

Biblioteca Digital da Câmara dos Deputados

Centro de Documentação e Informação

Coordenação de Biblioteca

<http://bd.camara.gov.br>

"Dissemina os documentos digitais de interesse da atividade legislativa e da sociedade."



**TRÊS VERSÕES DE ACORDO BILATERAL ENTRE
O BRASIL E OS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA
PARA MARINHA MERCANTE:
TREZE ANOS DE NEGOCIAÇÕES**

Maria Ester Mena Barreto Camino

Consultora Legislativa da Área XVIII

Direito Internacional Público e Relações Internacionais

ESTUDO

NOVEMBRO/2008



Câmara dos Deputados
Praça 3 Poderes
Consultoria Legislativa
Anexo III - Térreo
Brasília - DF



SUMARIO

I. RESUMO.....	3
II. Palavras-chave.....	3
III. ABSTRACT.....	3
IV. Key words.....	3
1. INTRODUÇÃO	4
2. ASPECTOS RELATIVOS À TRAMITAÇÃO LEGISLATIVA.....	5
3. CONSIDERAÇÕES FINAIS:.....	14
4. ANEXO	16

© 2008 Câmara dos Deputados.

Todos os direitos reservados. Este trabalho poderá ser reproduzido ou transmitido na íntegra, desde que citadas a autora e a Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados. São vedadas a venda, a reprodução parcial e a tradução, sem autorização prévia por escrito da Câmara dos Deputados.

Este trabalho é de inteira responsabilidade de sua autora, não representando necessariamente a opinião da Câmara dos Deputados.



RESUMO

Brasil e Estados da América vêm negociando um Acordo de cooperação relativo à marinha mercante há mais de doze anos, treze, pelo menos, se considerarmos o período inicial de tratativas.

Foram firmados três instrumentos bilaterais pelos respectivos governos. No caso brasileiro, em consonância com o art. 49, I, da Constituição Federal, os três instrumentos foram encaminhados ao Congresso Nacional, para apreciação legislativa, como um requisito preliminar e essencial ao processo de ratificação.

O acirrado debate parlamentar em relação ao conteúdo dos pactos, considerados lesivos aos interesses nacionais, tem provocado renegociações necessárias e sucessivas pelo Poder Executivo.

O terceiro instrumento, conquanto pareça o mais equilibrado dos três, ainda é objeto de controvérsia por razões similares aos anteriores. Muito embora haja algumas melhorias em seu formato, o conteúdo continua, senão exatamente o mesmo, muitíssimo semelhante.

Palavras-chave

Marinha Mercante. Acordos bilaterais Brasil – Estados Unidos. Debate legislativo.

Renegociações necessárias pelo Executivo.

ABSTRACT

The Federative Republic of Brazil and the United States of America have been negotiating an agreement on merchant shipping for more than twelve years, thirteen, at least, if we consider the initial deliberation period..

Three different bilateral agreements were signed by both countries. According to Article 49, I, of the Brazilian Constitution, each of the three instruments, one at a time, was sent to the Brazilian National Congress for appreciation, as a preliminary and essential requirement for the ratification process.

The vivid legislative debates as to their content, considered harmful to the Brazilian merchant shipping, has provoked the successive revisions of the agreed texts by the Executive.

Although the third instrument might seem the most balanced of the three, it is still very controversial for the same reasons of the two others – eventhough there have been some improvements as to the way the instrument was drafted, its content remains, if not exactly the same, deeply similar

Key words:

Merchant shipping. Bilateral agreements Brazil-United States. Legislative debate.. Necessary renegotiations by the Executive.



TRÊS VERSÕES DE ACORDO BILATERAL ENTRE O BRASIL E OS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA PARA MARINHA MERCANTE: TREZE ANOS DE NEGOCIAÇÕES

Maria Ester Mena Barreto Camino

1. INTRODUÇÃO

Os Governos dos Estados Unidos da América e da República Federativa do Brasil vêm negociando um Acordo bilateral sobre Transporte Marítimo há, pelo menos, treze anos, se computarmos o período de tratativas inicial.

As duas primeiras versões de instrumento pactuado foram formalizadas sob a égide dos governos do Presidente Fernando Henrique Cardoso e, a terceira, no primeiro Governo do Presidente Luís Inácio Lula da Silva.

Esses instrumentos foram assinados, respectivamente, em 31 de maio de 1996, 20 de outubro de 1999 e 30 de setembro de 2005.

