

### **Ata da 11ª Reunião da Comissão de Especialistas de Transporte Marítimo**

Realizou-se na cidade de Maceió, Estado de Alagoas, República Federativa do Brasil, nos dias 29, 30 e 31 de outubro de 2008, a reunião da Comissão de Especialistas de Transporte Marítimo do Mercosul, com a participação das Delegações da República Federativa do Brasil, da República da Argentina, da República Oriental do Uruguai, com exceção da República do Paraguai e a participação em caráter de observador, da República Bolivariana da Venezuela.

A lista de participantes consta como **Anexo I** da presente Ata.

A reunião se desenvolveu sob a presidência da Dra. Ana Maria Pinto Canellas, chefe da Delegação Brasileira, a qual saudou as delegações presentes.

As delegações acordaram a seguinte agenda:

1. Sistema de Informação e Estatística de Transporte Marítimo
  
2. Acordo Multilateral de Transporte Marítimo
  - 2.1. Serviços ãFeederõ
  - 2.2. Pendências da última reunião

A Delegação da Venezuela informou que se encontra estudando o projeto de Acordo Multilateral de Transporte Marítimo do MERCOSUL e toda posição está submetida ao Grupo de Adesão da Venezuela, portanto, neste momento não se pronunciará sobre o Acordo.



1. A Delegação do Brasil sugeriu que, no Sistema de Informação e Estatística de Transporte Marítimo, sejam padronizadas, entre os países partícipes, as seguintes informações:

IMPORTAÇÃO POR PAÍS	EXPORTAÇÃO POR PAÍS
1) Nome do Navio	1) Nome do Navio
2) Nº IMO	2) Nº IMO
3) Empresa de Navegação	3) Empresa de Navegação
4) Porto de Carregamento	4) Porto de Carregamento
5) Porto de Descarga	5) Porto de Descarga
6) Data da operação da Descarga	6) Data da operação de Carregamento

As demais Delegações concordaram com a proposta brasileira.

## 2. Acordo Multilateral de Transporte Marítimo

2.1 A parte brasileira fez as seguintes considerações sobre a proposta de Acordo Multilateral de Transporte Marítimo do MERCOSUL:

a) Para o Brasil, a Marinha Mercante e a construção naval são setores considerados de interesse nacional, pois através deles haverá ganhos de divisas, presença de bandeira nacional e geração de empregos;

b) A capacidade total de transporte do Brasil é de 1.172 mil tpb. Ademais, cinco navios porta-contêineres estão sendo construídos em estaleiros nacionais, aumentando a capacidade de transporte deste tipo de embarcação de 214.315 para 364.815 tpb;

c) A proposta de Acordo de Transporte Marítimo Multilateral objetiva cumprir o seu papel de incentivador do desenvolvimento da Marinha Mercante, assumindo o caráter de integração regional, por permitir a ampliação da participação no tráfego bilateral Brasil/Argentina a armadores uruguaiois, paraguaiois e de outros países que venham a se integrar ao MERCOSUL. Tais cargas correspondem a 94% do tráfego marítimo brasileiro no âmbito regional;

d) Embora seja dada prioridade de transporte às empresas de navegação estabelecidas nos países participantes, o Acordo prevê que, quando as empresas de navegação autorizadas não puderem realizá-lo em embarcações próprias ou afretadas, o mesmo será liberado a embarcações de terceira bandeira, mediante um processo, já praticado hoje no Brasil pela agência reguladora de transportes aquaviários (ANTAQ), que autoriza o transporte em até 24 horas;

e) O Acordo não estabelece quotas de transporte e os fretes são livres;

f) O Acordo prevê possibilidade de revisão ou denúncia do mesmo;

g) O transporte marítimo responde por 47% do valor FOB movimentado entre os demais modais;

