

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### PROJETO DE LEI Nº 2.288, DE 2007

Dispõe sobre a proibição da implantação e funcionamento no Brasil de porto pesqueiro internacional e dá outras providências.

**Autor:** Deputado BETO FARO

**Relator:** Deputado GIOVANNI QUEIROZ

#### 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 Montevidéu, 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                      de                      de 2008.

Deputado GIOVANNI QUEIROZ  
Relator