

**Convênio entre a República Federativa do Brasil e a República do Chile
sobre Transporte Marítimo**

**16ª Reunião de Autoridades Marítimas da
República Federativa do Brasil e da República do Chile**

– Rio de Janeiro, Brasil - 03/04 de agosto de 2009

Ata da Reunião

De acordo com o disposto no artigo XXVI do Convênio entre a República Federativa do Brasil e a República do Chile sobre Transporte Marítimo vigente, e em atendimento a solicitação da parte brasileira, decorrente de manifestação formal dos importadores de cobre ao Governo brasileiro, realizou-se na cidade do Rio de Janeiro, nos dias 03 e 04 de agosto de 2009, a 16ª reunião sobre o Convênio Bilateral sobre Transportes Marítimos Brasil – Chile.

A lista de participantes consta do Anexo I da presente Ata.

A delegação brasileira deu as boas-vindas à delegação chilena, destacando a importância da retomada das conversações sobre o Convênio, desde a última reunião em agosto de 2007.

A reunião iniciou-se com apresentações dos setores privados dos dois países (usuários e prestadores de serviços). Inicialmente, pelo Brasil, o Sindicato da Indústria de Condutores Elétricos, Trefilação e Laminação de Metais Não Ferrosos do Estado de São Paulo (SINDICEL) e o Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (SYNDARMA) apresentaram a sua visão da situação. As apresentações estão anexadas a esta Ata. O SINDICEL reafirmou sua posição de que o Convênio, em verdade, reserva o mercado para apenas duas empresas que atuam na rota; e que os resultados são fretes elevados e falta de regularidade, com elevação do “transit time”. Posicionou-se a favor da exclusão da obrigatoriedade das bandeiras brasileira e chilena no transporte marítimo entre os dois países. O SYNDARMA apresentou estatísticas pelas quais procurou demonstrar que o serviço vem sendo prestado de forma satisfatória. Pelo lado chileno, o representante dos armadores e o Administrador Executivo do Convênio consideraram que não há dificuldades no atendimento do tráfego e manifestaram-se favoravelmente à manutenção do Convênio. Também se manifestou sobre o problema da falta de frequência, dos fretes e do “transit time” elevados para o transporte de catodos e vergalhões de cobre apresentados pelo SINDICEL não procede, exceto em casos pontuais devidos, não às empresas de navegação, mas a questões de infraestrutura portuária.

A reunião prosseguiu com a presença apenas das delegações brasileira e chilena. A delegação brasileira destacou a competência legal da ANTAQ para regular e fiscalizar as atividades de prestação

de serviços de transportes marítimos no Brasil, cabendo-lhe harmonizar o interesse público com o dos usuários e o das empresas de navegação autorizadas e arbitrar conflitos de interesses entre aquelas partes; que no caso do transporte do cobre, as várias reclamações dos usuários remontam a 2004; que a ANTAQ reuniu várias vezes usuários e transportadores, antes de propor ao Ministério dos Transportes a revisão do Convênio, com o propósito de melhorar o serviço, sem que os resultados obtidos fossem satisfatórios e sustentáveis; que o sistema fechado do Convênio tem se mostrado prejudicial aos usuários; que o transporte do cobre, carga com maior participação no tráfego comercial entre os dois países, está restrito a três empresas; que não há nenhum navio de bandeira brasileira na rota; que os usuários importadores de cobre brasileiros estão cientes das conseqüências que poderão advir da revisão do Convênio; que ficou clara a insatisfação dos mesmos usuários com os resultados do Convênio; e que a flexibilização do Convênio não deverá trazer prejuízos aos transportadores, que poderão continuar a prestar os bons serviços que alegam prestar.

A delegação chilena ponderou que o artigo 4º do Convênio vigente já contemplaria a flexibilização pretendida; que não há queixas dos usuários chilenos, uma vez que o tráfego Chile-Brasil é operado majoritariamente por navios de bandeira chilena e o procedimento de concessão de “waivers” funciona normalmente. Por outro lado, a delegação chilena assinalou que o fundamento do Convênio em pauta, no caso do Chile, é a Lei de Fomento da Marinha Mercante.