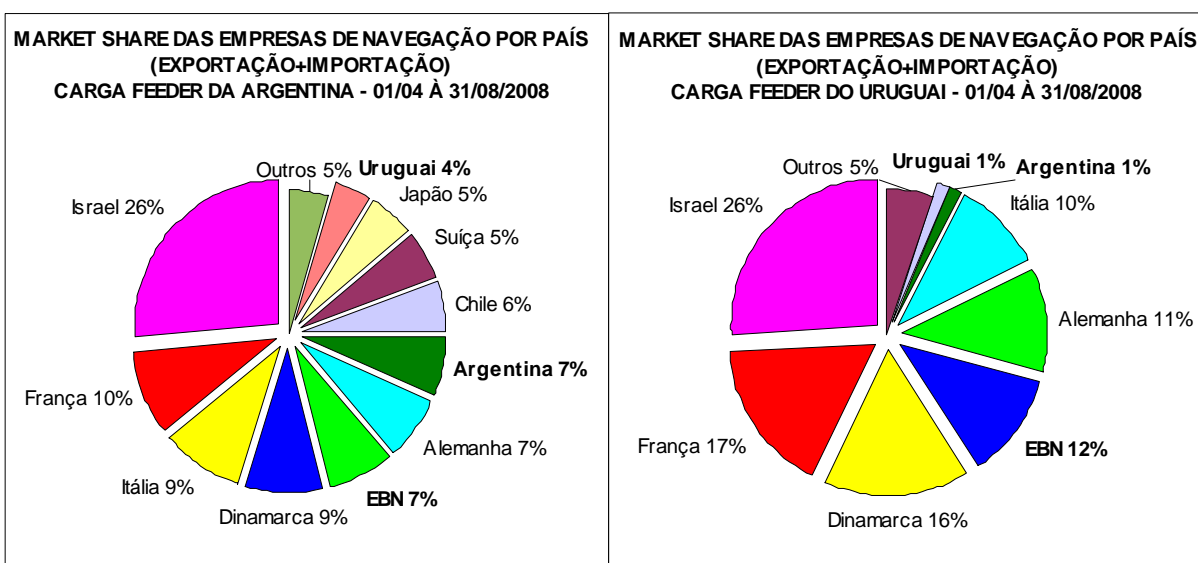
h) Desses 47% transportados por via marítima, petróleo e derivados respondem por 10%, que por força da Constituição Brasileira não estão incluídos nos Acordos Bilaterais. Restam 37% - de onde se exclui também o transporte de trigo (em torno de 20%). Podemos concluir que, mesmo sem

considerar o minério de ferro, a preferência de transporte dada aos armadores nacionais é menor que 20% das cargas transportadas no âmbito do MERCOSUL; e

i) Cabe registrar que, embora o petróleo e seus derivados estejam excluídos da obrigatoriedade de transporte em bandeira nacional, tais cargas são transportadas por empresas brasileiras de navegação, estabelecidas em território nacional.

A delegação argentina corroborou com as informações citadas pela parte brasileira, e lembrou que o transporte de trigo foi reservado no âmbito do Acordo Bilateral com o Brasil por interesse do governo argentino, assim como o transporte de minério de ferro importado pela Argentina, transportado por empresas brasileiras de navegação a partir do porto de Tubarão.

No tocante às cargas feeder, a delegação brasileira apresentou às demais delegações os gráficos estatísticos demonstrando a participação das empresas de navegação, por país, nos tráfegos bilaterais entre Brasil/Argentina e Brasil/Uruguai.



Gráficos elaborados com base na quantidade de manifestos, considerando os principais portos dos Estados Parte  
Fonte: Sistema Mercante ó Ministérios dos Transportes  
Elaboração: ANTAQ/SNM/GDM

A Delegação do Brasil enfatizou que, se o objetivo do Mercosul é o de integração regional e o desenvolvimento das respectivas Marinhas Mercantes, não se justifica que empresas estrangeiras respondam pela grande parcela do tráfego regional, conforme demonstrado nos gráficos acima, considerando que a receita dos fretes gerados pelas referidas empresas não geram investimentos ou quaisquer benefícios aos países partícipes do MERCOSUL.

Com relação aos gráficos estatísticos apresentados pelo Brasil, as Delegações da Argentina e Uruguai se comprometeram a analisá-los. Assim mesmo, o Uruguai entregou, na ocasião, a documentação correspondente às Estatísticas de Exportação, Importação e Trânsito dos portos comerciais do País entre os anos de 2006 e 2007, os quais constam como **Anexo II** da presente Ata.

2.2 A Delegação Brasileira observou que os serviços de praticagem atendem a requisitos da segurança da navegação definidos pelas Autoridades Marítimas de cada País, independentemente de sua bandeira. Neste particular, o tratamento dado aos navios estrangeiros é exatamente o mesmo conferido aos navios de bandeira brasileira. Não cabendo, portanto, qualquer exclusão em relação ao serviço de praticagem.

A Delegação argentina, após a análise da minuta apresentada pela delegação uruguaia por ocasião da 10ª Reunião de Especialistas em Transporte Marítimo do SGT5, chegou às seguintes conclusões:

A respeito do artigo que faz referência à liberdade de navegação, atualmente a dita liberdade já se encontra outorgada, do mesmo modo que a igualdade de tratamento aos armadores das Partes já havia sido incorporada nos artigos 3º, 6º e 7º da minuta de Acordo. Não obstante, o conceito de livre navegação não pode corresponder à exclusão dos serviços de praticagem e pilotagem, uma vez que estes serviços são exigidos compulsoriamente em cada uma das Partes com o propósito de salvaguardar a segurança da navegação em águas jurisdicionais;

Com referência à solução de controvérsias decorrente da aplicação do Acordo, a mesma já se encontra contemplada no artigo 8º da minuta, sendo os órgãos do MERCOSUL os que definitivamente terão que aplicar os protocolos correspondentes; e

O tema de poder de polícia já é contemplado nos instrumentos da IMO, mediante a ação dos países membros como Estado do Porto.

