

**AVULSO NÃO
PUBLICADO
PROPOSIÇÃO
DE PLENÁRIO**



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.288-B, DE 2007 **(Do Sr. Beto Faro)**

Dispõe sobre a proibição da implantação e funcionamento no Brasil de porto pesqueiro internacional e dá outras providências; tendo parecer: da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, pela aprovação (relator: DEP. CARLOS ZARATTINI); e da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. GIOVANNI QUEIROZ).

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 – Art. 24, II, “g”

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a proibição da implantação e funcionamento de porto pesqueiro internacional com o objetivo de garantir condições institucionais para o desenvolvimento da indústria pesqueira nacional.

Art. 2º Fica proibido em todo o território nacional a implantação e o funcionamento, a qualquer título, de porto pesqueiro internacional mesmo sob o amparo de Protocolo de Acordo de Cooperação Internacional firmado pelo Brasil.

Parágrafo único. Para os fins desta Lei, considera-se porto pesqueiro internacional toda e qualquer estrutura portuária destinada a operações de carga e descarga de produtos da pesca por embarcação pesqueira estrangeira com a finalidade de comércio, sem a nacionalização do produto.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei tem o propósito de proibir a implantação e o funcionamento de portos pesqueiros internacionais em todo o território nacional.

Há algum tempo os principais países que dominam a pesca no mundo exercem pressões sobre os governos do Brasil para a autorização em portos brasileiros, do suporte logístico às suas embarcações que praticam a captura de atuns e espécies afins em águas internacionais do Atlântico Sul.

Ante as resistências do governo central, na atualidade, essas pressões vêm sendo redirecionadas para os governos de alguns estados da federação com localizações geográficas estratégicas para os interesses daqueles países.

A despeito da competência, ou não, de governos estaduais para autorizações dessa natureza, o fato é que assiste-se, no momento, forte investida de países como o Japão, Espanha e Rússia, para disporem no Brasil de espaços logísticos nos quais possam operar carga e descarga de produtos das suas pescarias em águas internacionais como se estivessem nos seus próprios territórios, com o argumento da geração de muitos empregos.

Os produtos seriam tidos como daquelas nacionalidades, as exportações, ídem, e sequer impostos seriam recolhidos para a União, estados e municípios brasileiros.

Como seria de se esperar o atual governo federal brasileiro não tem cedido às pressões estrangeiras, posição consagrada por meio de manifestação conjunta dos titulares do

Ministério das Relações Exteriores, Ministério do Meio Ambiente e Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca endereçada ao Senhor Presidente da República.

Todavia, em se tratando de matéria que afora os desdobramentos afrontosos à soberania nacional mostra-se decisiva para o projeto brasileiro de desenvolvimento do setor pesqueiro nacional, é absolutamente relevante a institucionalização dessa posição do país através de Lei, até mesmo para poupar os governos das incessantes pressões políticas que se dão com mais intensidade pelo menos desde o ano de 1995.

De outra parte, sob ameaças permanentes da possibilidade da autorização de portos pesqueiros internacionais os setores empresariais brasileiros e mesmo capitais estrangeiros se sentem desestimulados, por insegurança política e jurídica, a partilhar dos esforços do governo pelo desenvolvimento da pesca brasileira. Isto porque, caso em algum momento, algum governo venha a ceder a essas pressões a indústria nacional perderá plenamente as condições de competitividade no mercado internacional desse setor. Não é à toa que até o momento o Profrota Pesqueira, carro-chefe das estratégias para o desenvolvimento da pesca empresarial nacional ainda não conseguir deslancar.

O fato é que, a eventual concretização dessas pressões estrangeiras produziria resultados fortemente lesivos aos interesses nacionais, como: (i) o comprometimento dos esforços do Brasil na Comissão para a Conservação do Atum Atlântico-ICCAT para garantir aos países em desenvolvimento a ampliação de cotas de captura impondo os seus direitos pelo desenvolvimento de suas pescas oceânicas e; (ii) a inviabilização do Programa Nacional de Financiamento da Ampliação e Modernização da Frota Pesqueira Nacional-Profrota Pesqueira, que visa a constituição e a modernização da frota pesqueira nacional.

