

## **COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL**

### **MENSAGEM N<sup>º</sup> 56, DE 2006**

Submete à apreciação do Congresso Nacional o texto do Acordo sobre Transporte Marítimo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América, celebrado em Washington, em 30 de setembro de 2005.

**Autor:** PODER EXECUTIVO

**Relator:** Deputado JAIR BOLSONARO

### **VOTO EM SEPARADO**

A Mensagem em tela submete à apreciação desta Comissão um ato internacional referente a Transportes Marítimos entre a República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América, trazendo à colação Acordo bilateral que retrata o amadurecimento do Poder Executivo na análise desta questão, objeto de tratativas e debates há longo tempo.

*Data maxima venia* do alentado parecer apresentado pelo Exmo. Sr. Deputado Jair Bolsonaro, Relator designado para a matéria, em sentido contrário à concessão de aprovação legislativa, esposo entendimento diverso.

A linha de análise que adoto vai ao encontro, aliás, de entendimento apresentado ao final da legislatura passada pelo insigne Deputado João Castelo. Creio, também, que o presente pacto internacional bilateral entre os dois países tem o objetivo “*de definir as bases sobre as quais*

*se desenvolverá o transporte marítimo entre o Brasil e os Estados Unidos da América, regulamentando, por' meio de seus dispositivos, as relações bilaterais de transporte marítimo referentes ao tráfego internacional de longo curso de cargas, excluídas as cargas a granel e cargas transportadas entre portos ou pontos do território de qualquer das partes", conforme bem frisou, em seu voto datado de 4 de maio de 2006, o colega.*

São considerações convergentes, que merecem ser trazidas à discussão. Ressaltou, ele, *"que a celebração do presente instrumento internacional encontra fundamento no interesse comum das Partes em perseguir o funcionamento de um tráfego marítimo livre e aberto, através de medidas administrativas e legais, com vistas a permitir o normal funcionamento dos fluxos de comércio internacional por via marítima, bem como proporcionar a redução dos custos e a obtenção de melhores condições de competitividade nesse comércio aos transportadores de bandeira nacional de ambas as Partes Contratantes. Nesse sentido, seu texto contempla uma série de princípios, metas e normas regulamentares a serem cumpridos tanto pelo poder público de cada um dos países, como pelos transportadores"*

Adicionou, em seu voto, a tradição secular que há de comércio por via marítima entre o Brasil e os Estados Unidos, tratando-se, inclusive, da principal modalidade que existe para o transporte das mercadorias que integram o volumoso comércio bilateral que existe entre ambos.

Destaque-se, aliás, que na Exposição de Motivos do Ministério das Relações Exteriores, a qual instrui a Mensagem em análise, as informações prestadas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários, ANTAQ, registram ser expressiva a participação dos transportadores de bandeira brasileira e norte-americana na composição do total das receitas dos fretes.

Em 2000, segundo essa mesma fonte, os transportadores de bandeira brasileira responderam por 17,5% do total das receitas dos fretes, enquanto os transportadores de bandeira norte-americana ficaram com 14%, montante, portanto, inferior.

Entre as vantagens preconizadas pelo instrumento ressaltam-se, tanto na minha opinião, como na do Deputado João Castelo que fez a análise anterior da matéria, os seguintes pontos:

- a) a *oferta de oportunidade justas e não discriminatórias aos transportadores de bandeira nacional de ambas as Partes contratantes e aos transportadores de bandeira de outros países;*
- b) a *concessão, de cada uma das partes contratantes, de idêntico acesso, em condições não-discriminatórias às operações comerciais dos transportadores que arvorem suas bandeiras, quanto às cargas consideradas reservadas da outra parte, para o transporte em embarcações próprias ou afretadas (excluídas as cargas de natureza militar ou daquelas denominadas de assistência agrícola);*
- c) *definição de “carga reservada” como sendo a carga, no todo ou em parte, que a legislação de uma das Partes Contratantes reserva para transporte em navios de sua bandeira;*
- d) *celeridade na emissão das autorizações para o transporte de cargas reservadas;*
- e) *concessão de tratamento justo e não-discriminatório às operações comerciais dos transportadores de cada Parte, inclusive quanto ao estabelecimento de escritórios comerciais, à propriedade e operação de instalações marítimas, à movimentação intermodal de carga e ao estabelecimento de quaisquer outras instalações julgadas necessárias a uma condução eficiente dos serviços marítimos;*
- f) *não-imposição de restrições ao transbordo de mercadorias ou à reposição de carga;*
- g) *isonomia tributária e fiscal, concedida por ambas as Partes Contratantes às embarcações que arvorem as bandeiras dos dois países;*
- h) *intercâmbio de informações entre as Partes Contratantes a respeito do tráfego marítimo bilateral*

*de cargas reservadas, com discriminação do valor e da tonelagem, por bandeira e tipo de embarcação, bem como sobre as alterações que venham a ocorrer na sua legislação interna sobre o assunto.*

- i) concessão, por cada uma das Partes Contratantes, de idêntico acesso, em condições não-discriminatórias, aos transportadores que arvorarem suas bandeiras, quanto às cargas consideradas reservadas da outra parte, para o transporte em embarcações próprias ou afretadas (excluídas as cargas de natureza militar ou daquelas denominadas de “assistência agrícola”);*
- j) definição de carga reservada como sendo a carga, no todo ou em parte, que a legislação de uma das Partes Contratantes reserva para transporte em navios de sua bandeira.*

Sabido é que nossa diplomacia é uma das melhores do mundo, reconhecida pelo zelo e espírito público com que se faz presente nas mesas de negociação, defendendo o nosso país e seus interesses.

