lacustre na Hidrovia Uruguai-Brasil, assinado em Santana do Livramento, em 30 de julho de 2010.

Parágrafo único. Ficam sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão da referida Decisão, bem como quaisquer ajustes complementares que, nos termos do inciso I do art. 49 da



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador **PAULO PAIM**



6

Constituição Federal, acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

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

Sala das Sessões, em        de        de 2012.

Relator



CONGRESSO NACIONAL  
PARLAMENTO DO MERCOSUL  
*Representação Brasileira*



## REPRESENTAÇÃO BRASILEIRA NO PARLAMENTO DO MERCOSUL

### MENSAGEM N.º 43, DE 2012

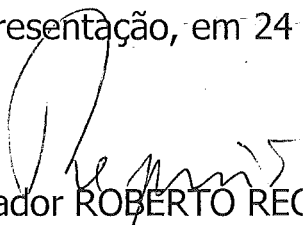
### PARECER DA REPRESENTAÇÃO

A Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul, em reunião ordinária realizada hoje, opinou, unanimemente, pela aprovação da Mensagem n.º 43, de 2012, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, nos termos Parecer do Relator, Senador Paulo Paim.

Estiveram presentes os Senhores:

Senador Roberto Requião - Presidente; Senadora Ana Amélia e Deputado Antonio Carlos Mendes Thame – Vice-presidentes; Senadores Paulo Paim, Inácio Arruda, Paulo Bauer, Mozarildo Cavalcanti, e Waldemir Moka; Deputados André Zacharow, Benedita da Silva, Dilceu Sperafico, Dr. Rosinha, Eduardo Azeredo, Íris de Araújo, José Stédile, Marçal Filho, Nelson Padovani, Paulo Freire, Raul Henry, Renato Molling, Ribamar Alves e Vieira da Cunha.

Plenário da Representação, em 24 de abril de 2012.

  
Senador ROBERTO REQUIÃO  
Presidente

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### I - Relatório

O Projeto de Decreto Legislativo em epígrafe aprova o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e a República Oriental do Uruguai sobre Transporte Fluvial e Lacustre (tanto de cargas como de passageiros) na Hidrovia Uruguai-Brasil, assinado em Santana do Livramento, em 30 de julho de 2010. Ressalva que ficam também sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão da referida Decisão, bem como quaisquer ajustes complementares que, nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Entre as disposições principais do Acordo destaca-se o seu objetivo, que é permitir o acesso livre e não-discriminatório de empresas mercantes brasileiras e uruguaias aos mercados de ambos os países, excluindo-se o transporte de cabotagem nacional, os serviços de apoio portuário e de reboque, e o transporte de cargas que, de acordo com a legislação de cada Parte, esteja reservado a suas respectivas bandeiras. Fica estabelecido, também, o alcance da Hidrovia que abrange o setor brasileiro da Lagoa Mirim e seus afluentes (especialmente o Rio Jaguarão), o Canal de São Gonçalo e seus afluentes, os canais de acesso hidroviário ao Porto de Rio Grande, a Lagoa dos Patos e seus afluentes, o Rio Guaíba e seus afluentes (especialmente os rios Taquari, Jacuí, dos Sinos, Gravataí e Caí). Na República Oriental do Uruguai, a Hidrovia abrange o setor uruguiaio da Lagoa Mirim e seus afluentes, especialmente os rios Jaguarão, Cebollati e Tacuari. Estão incluídos, ainda, os portos e terminais reconhecidos por cada Parte, cuja lista deverá ser encaminhada oportunamente à outra Parte.

Como autoridades responsáveis pela aplicação do Acordo, ficam designados, pelo Brasil, o Ministério dos Transportes e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). No que se refere ao transporte na Hidrovia, à segurança, ao meio ambiente, às fronteiras, às alfândegas, às divisas, à saúde, à vigilância sanitária, à fiscalização veterinária e fitossanitária e à salvaguarda da vida humana, serão aplicados regulamentos e as leis de ambas as Partes em suas respectivas jurisdições.

A Mensagem 43/2012, que encaminha o texto ao Congresso Nacional, afirma que o referido Acordo tem o objetivo de implantar um sistema de transporte moderno de cargas e de passageiros entre os dois países, que oferecerá uma alternativa de baixo custo para o transporte multimodal na área de influência da Bacia da Lagoa Mirim, revitalizando a economia da região e contribuindo para o desenvolvimento social das comunidades fronteiriças.

O referido Acordo foi apreciado pela Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul, tendo recebido parecer favorável do Relator, Senador Paulo Paim, que foi aprovado, dando origem ao presente Projeto de Decreto Legislativo.