A primeira versão foi objeto da Mensagem nº 866, de 1996, analisada e relatada na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, pela primeira vez, pelo Deputado Paulo Delgado, que sugeriu a realização de audiências públicas, fez ressalvas e propôs reservas no Projeto de Decreto Legislativo, a essas restrições condicionando o seu voto favorável.

Coube ao Deputado Francisco Rodrigues examinar a Mensagem subsequente, MSC nº 398, de 2000. Manifestou-se através de Parecer Preliminar, em face dos problemas que detectou e que teriam de ser sanados antes da análise definitiva do instrumento então em discussão. Naquela oportunidade, não só reiterou a sugestão de realização de audiências públicas para a melhor análise da matéria, como pediu fosse requerida a revisão do despacho de distribuição do instrumento, que, em face de determinação cogente da Resolução CN nº 1/1996, do Congresso Nacional, deveria ser objeto de oitiva preliminar da Representação Brasileira à Comissão Parlamentar Conjunta do Mercosul, à qual aquele texto, todavia, não chegou a aportar.



Essas duas primeiras tentativas iniciais de pacto bilateral foram objeto de requerimentos de retirada de tramitação legislativa, por parte do Poder Executivo, consubstanciados, respectivamente, nas Mensagens nº 583, de 2000, firmada pelo então Presidente Fernando Henrique Cardoso, em 23 de abril de 2000, e nº 350, de 2003, assinada pelo Presidente Luiz Inácio Lula da Silva, em 25 de julho de 2003.

No contexto da apreciação legislativa, o passo seguinte foi o recebimento pelo Congresso Nacional da Mensagem nº 56, de 2006, assinada em 30 de setembro de 2005, pelo Presidente Luiz Inácio Lula da Silva, contendo a terceira versão de pacto bilateral, texto que se encontra, atualmente, sob apreciação da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional.

Em face das marchas e contramarchas dessa análise, solicitou-se à Consultoria Legislativa um quadro comparativo entre os três textos enviados ao Parlamento pelo Palácio do Planalto.

Elaborado o quadro solicitado, cabem, adicionalmente, comentários em relação aos aspectos mais curiosos da tramitação dessa matéria no Congresso Nacional.

2. ASPECTOS RELATIVOS À TRAMITAÇÃO LEGISLATIVA:

As três versões de pacto bilateral entre o Brasil e os Estados Unidos enviadas ao Congresso Nacional para apreciação legislativa, nesses últimos doze anos, após a conclusão das respectivas negociações pelo Executivo, têm pequenas alterações de redação, mais revelando uma adequação de linguagem aos debates travados, do que, propriamente, mostrando divergência estrutural ou de conteúdo, fato esse que pode ser facilmente averiguado no quadro comparativo que integra este estudo¹.

A Mensagem nº 866, de 1996, conforme mencionado na introdução deste estudo, foi objeto da relatoria do Deputado Paulo Delgado, na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional,

Do parecer então exarado, há alguns aspectos que convêm ressaltar. Vejamos, por exemplo, os comentários feitos em relação ao item (c) do primeiro artigo²:

O item (c) do artigo 1 garante, atendendo o princípio da reciprocidade, o acesso igual e não-discriminatório a cargas prescritas (cargas reservadas à bandeira nacional) da outra Parte aos armadores de bandeira nacional de cada Parte. Na segunda parte do mesmo item excetua, para os dois países, a aplicação dessa disposição às cargas

¹ Vide quadro comparativo, fls. 16 a 27 deste estudo.

² A íntegra desse artigo o está no quadro comparativo em anexo, nas fls. 21 e 22.

militares. Contudo, cria outras exceções que se aplicam somente a uma das Partes, os Estados Unidos da América³, conforme podemos observar na transcrição que se segue:

c) (...) A presente disposição não será aplicada a cargas militares, tal como definidas na respectiva legislação nacional de cada parte, ou a exportações norte-americanas de produtos agrícolas e de produtos amparados pela Seção 901 (b) da lei de Marinha Mercante dos Estados Unidos da América, de 1936; não obstante, será acessível aos armadores brasileiros parcela dessas cargas não prescrita a navios de bandeira norte-americana.

Entendemos que o dispositivo acordado pelo governo brasileiro, reproduzido acima, não atende ao princípio da reciprocidade, que é um pressuposto comumente adotado na assinatura de atos internacionais relativos ao comércio, mediante o qual um País se compromete somente até onde o outro também pode se comprometer.