A delegação brasileira esclareceu que, para o Brasil, o fomento da marinha mercante traduz-se em mais investimentos e maior participação de navios de bandeira brasileira na navegação de longo curso; e que neste sentido, o Convênio, após 34 anos de vigência, não contribuiu para o fomento da marinha mercante, considerando que não há navios de bandeira brasileira no tráfego.

A delegação brasileira lembrou que o artigo 4º, na prática, não atende, pois além de não haver atrativos para a participação de terceira bandeira nesse tráfego, o prazo de tolerância para o atendimento aos “waivers” é excessivo, o que anula o seu efeito desejado; que há 34 anos esse mecanismo não vem funcionando; que o Convênio foi assinado em uma conjuntura diversa, quando havia conferência de fretes atuante com seus fretes controlados pelo Governo, que hoje não há mais divisão de cargas em todos os tráfegos, como era usual (40-40-20); que quase mais nada do que está escrito no Convênio é cumprido; que não há bandeiras nacionais no tráfego; e que os usuários importadores de cobre brasileiros estão levando até 43 dias para receber suas cargas, com graves prejuízos à produção.

A delegação brasileira apresentou, então, uma proposta de revisão do Convênio vigente e solicitou que se examinasse uma minuta de texto, anexa a esta Ata.

Após a leitura dos artigos I, II e III da minuta, a delegação chilena fez um aparte no sentido de que é preciso verificar a situação de outras cargas, além do cobre; que é preciso verificar as consequências da flexibilização e que ainda não há estudo sobre isso. Vislumbrou ainda dificuldades no cumprimento do disposto no item 2 do artigo III e perguntou a visão da delegação brasileira sobre a operacionalização da flexibilização contida no item 1 do mesmo artigo. A delegação brasileira respondeu que os critérios para o emprego da expressão “preferencialmente” poderiam ser definidos posteriormente; ou mesmo poderia vir a ser retirado todo o artigo III.

Com relação à proposta de retirar o artigo III, a delegação chilena expressou que é necessário verificar a situação de outras cargas, além do cobre que foi matéria específica desta reunião. Além disso, que em função da falta de estudos sobre as consequências que a abertura do mercado poderia ter, é necessária uma análise mais acurada do assunto, sobretudo que um dos principais argumentos dos armadores de ambas as Partes é que a reserva contemplada pelo Convênio garante regularidade do serviço. Por esta razão, a análise deve assegurar que a abertura considerada não resultará em prejuízos para os usuários e nem para os armadores de ambas as nacionalidades.

A delegação brasileira lembrou que os importadores de cobre são os principais usuários do lado brasileiro e que definitivamente não estão satisfeitos com os serviços prestados no âmbito do Convênio.

Prosseguiu-se com a leitura de toda a minuta, finda a qual ficou acordado que o texto proposto será analisado pelo Chile e deliberado na próxima reunião, marcada para os dias 1 e 2 de outubro de 2009, em Santiago.

A delegação chilena expressou seu agradecimento à delegação brasileira pela hospitalidade e pelas atenções recebidas.

Nada mais havendo a tratar, a reunião foi encerrada e as delegações manifestaram satisfação pelo desenvolvimento dos trabalhos.

Lavrou-se, então, a presente Ata em dois exemplares de um mesmo teor e um só efeito, firmando ao final das mesmas os representantes dos Estados Partes presentes.

Rio de Janeiro, 4 de agosto de 2009.

Pela delegação do Brasil

Pela delegação do Chile

MURILLO DE MORAES R. CORREA BARBOSA
Agência Nacional de Transportes Aquaviários
DIRETOR

ERNESTO PIWONKA CARRASCO
Encarregado do Depto. Marítimo, Fluvial e Lacustre
Divisão de Normas e Operações
Ministério dos Transportes do Chile

DEBORA DE MELLO MARTINS TEIXEIRA
Depto. do Fundo de Marinha Mercante do Ministério
dos Transportes
DIRETORA

ANEXO I

LISTA DE PARTICIPANTES

PELA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL:

Dra. DÉBORA TEIXEIRA – Diretora do Depto. do Fundo de Marinha Mercante

Alte. MURILLO DE MORAES R. CORREA BARBOSA – Diretor da ANTAQ

Dr. TIAGO PEREIRA LIMA – Diretor da ANTAQ

Dra. ANA MARIA PINTO CANELLAS - Superintendente de Navegação Marítima e de Apoio - ANTAQ