Além desta Comissão de Viação e Transportes, a matéria será analisada, também, pela Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional e pela Comissão de Constituição e Justiça e de Redação (quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa), em regime de urgência, devendo ser submetida, em seguida, ao Plenário da Casa.

É o nosso relatório.

## **II – Voto do Relator**

A Lagoa Mirim, que possui 47% de sua superfície em território brasileiro, no Estado do Rio Grande do Sul, e o restante no Uruguai, é ligada à Lagoa dos Patos pelo Canal de São Gonçalo, uma ligação natural com 76 quilômetros de extensão, que alcança até 300 metros de largura e conta com uma profundidade mínima de cinco metros. Em conjunto, esse sistema lacustre é muito importante para a movimentação de cargas brasileiras e uruguaias, visto que a rota permite aos produtores do país vizinho alcançar o porto de Rio Grande, com saída através da cabotagem para a costa brasileira, ou para a navegação de longo curso, em mercados internacionais. Permite, ainda, por via flúvio-lacustre, chegar à capital gaúcha e ao porto de Estrela, no interior do Estado do Rio Grande do Sul, onde existe a intermodalidade com a ferrovia, fazendo com que produtores brasileiros alcancem o mercado uruguaio e, no caminho inverso, produtos uruguaios cheguem aos mercados consumidores do centro do nosso país.

A implantação da Hidrovia Fluvial e Lacustre Uruguai-Brasil, objeto do presente Acordo, contribuirá, portanto, para a ampliação do comércio entre os dois países, com reflexos altamente positivos para o desenvolvimento da região da Lagoa Mirim e de sua área de influência. Ressalte-se, a propósito, que o meio de transporte hidroviário é uma alternativa bastante eficiente e econômica, que deve ser incentivado, não apenas naquele local, mas sempre que for viável.

A cooperação entre o Brasil e o Uruguai com vistas à utilização da Lagoa Mirim não é fato recente. Desde a celebração, em 1909, do Tratado da Lagoa Mirim, negociado pelo Barão do Rio Branco, os dois países vêm tentando promover a integração fronteiriça e do uso compartilhado da Bacia da Lagoa Mirim. Como bem registra a Exposição de Motivos, com esse objetivo foram firmados o Tratado de Comércio e Navegação entre os Estados Unidos do Brasil e a República Oriental do Uruguai, em 27 de maio de 1949, o Convênio entre a República Oriental do Uruguai e a República Federativa do Brasil sobre Transporte Fluvial e Lacustre, em 12 de junho de 1975 e o Tratado de Cooperação para o Aproveitamento dos Recursos Naturais e o Desenvolvimento da Bacia da Lagoa Mirim, em 7 de julho de 1977.

O Acordo em análise, portanto, representa mais um passo, agora já no contexto do Mercosul, para o desenvolvimento econômico, comercial e social da Bacia da Lagoa Mirim. Deve-se destacar, a propósito, que já estão previstos recursos, no âmbito da segunda etapa do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 2), para a realização de obras de dragagem, balizamento e sinalização, bem

como para a adequação de terminais hidroviários existentes e a implantação de novos terminais no trecho brasileiro da Hidrovia.

Diante do exposto, somos pela **aprovação** do Projeto de Decreto Legislativo 564, de 2012.

Sala da Comissão, em 3 de setembro de 2012.

Deputado **Geraldo Simões**  
Relator

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 564/2012, nos termos do parecer do relator, Deputado Geraldo Simões.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Washington Reis - Presidente, Hugo Leal e Mauro Lopes - Vice-Presidentes, Diego Andrade, Edinho Araújo, Edson Ezequiel, Geraldo Simões, Jaime Martins, José de Filippi, Jose Stédile, Lázaro Botelho, Leonardo Quintão, Lúcio Vale, Luiz Argôlo, Milton Monti, Vanderlei Macris, Zoinho, Arolde de Oliveira, Carlos Alberto Leréia, Edinho Bez, Gonzaga Patriota, Jesus Rodrigues, Júlio Campos, Lael Varella, Nilson Leitão e Ricardo Izar.

Sala da Comissão, em 31 de outubro de 2012.

Deputado WASHINGTON REIS  
Presidente

## **COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA**

### **I - RELATÓRIO**

O projeto de decreto legislativo em análise tem por objetivo aprovar o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e a República Oriental do Uruguai sobre Transporte Fluvial e Lacustre na Hidrovia Uruguai-Brasil, assinado em Santana do Livramento, em 30 de julho de 2010.

Dispõe o parágrafo único do art. 1º da proposição sob exame que os atos que possam resultar na revisão do Acordo, bem como quaisquer ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional, ficam sujeitos à aprovação do Congresso Nacional.