*Diante da regra geral de liberalização assumida pelas Partes, as exceções levantadas pelos Estados Unidos podem assumir grandes dimensões, podendo ter um impacto fundamental no comércio bilateral. Chamamos atenção para o fato de que foram excetadas **todas** as exportações norte-americanas de produtos agrícolas e de produtos amparados pela lei citada. Na realidade, nem mesmo sabemos exatamente de que se está abrindo mão mediante o presente Acordo⁴. A situação é, no mínimo, paradoxal: o Brasil abre completamente seu tráfego marítimo para um determinado país e a outra Parte deixa de fazê-lo para uma série de produtos.*

O usual nas relações internacionais, dentro do princípio da reciprocidade, seria a elaboração de um dispositivo que afirmasse não estar o Brasil obrigado a conceder o acesso a navios de bandeira americana ao transporte de produtos que não estão abertos à bandeira brasileira. Como exemplo dessa prática internacional, citamos um ato internacional bilateral que recentemente tramitou nesta Comissão de Relações Exteriores, o Acordo sobre a Promoção e a Proteção Recíproca de Investimentos, entre o Brasil e a Suíça. O Acordo previa o tratamento nacional a ser concedido a investidores da outra Parte Contratante. Em virtude de disposições constitucionais brasileiras, que vedam a participação de empresas estrangeiras em determinados setores, o governo suíço não se obrigava a conceder o tratamento nacional a investidores brasileiros nessas mesmas áreas, enquanto não houvesse modificação do texto constitucional brasileiro

Portanto, o Acordo em epígrafe, por não estabelecer direitos e obrigações em termos de reciprocidade, fere o princípio geral de direito internacional público que reconhece a isonomia entre Estados soberanos.⁵

³ Os destaques em negrito são do texto original, os sublinhados não, foram acrescentados.

⁴ Idem nota anterior.

⁵ Parecer do Relator designado pela Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional para a Mensagem nº 844, de 1996, Deputado Paulo Delgado, fls. 4 e 5. Parecer votado na Comissão em 27/9/1999. Os destaques foram acrescentados.

Mais adiante, em seu voto, o então relator da matéria posicionou-se, todavia, favoravelmente à concessão de aprovação legislativa, **mas desde que** houvesse ressalva (ou seja, reserva) ao disposto nessa versão do item “c” do artigo primeiro, o que fez constar, expressamente, da proposta de Decreto Legislativo. Posta a matéria em votação na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional foram aprovados tanto o parecer citado, como a proposta pertinente de Decreto Legislativo.

Antes que essa Mensagem, já sob a forma de Projeto de Decreto Legislativo, fosse apreciada na Comissão temática seguinte, foi retirada de tramitação pelo Poder Executivo, através da Mensagem nº 583, de 2000, posteriormente, portanto, ao envio da Mensagem nº 398, de 2000 ao Congresso Nacional, que trata da mesma matéria e que havia sido apensada a essa primeira (MSC 866, de 1996).

A versão de Acordo encaminhada ao Legislativo nessa segunda Mensagem, sob nº 398, de 2000, ainda assinada pelo Presidente Fernando Henrique Cardoso, apresentou, nesse artigo, pequena variação de redação⁶, em que o eventual caráter discriminatório do dispositivo deixava de ser manifesto⁷, como pode ser verificado comparando-se os textos⁸.

Ao ser apreciada essa segunda versão de Acordo pela Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, foi submetida à análise e relatoria do Deputado Francisco Rodrigues, que, conforme já mencionado, optou por apresentar Parecer Preliminar à Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em face dos problemas que constataria na tramitação legislativa, cujos pontos principais impõe-se, igualmente, citar:

No que tange à possível interferência do Acordo sob análise com compromissos já assumidos pelo Brasil, em especial aqueles constantes do Tratado de Assunção e demais instrumentos pertinentes ao MERCOSUL, são, deveras esclarecedoras as ponderações do Ministro que subscreve a Exposição de Motivos.

*Lembra ele que a alínea “b” do Artigo I, in fine, foi objeto de especial atenção, por tratar da liberalização do transporte de cargas no comércio com terceiros países. Ainda que os negociadores brasileiros não tenham considerado necessário alterar a redação do dispositivo “procuraram explicitar com clareza à outra parte a interpretação brasileira de que o teor da última frase do item supracitado não se aplicará imediatamente aos países do MERCOSUL. **Conforme entendimento registrado em Ata assinada, a qual segue em anexo**⁹, deverá ser respeitado o cronograma resultante das negociações em curso para liberalizar*

⁶ Esse dispositivo sofreria uma segunda variação na terceira e posterior versão de pacto bilateral, encaminhada à apreciação legislativa através da Mensagem posterior, nº 56, de 2006, assinada pelo Presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

⁷ Ficaria implícito?