Em decorrência das análises discordantes apresentadas pelas delegações argentina e brasileira à proposta apresentada pelo Uruguai na reunião anterior, foi ressaltado pelo representante uruguaio que a mesma foi entregue como uma mera minuta para fins de análise, como um subsídio a mais para o tema, bem como colaborar para a integração regional, estabelecendo a liberdade e facilitação da navegação na jurisdição dos Estados Partes para os navios de suas respectivas bandeiras.

A delegação argentina acrescentou que, das negociações sobre transporte marítimo levadas adiante neste fórum, apresenta-se como um dos principais obstáculos as cargas de transbordo, já que Argentina, Brasil e Paraguai incluíram tais cargas dentro da minuta de Acordo, enquanto a delegação do Uruguai as excluiu.

Além disso, não se sustenta afirmar que os volumes de carga em trânsito nos portos uruguaio diminuíam caso o transporte das referidas cargas com origem ou destino nestes portos fosse realizado por embarcações das Partes, uma vez que, tal como se afirmou na 10ª Reunião de Especialistas, as cargas e os transportadores utilizam os portos que oferecem maiores benefícios, maior operatividade e maior competitividade, o que significa que os portos mais desenvolvidos e mais competitivos serão os que atrairão mais cargas, independentemente do seu meio de transporte.

O Uruguai manifestou sua aspiração em lograr um entendimento entre os Estados Partes que permita a redação de um documento consensuado contemplando as prioridades e necessidades dos diferentes países, uma vez que o atual texto do Projeto do Acordo restringe o acesso a portos nacionais das frotas mercantes de terceiros países.

O Uruguai desenvolveu sua política marítima e portuária de acordo com sua política nacional, no

sentido de ter, como plataforma logística, um porto concentrador e distribuidor de cargas, a fim de proporcionar serviços confiáveis, seguros e ágeis como porta de entrada e saída da região e o desenvolvimento de sua marinha mercante.

O projeto de Acordo exclui o transporte de cabotagem e se aplica a todo o transporte internacional, qualquer que seja a origem ou destino da carga, estabelecendo uma reserva de carga multilateral em aparente benefício ao desenvolvimento das bandeiras dos navios dos Estados Partes.

Além disso, exclui o transporte internacional coberto pelo Acordo de Transporte Fluvial da Hidrovia Paraná-Paraguai, o transporte internacional de cargas com origem e destino em portos fluviais do Rio Alto Paraná e o transporte internacional de petróleo bruto e derivados produzidos no Brasil.

De acordo com o exposto pelas diferentes delegações, estas exclusões correspondem a necessidades das Partes e, nessa mesma linha, o Uruguai também necessita excluir os serviços ôfeederö. Diante desta situação e com o objetivo de lograr um documento consensuado entre todos os Estados Partes, o Uruguai propõe que se avalie novamente a inclusão na minuta de Acordo Multilateral de Transporte Marítimo do MERCOSUL das necessidades pleiteadas pela delegação daquele País.

A delegação argentina considerou que os três pilares da minuta de Acordo são: manter o âmbito de aplicação do mesmo no MERCOSUL, contemplar todas as cargas envolvidas no transporte entre os portos das Partes, independentemente da origem e destino final das mercadorias, e aplicar o mesmo conceito de cabotagem nacional de cada Parte ao transporte regional.

A delegação argentina manifestou que, apesar deste não ser o fórum apropriado para o tratamento das questões da Hidrovia Paraguai-Paraná, encontram-se em estudo na Argentina medidas que permitam superar prejuízos que vêm se evidenciando para a Argentina, em função da gestão dos Estados Partes das operações de transporte na hidrovia que estão resultando em prejuízo para a Argentina.

Conforme a preocupação manifestada pela delegação argentina na última reunião e reiterada nesta, referente à contraproposta uruguaia ao texto do Acordo quanto à exclusão dos serviços ôfeederö, ao afirmar que esta se afastaria dos compromissos assumidos no Protocolo de Montevideú, a delegação uruguaia realizou consulta interna a integrantes nacionais do Grupo de Serviços, que confirmou que é este o âmbito apropriado para o tratamento da questão.

Assim, a delegação uruguaia informou que a sua proposta não contraria o disposto no referido protocolo e que qualquer outra diferença de interpretação do mesmo deveria ser apresentada na respectiva comissão.