Secretário ANCELMO CÉSAR LINS DE GÓIS – Chefe da Divisão de Negociação de Serviços do MRE

CF CARLOS RADICCHI – Estado-Maior da Armada da Marinha do Brasil

Alte. PAULO AUGUSTO ROCHA DE VASCONCELLOS – Assessor Internacional da ANTAQ

Sr. WAGNER DE SOUSA MOREIRA – Gerente de Desenvolvimento e Regulação da ANTAQ

PELA REPÚBLICA DO CHILE:

Sr. ERNESTO PIWONKA CARRASCO – Encarregado do Depto. de Transporte Marítimo, Fluvial e Lacustre, Ministério dos Transportes do Chile.

Sr. HORACIO DEL VALLE Y. – Cônsul Geral do Chile no Rio de Janeiro.

Sr. PABLO ORTIZ MENDEZ – Encarregado dos Assuntos Internacionais do Ministério dos Transportes.

Sr. ALEX CHAPARRO CAVADA – Assessor do Depto. América Latina, Direcon (M.RR.EE)

Sr. RODRIGO MONARDES VIGNOLO – Assessor Jurídico do Depto. de Serviços, Inversões e Transporte Aéreo, Direcon (M.RR.EE)

ANEXO II

MINUTA DE REVISÃO DO CONVÊNIO ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E A REPÚBLICA DO CHILE SOBRE TRANSPORTE MARÍTIMO

O Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Chile, doravante denominados “Partes”;

Reafirmando o seu interesse no livre fluxo do comércio marítimo e no acesso em condições de melhor competitividade a esse comércio para os transportadores de bandeira nacional de ambas as Partes e considerando o interesse dos transportadores de terceiras bandeiras;

Reconhecendo que a concorrência livre e justa é a forma efetiva de se estimular um serviço eficiente de transporte marítimo a custos favoráveis, bem como que tais condições de transporte marítimo promovem o crescimento das economias de ambos os países e do seu comércio exterior; e

Com o objetivo de desenvolver os transportes marítimos entre os dois países, resolvem concluir o presente Convênio:

ARTIGO I

Esse Convênio aplica-se ao transporte marítimo internacional de mercadorias entre os portos das Partes Contratantes, exceto o transporte de petróleo e seus derivados líquidos por destilação primária, e do gás natural liquefeito de petróleo de origem brasileira, assim como as cargas que, de Convênio com a legislação das Partes Contratantes, são reservadas às suas respectivas bandeiras.

ARTIGO II

As disposições deste Convênio não criam impedimento ao direito de que navios de bandeira de terceiros países efetuem transporte de mercadorias entre os portos das duas Partes Contratantes.

ARTIGO III

1. O transporte marítimo das mercadorias objeto do intercâmbio entre ambas as Partes Contratantes se efetuará, preferencialmente, nos navios mercantes operados por empresas de transporte marítimo das Partes Contratantes.
2. Tal preferência se aplicará de modo que não resulte em encarecimento das tarifas de fretes nem demora no transporte das cargas, com finalidade de não afetar o intercâmbio comercial entre ambos os países.

ARTIGO IV

1. Para efeito do presente Convênio, entende-se por autoridade competente do transporte marítimo, na República Federativa do Brasil, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ e na República do Chile, o Departamento de Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre – Subsecretaria de Transportes, del Ministerio de Obras Publicas y Transportes.

2. Entende-se pela expressão “navio da Parte Contratante” qualquer navio inscrito no Registro de navios dessa Parte, sendo que nessa expressão não estão incluídos:

- a) navios de guerra;
- b) outros navios, quando em serviço exclusivo das Forças Armadas;

- c) navios de pesquisa (hidrográficos, oceanográficos e científicos);
- d) barcos de pesca.

3. A expressão “membros da tripulação” refere-se a qualquer pessoa efetivamente empregada em serviços de bordo durante a viagem e incluída no rol de equipagem.

ARTIGO V

As Partes Contratantes prestarão toda a assistência possível ao desenvolvimento da navegação mercante entre seus países e abster-se-ão de qualquer ação que possa causar prejuízo ao desenvolvimento normal da livre navegação mercante internacional.