Enfim, teríamos eliminadas as vantagens competitivas que possibilitam estratégias políticas para o forte desenvolvimento do setor pesqueiro do país em parâmetros de sustentabilidade ambiental, geração de emprego e inclusão social que alicerçam os instrumentos em implantação e desenvolvimento pela Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca da Presidência da República.

Ademais, subjacente, perderíamos a possibilidade de redinamização da indústria naval com os efeitos sócio-econômicos para frente e para trás.

Portanto, tendo em vista a relevância da matéria à luz dos interesses nacionais, contamos com o apoio dos membros deste parlamento para a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 25 de outubro de 2007

Deputado Beto Faro

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

I – Relatório

O projeto de lei, em epígrafe, propõe a proibição, em território nacional, da implantação e do funcionamento de porto pesqueiro internacional. Nos termos do parágrafo único do art. 2º do projeto, considera-se porto pesqueiro internacional toda e qualquer estrutura portuária destinada a operações de carga e descarga de produtos da pesca por embarcação pesqueira estrangeira com a finalidade de comércio, sem a nacionalização do produto.

De acordo com o autor da proposição, o ilustre Deputado Beto Faro, a iniciativa visa garantir condições institucionais para o desenvolvimento da indústria pesqueira nacional.

Nesta Comissão, transcorrido o prazo regimental, não foi apresentada emenda ao projeto.

É o Relatório.

II – Voto

A iniciativa, em comento, do Deputado Beto Faro, versa sobre matéria de suma importância para os interesses do País, ainda que, até a presente data, o debate político a respeito tenha se mantido circunscrito aos agentes econômicos mais diretamente vinculados ao setor pesqueiro nacional. A própria fragilidade relativa da atividade da pesca industrial no Brasil, apenas marginalmente baseada na exploração de alto-mar, tem sido responsável pela baixa densidade política deste debate.

Todavia, desde o ano de 2003, com a criação de um órgão de governo, diretamente vinculado à Presidência da República, com a missão específica de regular, planejar e executar as políticas para a aquicultura e a pesca no Brasil, os principais países pesqueiros do mundo intensificaram as pressões políticas sobre o governo federal para a implantação, no País, de portos pesqueiros internacionais.

As pressões foram ainda mais ampliadas com a edição da Lei nº 10.849, de 23 de março de 2004, que instituiu o Programa Nacional de Financiamento da Ampliação e Modernização da Frota Pesqueira Nacional - Profrota Pesqueira.

Com este programa, o Brasil sinalizou estratégia vigorosa para o desenvolvimento sustentável da sua pesca oceânica a partir da formação de uma frota pesqueira nacional capaz de ocupar plenamente a Zona Econômica Exclusiva do País.

Ademais de induzir o deslocamento da pesca empresarial para o alto-mar e, desta forma, conciliar propósitos de aumento da produção com redução das pressões de pesca na zona costeira reservando-a para a pesca artesanal, o citado programa, em lenta execução, ainda, já participa do esforço de revitalização da indústria naval brasileira que há mais de duas

décadas não construía embarcações habilitadas para as pescarias oceânicas. A implementação do programa estabelecerá as condições para o alcance das cotas brasileiras de captura conquistadas junto ao ICCAT (International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas) sem a necessidade de o País recorrer ao duvidoso expediente do arrendamento de embarcações estrangeiras.

Afora razões mesmo de soberania, os governos brasileiros têm resistido às pressões, em especial, da Espanha, Coréia e Japão, pela instalação, no País, de portos pesqueiros internacionais, uma vez que tal concessão inviabilizaria totalmente os esforços brasileiros pelo desenvolvimento do setor pesqueiro nacional.

O funcionamento de portos pesqueiros internacionais no Brasil resultaria em autorização às modernas embarcações estrangeiras que operam no Atlântico Sul, por exemplo, operarem todas as atividades relacionadas ao comércio das suas pescarias como se estivessem nos seus próprios territórios. Estes produtos seriam de nacionalidade das respectivas bandeiras e estariam livres da incidência de tributos ou contribuições de qualquer natureza no Brasil.