A análise enviada, com referência a matéria em pauta, realmente dissipou as dúvidas que pudesse ter e permito-me citá-la.

Entre as vantagens inequívocas, referentes à inserção desse instrumento internacional bilateral em nossa ordem jurídica interna, mencionadas pelo Itamaraty está a **isenção de impostos** (“o Acordo Marítimo Brasil–Estados Unidos prevê que ‘cada Parte concederá às embarcações da outra Parte o mesmo tratamento concedido às suas próprias embarcações no que se refere a impostos...e outros tributos e encargos’. O tratamento nacional oferecido reciprocamente resulta em isenção de impostos que normalmente incidem sobre navios de bandeiras estrangeiras, o que favorece, no momento, ao Brasil, tendo-se em conta que, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, ANTAQ, nos últimos dois anos, navios de bandeira brasileira da empresa Aliança navegação e Logística Ltda. tocaram portos norte-americanos e nenhum navio de bandeira dos Estados Unidos tocou porto brasileiro. Segundo a ANTAQ, as grandes empresas de transporte marítimo de bandeira americana foram vendidas para conglomerados estrangeiros, reduzindo a frota

*sob bandeira americana que poderia tocar portos brasileiros e se beneficiar do tratamento nacional”).*

O segundo aspecto vantajoso do instrumento, no entendimento do nosso brioso Ministério das Relações Exteriores, em documento que me foi encaminhado, está **a promoção do comércio bilateral** (“segundo a ANTAQ, no ano de 2004, do total de US\$20 bilhões exportados pelo Brasil aos EUA, US\$ 15 bilhões (30 milhões de toneladas) foram por via marítima, representando 75% do total. Do total de US\$ 11 bilhões importados pelo Brasil dos EUA, US\$ 6 bilhões (12 milhões de toneladas) foram cursados por via marítima, representando 54% do total. O comércio bilateral Brasil-EUA envolveu, em 2004, portanto, 42 milhões de toneladas cursadas pela via marítima, demonstrando a importância do Acordo ao reafirmar o compromisso das Partes de **perseguir um tráfego marítimo livre e aberto, através de medidas administrativas e legislativas**”).

O terceiro ponto, que se ressalta no documento mencionado, é o **acesso a cargas restritas** (“o Acordo determina que “os transportadores de bandeira nacional de cada Parte terão acesso igual e não discriminatório ás cargas reservadas da outra Parte”. Para isso, está previsto no Acordo que “as Partes trocarão, regularmente, informações atualizadas sobre o tráfego marítimo bilateral de cargas por elas reservadas. Segundo a ANTAQ, o volume das cargas reservadas caiu muito nos últimos anos, assim como o número de navios de bandeira americana. Assim, segundo aquela Agência, não parece existir temor de que o acesso da frota os EUA ás cargas reservadas brasileiras significará perdas de frete para as empresas de navegação brasileiras. Segundo a ANTAQ, ademais, a empresa brasileira Aliança Navegação e Logística Ltda. faz com regularidade o comércio marítimo bilateral e poderia vir a se beneficiar do acesso ás cargas restritas norte-americanas”).

No que concerne à segurança nacional, é absolutamente relevante ressaltar que a Marinha do Brasil, consultado pelo Itamaraty, conforme é declarado no documento citado, *não apresentou oposição à assinatura do Acordo em questão, posição manifestada por comunicações iniciais datadas de 28 de janeiro de 2005, Fac-símile nº 10-04, e de 5 de novembro de 2003, Fac-símile nº 10-274*. Esse entendimento, aduz a mesma fonte, foi corroborado por manifestação daquele Ministério, datada de 5 de

junho corrente, em que houve a confirmação de não haver oposição à ratificação do Acordo, já que ele não concerne a cargas de natureza militar.

Ainda no que pertine à soberania nacional, ressalta-se no mesmo texto enviado pelo Itamaraty, o disposto no Artigo 2 do Acordo, que prevê que “as Partes *consultarão sobre alterações que venham a ocorrer nas suas legislações internas que possam interferir na aplicação do presente Acordo*”, cláusula em que não se exige que, para modificar a legislação interna os governos tenham de obter a anuênciada outra Parte. Exige-se, tão somente, que se alterações houver nas respectivas legislações internas que afetem, de alguma forma, a implementação do instrumento, as Partes deverão realizar consultas recíprocas sobre essas alterações, a fim de avaliarem a forma como tais alterações afetem o cumprimento do instrumento.

Adiciono, ademais, que é despiciendo qualquer temor nosso no negociar com os Estados Unidos. A boa fé objetiva, requisito essencial no contratar, instituto jurídico recentemente revitalizado na nossa ordem jurídica interna com o advento do novo Código Civil, também presente está no âmbito dos pactos efetuados sob a égide do Direito Internacional Público. As nossas relações bilaterais devem ser, sim, fortalecidas, sendo o instrumento ora em análise mais um mecanismo que reforçará os laços existentes.

**VOTO**, desta forma, pela concessão de aprovação legislativa ao texto do Acordo sobre Transporte Marítimo, celebrado entre a República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América, celebrado em Washington, em 30 de setembro de 2005, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que submeto à análise dos Nobres Pares.

Sala da Comissão, em de de 2007.

**Deputado MARCONDES GADELHA**

## **PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N<sup>º</sup> , DE 2007**

Aprova o texto do Acordo sobre Transporte marítimo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América, celebrado em Washington, em 30 de setembro de 2005.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo sobre Transporte Marítimo, celebrado entre a República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América, celebrado em Washington, em 30 de setembro de 2005.

Parágrafo único. Ficam sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão do referido Acordo, 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 2007.

**Deputado MARCONDES GADELHA**