Uruguai mantém os mesmos termos da proposta apresentada nas reuniões anteriores a respeito do âmbito de aplicação, (transporte internacional marítimo com origem e destino nos Estados Partes do MERCOSUL) assim como sua posição a respeito da exclusão dos ôserviços feederö, uma vez que, se aceita esta proposta, os interesses de seu País não seriam afetados.

Diante desta situação e com o objetivo de lograr um documento consensuado entre todos os Estados Partes, o Uruguai propõe que se avalie novamente a inclusão na minuta de Acordo Multilateral de Transporte Marítimo do MERCOSUL das necessidades pleiteadas pela delegação daquele País.

Em função das análises das delegações argentina e brasileira, discordando das modificações apresentadas pelo Uruguai, a delegação uruguaia considerou que as mesmas são apresentadas em



**Ata da 11ª Reunião da Comissão de Especialistas  
de Transporte Marítimo  
29 a 31 de outubro de 2008 - Maceió ó Brasil**



defesa dos legítimos interesses de seu País.

Face a ausência de representante da Delegação do Paraguai na presente reunião, bem como na anterior, as Delegações do Brasil, da Argentina e do Uruguai ressaltaram com empenho a necessidade de participação de especialista daquele País nas próximas reuniões da Comissão de Especialistas de Transporte Marítimo.

Nada mais havendo a tratar, a reunião foi encerrada, todas as Delegações participantes manifestaram satisfação pelo avanço obtido.

Finalizada a reunião, lavra-se a presente Ata em seis exemplares de um mesmo teor e um só efeito, firmando ao final das mesmas os representantes dos Estados Partes presentes, com a recomendação ao SGT-5 de encaminhar um exemplar à delegação da República do Paraguai aos efeitos de sua consideração.

\_\_\_\_\_  
Pela República Federativa do Brasil

Dra. Ana Maria Pinto Canellas

\_\_\_\_\_  
Pela República da Argentina

Cap. de Ultramar Sergio A. Dorrego

\_\_\_\_\_  
Pela República Oriental do Uruguai

Cap. Navio José E. Aguiñaga Corbo



**Ata da 11ª Reunião da Comissão de Especialistas  
de Transporte Marítimo  
29 a 31 de outubro de 2008 - Maceió ó Brasil**



**ANEXO I**

**LISTA DE PARTICIPANTES**

**PELA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL:**

Dra. ANA MARIA PINTO CANELLAS - Superintendente de Nav. Marít. e de Apoio - ANTAQ  
WAGNER DE SOUSA MOREIRA - ANTAQ  
SERGIO AUGUSTO NOGUEIRA DE OLIVEIRA ó ANTAQ  
INÊS FATIMA DE SOUSA MOURA - ANTAQ  
MILTON BENEVIDES DOS GUARANYS ó Marinha do Brasil  
ANTONIO DA COSTA GUILHERME ó Marinha do Brasil  
MARCIO JOSÉ ALONSO B. SANTOS ó Ministério das Relações Exteriores

**PELA REPÚBLICA DA ARGENTINA:**

SERGIO DORREGO ó Diretor Nacional de Transporte Fluvial e Marítimo  
ROSALBA CARNOVALE ó Diretora de atividades de navegação  
SILVIA WARCKMEISTER ó Conselheira da Dir. do Mercosul - Ministério das Relações Exteriores

**PELA REPÚBLICA ORIENTAL DO URUGUAI:**

JOSÉ E. AGUIÑAGA CORBO ó Diretor Geral de Transporte Fluvial e Marítimo  
GASTON SILBERMANN - Administração Nacional de Portos  
LILIANA PEIRANO ó Administração Nacional de Portos  
ALVARO MARTINS TABAJ ó Ministério das Relações Exteriores

**PELA REPÚBLICA BOLIVARIANA DA VENEZUELA:**

CRISTI LEAL ó Instituto Nacional dos Espaços Aquaviários ó INEA

**OBSERVADORES:**

ROBERTO GALLI ó SYNDARMA ó BRASIL  
HOMERO SAMPAIO ó SYNDARMA - BRASIL  
FABIO SICCHERINO ó LOG-IN - BRASIL  
CLÁUDIO FONTENELLE ó ALIANÇA ó BRASIL  
ODILON DOS SANTOS BRAGA - CONTTMAF  
WAGNER FERREIRA CARDOSO ó CNI ó BRASIL  
ADRIANA ALEJO ó SEMARBRA - ARGENTINA  
ANDRÈS NADAL ó Antares Naviera SA y CABBTA - ARGENTINA  
GUSTAVO ROCA ó Centro de Capitanes de Ultramar y Ofic. de la Marina Mercante - ARGENTINA  
EDUARDO ROSENTHAL. ó CÀMARA NAVIERA ARGENTINA.