O produto das capturas da frota brasileira é exportado para a Espanha mediante o pagamento de taxa de importação de 22%, enquanto os barcos espanhóis, ou comunitários, obviamente não pagam para acessar o mercado da comunidade européia. Assim, além de imunes a estas tarifas, as embarcações estrangeiras teriam enorme redução dos custos de transportes, fator que, em última instância, assegura a competitividade brasileira.

Em suma, o funcionamento de portos pesqueiros internacionais no Brasil resultaria em situação de concorrência desleal e predatória insuperável para a economia pesqueira nacional abortando, pois, as chances de desenvolvimento econômico deste setor.

Na estratégia deliberada para bloquear os esforços do Brasil e demais países em desenvolvimento pela constituição das suas frotas pesqueiras, estes mesmos países fizeram aprovar na OMC a proibição de subvenções para a formação de frotas nacionais em que pese os colossais subsídios que particularmente a Europa concede à construção de embarcações de pesca.

Ante as ameaças para os interesses nacionais advindas destas crescentes pressões estrangeiras, os Ministérios das Relações Exteriores e do Meio Ambiente e a Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca da Presidência da República encaminharam ao Presidente da República no dia 3 de agosto de 2007, a Exposição de Motivos Interministerial nº 003/2007, por meio da qual manifestam firme posicionamento contrário ao funcionamento de portos pesqueiros internacionais no Brasil. O aludido documento conclui: *“Desta forma, a batalha dos países em desenvolvimento pelo direito de ampliarem as suas cotas de captura tem obtido grande sucesso, na medida em que novos critérios de alocação de cotas de capturas foram aprovados. O momento existente para o Brasil se consolidar como país pesqueiro oceânico é único e a implantação de um terminal pesqueiro para o suporte logístico de embarcações estrangeiras de pesca pode comprometer, de forma irreversível, todas as conquistas obtidas até o momento, bem como a política de desenvolvimento da pesca oceânica nacional.”*

Portanto, ao propor a vedação, em Lei, para a implantação e o funcionamento de portos pesqueiros internacionais no Brasil, o Projeto de Lei nº 2.288, de 2007, do Deputado Beto Faro, oferece oportuno amparo jurídico ao posicionamento do governo brasileiro ao mesmo tempo em que desencoraja o deslocamento atualmente observado das investidas dos países antes mencionados para diversos governadores de estados brasileiros. Ademais, estabelece a segurança jurídica para os investimentos internos na construção de embarcações e na logística para a pesca oceânica e, portanto, robustece as condições institucionais para o desenvolvimento deste setor estratégico para um país que pouco explorou as suas potencialidades pesqueiras.

Em face do exposto, **voto pela aprovação do Projeto de Lei nº 2.288, de 2007.**

Sala da Comissão, em de abril de 2008

Deputado **Carlos Zarattini**

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou o Projeto de Lei nº 2.288/2007, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Carlos Zarattini.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Marcondes Gadelha - Presidente, Íris de Araújo - Vice-Presidente, Antonio Carlos Pannunzio, Claudio Cajado, Clodovil Hernandez, Dr. Rosinha, Edio Lopes, Eduardo Lopes, Fernando Gabeira, Francisco Rodrigues, George Hilton, Ibsen Pinheiro, João Almeida, Luiz Sérgio, Márcio Reinaldo Moreira, Maria Lúcia Cardoso, Raul Jungmann, Sabino Castelo Branco, Sebastião Madeira, Antonio Carlos Mendes Thame, Arnaldo Madeira, Bruno Rodrigues, Carlito Merss, Carlos Zarattini, Júlio Delgado, Leonardo Monteiro, Marina Maggessi, Regis de Oliveira e Walter Ihoshi.

Plenário Franco Montoro, em 9 de julho de 2008.

