

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

MENSAGEM Nº 56, DE 2006

Submete à apreciação do Congresso Nacional o texto do Acordo sobre Transporte Marítimo ente 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, esposto 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 arvoreem 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 arvorarem 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 briosso 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 às 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 às 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 às 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 anuência da 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 Nº , DE 2007

Aprova o texto do Acordo sobre Transporte marítimo ente 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