ARTIGO VI

1. Cada Parte Contratante concederá aos navios da outra Parte, em seus portos e águas territoriais, o mesmo tratamento que concede aos navios nacionais empregados em transportes internacionais, no tocante:

- a) ao acesso aos portos;
- b) à utilização dos portos para carga e descarga;
- c) ao embarque e desembarque de passageiros;
- d) à utilização dos serviços relacionados com a navegação; e
- e) às operações comerciais ordinárias dela decorrentes, sem prejuízos dos direitos soberanos de cada país de delimitar certas zonas por razões de segurança nacional.

Parágrafo único – as Partes Contratantes se reservam o direito de negar o ingresso, em seus territórios, de qualquer cidadão, mesmo que possuidor dos documentos anteriormente mencionados, caso o julgue indesejável.

2. As disposições relativas ao item 1 do presente Artigo não se aplicarão:

- a) às atividades que, de Convênio com a legislação de cada país sejam reservadas às suas próprias empresas, companhias, cidadãos, incluindo, em particular o comércio de cabotagem, salvatagem, reboque e outros serviços portuários;
- b) aos regulamentos de praticagem obrigatórios para navios estrangeiros;
- c) aos regulamentos da cobrança da Tarifa de Utilização de Faróis;
- d) aos regulamentos referentes à admissão e estada de cidadãos estrangeiros no território das Partes Contratantes.

ARTIGO VII

As Partes Contratantes tomarão, nos limites de sua legislação e regulamentos portuários, todas as medidas necessárias para facilitar e incrementar o transporte marítimo, para impedir demoras desnecessárias dos navios e para acelerar e simplificar, tanto quanto possível, o atendimento de formalidades alfandegárias e portuárias em vigor.

ARTIGO VIII

Cada Parte Contratante reconhecerá os documentos de identidade dos tripulantes, emitidos pelas autoridades competentes da outra Parte. Os citados documentos de identidade serão, no que concerne à República Federativa do Brasil, a “Caderneta de Inscrição e Registro”, da Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil e, no que concerne à República do Chile (nomear o documento).

ARTIGO IX

1. Os certificados de nacionalidade e arqueação de navios, expedidos por uma das Partes Contratantes, bem como demais certificados previstos nas Convenções Internacionais, serão também reconhecidos pela outra Parte.

2. Os navios de cada Parte Contratante, providos de certificado de arqueação

devidamente expedidos, serão dispensados de uma nova medição nos portos da outra Parte.

ARTIGO X

1. Se um navio de uma Parte Contratante naufragar, encalhar, der à praia ou sofrer qualquer outra avaria em águas jurisdicionais da outra Parte Contratante, o navio e a carga gozarão, no território desta última Parte, das mesmas vantagens e privilégios e aceitarão as mesmas obrigações concedidas a navio da outra Parte e à sua respectiva carga.

2. Ao Comandante, à tripulação e aos passageiros, bem como ao próprio navio e sua carga, serão dispensados, em qualquer tempo, a mesma ajuda e assistência que seriam assegurados a navios da outra Parte.

3. Nenhuma das disposições do item 2 do presente Artigo deverá ser interpretada de modo a excluir a aplicação das leis e regulamentos das Partes Contratantes com relação ao armazenamento temporário de mercadorias.

ARTIGO XI

Será constituída uma Comissão Marítima Mista, composta de representantes designados pelas Partes Contratantes, com o objetivo de promover a cooperação entre as Partes, no campo da navegação mercante e reforçar a implementação do Convênio através de recomendações às Partes.

ARTIGO XII

1. Este Convênio entrará em vigor em trinta dias após a data da última notificação de uma das Partes Contratantes, comunicando o cumprimento de suas formalidades legais internas e terá duração de cinco anos, sendo renovável automaticamente por igual período.

2. Se uma das Partes Contratantes desejar denunciar o presente Convênio, deverá notificar, por escrito, à outra Parte Contratante. O Convênio deixará de vigorar seis meses após a data de tal notificação.

Feito em, aos dias do mês de de 2009, em dois exemplares originais, nas línguas portuguesa e espanhola, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

Pelo Governo da República Federativa do Brasil

Pelo Governo da República do Chile