Deputado MARCONDES GADELHA
Presidente

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 2.288, de 2007, de autoria do Deputado Beto Faro. A iniciativa proíbe a instalação e o funcionamento de porto pesqueiro internacional em território brasileiro, ainda que sob amparo de acordo de cooperação internacional. Considera-se porto pesqueiro internacional a estrutura portuária destinada a operações de carga e descarga de produtos de pesca, por embarcação estrangeira, com a finalidade de comércio.

Em sua justificativa, o autor afirma que a instituição de portos pesqueiros internacionais no Brasil vem sendo reclamada por países que exploram intensamente a pesca oceânica, posto que bases de apoio logístico no Atlântico sul lhes propiciariam enorme vantagem competitiva. Argumenta que anuir à vontade desses países é condenar a indústria pesqueira oceânica nacional ao ostracismo, de

vez que não teríamos condições de enfrentar a concorrência estrangeira em igualdade de condições.

Não houve emendas à proposta.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Em essência, a proposta deseja impedir que embarcações estrangeiras de pesca, comuns em águas internacionais do atlântico sul, possam utilizar portos brasileiros como base para operações de transbordo de pescado para navios mercantes que seguirão ao exterior, sem que sobre o ingresso ou a saída desse produto do território nacional incidam tributos previstos na legislação aduaneira. Importa notar que a almejada proibição, de acordo com o projeto, não poderia ser derogada nem mesmo por intermédio de acordo internacional, firmado pelo governo brasileiro. A justificar a iniciativa, como enunciado em seu art. 1º, está o interesse na manutenção de condições institucionais para o desenvolvimento da indústria pesqueira nacional.

Em que pese o apreço que tenho pelos Deputados Beto Faro, autor do projeto de lei, e Carlos Zarattini, relator da proposta na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, sou obrigado a discordar do posicionamento de S.Exas. Por vários motivos.

1. Não é verdade que o desenvolvimento da indústria pesqueira nacional dependa de se proibir embarcações estrangeiras de realizar, em portos nacionais, o transbordo de pescado destinado ao mercado externo, sem ônus tributário. Em realidade, essa operação já não é permitida, nem nunca foi. Se a indústria pesqueira brasileira não progrediu a contento nas últimas décadas, devem-se buscar outras explicações para o fato, não a ameaça latente da concorrência estrangeira.

2. Argumentar que a criação de “porto pesqueiro internacional” vai pôr fim ao programa ProFrota Pesqueira e ameaçar a sobrevivência da indústria de pesca no Brasil é um rematado exagero, para dizer o mínimo. Vamos aos fatos. Primeiro: ainda que embarcações do país A, B ou C ganhem o benefício de operar em portos brasileiros e, além disso, possuam padrões tecnológicos mais avançados do que as de nacionais ou as de qualquer outro país, é preciso lembrar que não poderão extrair todo o pescado que o mercado externo demandar, mas apenas uma parte dele, de vez que o regime de captura de peixes oceânicos está sujeito a cotas por país, instituídas por organismos como a Comissão Internacional para

Conservação do Atum do Atlântico (ICCAT). Dessa forma, por não vigorar nos mares do sul, chamemo-lo assim, o “livre mercado”, está o Brasil, ou melhor, a sua indústria de pesca oceânica, imune aos efeitos de uma concorrência realmente aberta, daquele tipo na qual o vencedor leva tudo. Segundo: ao contrário do que sucede à nossa indústria de pesca, vem de longe a eficiência da diplomacia brasileira, o que hoje nos garante exercer soberania sobre uma área marítima superior a 4 milhões de quilômetros quadrados. Em que pese não serem águas das mais piscosas do mundo, trata-se de espaço vastíssimo, que sequer temos tido a capacidade de explorar a contento, o que me remete à seguinte pergunta: é honesto falar-se de ameaça à sobrevivência da indústria brasileira de pesca mesmo com tamanho território à nossa inteira disposição? Terceiro: de acordo com estudo da própria Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca, o brasileiro consome 6kg de pescado ao ano, metade do consumo mínimo recomendado pela FAO – Organização das Nações Unidas para Agricultura e Alimentação. Não haveria então, por acaso, todo um mercado interno a ser explorado, em benefício de nossa indústria pesqueira? Ainda que fosse crível a hipótese de perdermos competitividade no mercado externo em face da “abertura dos portos”, ela serviria também para justificar nossa incapacidade de aumentar o consumo *per capita* de pescado no país?

