

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

Senador PAULO PAIM (PT/RS)
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 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 PAULO PAIM (PT/RS)
Relator