O referido Acordo permite o acesso livre e não-discriminatório de empresas mercantes brasileiras e uruguaias aos mercados de ambos os países no transporte fluvial e lacustre realizado na Hidrovia Uruguai-Brasil. O Acordo estabelece o alcance da Hidrovia, as autoridades responsáveis, a previsão da adoção de medidas para facilitar a navegação comercial entre os países e para garantir o tratamento não-discriminatório das embarcações que estiverem em portos ou águas territoriais da outra Parte, além da criação de uma Secretaria Técnica integrada por funcionários das autoridades de ambos os Países, para garantir a efetiva aplicação do Acordo.

O Ministério das Relações Exteriores, em sua Exposição de Motivos, ressalta que o Acordo tem o objetivo de implantar um sistema de transporte moderno de cargas e passageiros entre Brasil e Uruguai, oferecendo uma alternativa de baixo custo para o transporte multimodal na área da Bacia da Lagoa Mirim, revitalizando a economia da região e contribuindo para o desenvolvimento das comunidades fronteiriças, o que remete à celebração do Tratado da Lagoa Mirim, cujo centenário foi comemorado em 2009, com a assinatura de vários outros acordos entre os países ao longo dos cem anos.

O Acordo, encaminhado ao Congresso Nacional por meio da Mensagem nº 43, de 2012, do Poder Executivo, foi distribuído inicialmente à Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul, que concluiu por sua aprovação, na forma do projeto de decreto legislativo ora examinado.

Trata-se de proposição sujeita à apreciação do Plenário, tendo sido distribuído simultaneamente à Comissão de Viação e Transportes e à Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, para exame de mérito, tramitando em regime de urgência.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

Conforme determina o art. 32, IV, “a”, do Regimento Interno desta Casa, compete à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania se manifestar acerca da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 564, de 2012, bem como do Acordo por ele aprovado.

O art. 84, VIII, da Constituição Federal, outorga competência ao Presidente da República para celebrar tratados, convenções e atos internacionais, sujeitos ao referendo do Congresso Nacional. Já o art. 49, I, da mesma Carta Política, nos diz que é da competência exclusiva do Congresso Nacional resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais.

Assim sendo, está na competência do Poder Executivo assinar o presente Acordo, bem como compete ao Congresso Nacional sobre ele decidir, sendo o projeto de decreto legislativo a proposição adequada para tanto.

No tocante à constitucionalidade, tanto o projeto de decreto legislativo em exame quanto o Acordo por ele aprovado, não afrontam dispositivos de natureza material da Carta Magna, bem como obedecem aos requisitos constitucionais formais.

No que tange à juridicidade, o projeto de decreto legislativo em exame e o Acordo por ele aprovado estão em inteira conformidade com o ordenamento jurídico vigente, sendo, portanto, totalmente jurídicos.

No tocante à técnica legislativa, não há qualquer restrição quanto ao texto apresentado tanto no Projeto de Decreto Legislativo nº 564, de 2012, quanto no texto do Acordo firmado entre o Governo da República Federativa do Brasil e a República Oriental do Uruguai.

Isso posto, nosso voto é pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 564, de 2012.

Sala da Comissão, em 12 de junho de 2012.

**VILSON COVATTI**

**Relator**

**PP/RS**

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 564/2012, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Vilson Covatti.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Ricardo Berzoini - Presidente, Fabio Trad e Luiz Carlos - Vice-Presidentes, Alceu Moreira, Andre Moura, Antonio Bulhões, Arnaldo Faria de Sá, Bruna Furlan, Dr. Grilo, Eliseu Padilha, Esperidião Amin, Felipe Maia, Jerônimo Goergen, João Campos, Jorginho Mello, José Mentor, Jutahy Junior, Luiz Couto, Luiz Pitiman, Marçal Filho, Mauro Benevides, Mendonça Prado, Onofre Santo Agostini, Osmar Serraglio, Paes Landim, Paulo Magalhães, Paulo Teixeira, Ronaldo Fonseca, Vicente Candido, Vilson Covatti, Alexandre Leite, Benjamin Maranhão, Cesar Colnago, Efraim Filho, Francisco Escórcio, Gonzaga Patriota, João Dado, João Magalhães, Marcos Rogério, Nazareno Fonteles, Nelson Marchezan Junior, Roberto Teixeira, Sandro Alex e Wilson Filho.

Sala da Comissão, em 19 de junho de 2012.

Deputado RICARDO BERZOINI  
Presidente

|                         |
|-------------------------|
| <b>FIM DO DOCUMENTO</b> |
|-------------------------|