3. Ao se proibir o ingresso de embarcações pesqueiras estrangeiras em portos nacionais, para os já comentados fins, é absolutamente certo que se abre mão de empregos e de receitas portuárias oriundas da cobrança de tarifas, assim como de receitas industriais, provenientes da comercialização de combustíveis, víveres, insumos de pesca, serviços de manutenção e reparação naval e serviços de estocagem e conservação de pescado. É apenas uma vaga esperança, contudo, que a permanência das atuais condições de expedição do pescado realizado por empresas estrangeiras, desde o atlântico sul para o hemisfério norte, colabore para robustecer a indústria pesqueira nacional.

4. Não há por que acreditar que países cuja frota pesqueira atua nas águas internacionais do atlântico sul sejam incapazes de firmar acordos com outras nações banhadas por esse oceano, diante de uma inarredável resistência brasileira a oferecer seus portos para o transbordo de pescado. É o que já se passa no Uruguai, por exemplo. A par disso, convém lembrar que, com a globalização e o incremento das tecnologias, a participação dos custos logísticos (aí incluídos os de transporte) no preço final dos produtos apresenta uma tendência consistente de queda, o que me faz supor que a alardeada desvantagem, em relação à indústria de pesca oceânica brasileira, daqueles que hoje atracam em Montevideu, ou porto da costa africana, pode perder muito de seu significado.

5. Sem querer posar de arauto dos portos pesqueiros internacionais, ou de coisa que o valha, vejo com bons olhos a possibilidade de o Brasil poder exercer certa fiscalização sobre a quantidade e qualidade do que é pescado nas águas internacionais, assim como sobre procedimentos adotados nos barcos de pesca. Um dos maiores problemas relatados pela FAO, atualmente, é que pouca fiscalização é exercida, nos portos, sobre a retirada de carga das embarcações pesqueiras, facilitando o trabalho daqueles que infringem cotas internacionais e promovem pesca predatória. Permitir que embarcações pesqueiras que arvoram bandeiras de outros países usem portos brasileiros pode ser, no lugar de uma ameaça econômica, uma boa oportunidade para o país fazer valer, no âmbito do atlântico sul, o domínio das regras e condutas amparadas pelo direito internacional.

6. Por último, mas não menos importante, creio que a figura jurídica de uma lei que, *a priori*, impede a nação de celebrar acordo internacional em assunto tão prosaico é, no mínimo, esdrúxula. Não sei que juízo a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania vai fazer a respeito da matéria, mas parece-me que a sistemática atual - constitucionalmente prevista – de submeter à apreciação do Congresso Nacional os acordos internacionais firmados pelo governo brasileiro é boa o bastante para garantir que se observem os interesses do país.

Por tudo o que disse, enfim, sou levado a votar pela rejeição do Projeto de Lei nº 2.288, de 2007.

Sala da Comissão, em 20 de novembro de 2008.

Deputado GIOVANNI QUEIROZ

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou unanimemente o Projeto de Lei nº 2.288-A/07, nos termos do parecer do relator, Deputado Giovanni Queiroz.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Carlos Alberto Leréia - Presidente, Alexandre Silveira - Vice-Presidente, Camilo Cola, Carlos Santana, Carlos Zarattini, Chico da Princesa, Ciro

Pedrosa, Davi Alves Silva Júnior, Devanir Ribeiro, Djalma Berger, Eliseu Padilha, Hugo Leal, Ilderlei Cordeiro, Jackson Barreto, Jurandy Loureiro, Lael Varella, Mauro Lopes, Nelson Bornier, Ricardo Barros, Tadeu Filippelli, Vanderlei Macris, Wellington Roberto, Claudio Cajado, Fátima Pelaes, Geraldo Thadeu, Gonzaga Patriota, Julio Semeghini, Marinha Raupp e Moises Avelino.

Sala da Comissão, em 10 de dezembro de 2008.

Deputado CARLOS ALBERTO LERÉIA
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