⁸ Vide fls. 21-22 deste estudo.

⁹ Mesmo caso da nota cinco: os destaques em negrito estão no texto citado., os sublinhados foram acrescentados.

o comércio marítimo intra-bloco, antes do que continuará sendo dada exclusividade às embarcações dos Estados membros da União Aduaneira.”

*A ata mencionada, todavia, não acompanha os documentos constantes da presente Mensagem, nem há, pertinente a ela, qualquer menção no ato internacional. Trata-se de documento contendo uma **intenção de interpretação** dos negociadores quanto à técnica a ser adotada para interpretar o dispositivo, mas que, na norma propriamente dita, não se encontra explicitado.*

Duas providências preliminares há, pois, que serem tomadas.

Em se tratando de ato internacional que poderá ter conseqüências sobre os compromissos assumidos pelo Brasil no Tratado de Assunção, em relação ao Mercosul, impõe-se, em face das normas do Art. 1º, I e § 2º da Resolução 01/1996¹⁰, do Congresso Nacional, que seja ouvida a Representação Brasileira da Comissão Parlamentar Conjunta do Mercosul – Comissão permanente que é do Congresso Nacional.

Dizem os referidos dispositivos:

“Art. 2º Caberá à Representação:

I – apresentar relatório sobre todas as matérias de interesse do Mercosul que venham a ser submetidas ao Congresso Nacional;

...

*§ 1º Para os fins do disposto nos incisos I e II as matérias serão encaminhadas, **preliminarmente**, à Representação, sem prejuízo de sua apreciação pelas comissões competentes da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, conforme o disposto nos respectivos Regimentos Internos.”*

Sugiro, assim, que requeiramos sua oitiva, em obediência à Resolução 1/1996-CN, nos termos do art. 140 do Regimento Interno, à Presidência da Casa.

*Proponho, ademais, à presidência deste colegiado, neste parecer preliminar, que adote as providências necessárias a fim de que seja enviada pelo Poder Executivo à Câmara a ata contendo a cláusula interpretativa mencionada na Exposição de Motivos do Ministro de Relações Exteriores que não acompanhou a Mensagem nº 328, de 2000, sem a qual não é possível conhecer e deliberar a respeito da real extensão e conteúdo das obrigações que serão assumidas pelo País.*¹¹

¹⁰ A Resolução do Congresso Nacional nº 01, de 1996, foi derogada pela Resolução nº 1, de 2007, que a substituiu, quando da criação do Parlamento do Mercosul, oportunidade em que aquela Comissão Mista Permanente do Congresso Nacional passou a se denominar Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul.

¹¹ In: Parecer preliminar do Relator designado para a Mensagem nº 398, de 2000, Deputado Francisco Rodrigues, fls. 3 e 4, apresentado à Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional em 9/12/2003 e aprovado em 12 de março de 2003, em que solicita a obtenção de cópia da ata pertinente às negociações do ato internacional sob análise

A proposta de requerimento de redistribuição da matéria para a Mesa da Câmara, feita pelo Relator no parecer preliminar, foi acolhida pela Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, sendo encaminhado à Presidência da Casa em 1º de julho de 2003, assinado pela então Presidente do colegiado, Deputada Zulaiê Cobra. Logo a seguir, através do ofício SGMP nº 1.396, de 04 de julho de 2003, assinado pelo então Presidente da Casa, Deputado João Paulo Cunha, foi informada do acolhimento do pleito¹².

Essa segunda versão de Acordo, todavia, conforme mencionado na fl. 2 deste estudo, também foi retirada do Congresso Nacional, através da Mensagem nº 350, de 2003, o que ocorreu antes do texto chegar à então Comissão Parlamentar Conjunta do Mercosul.

A Mensagem seguinte, de nº 56, de 2006, contém e encaminha ao Congresso a terceira versão de pacto bilateral submetida ao Parlamento nessa matéria. Foi distribuída pela Mesa Diretora da Câmara às Comissões de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, Viação e Transportes e Constituição e Justiça e de Cidadania, apenas nos termos do art. 54 do Regimento Interno e não quanto ao mérito. Novamente, na distribuição, omitiu-se a oitiva à então Comissão Parlamentar Conjunta do Mercosul, apesar da decisão de redistribuição anterior para esta matéria.

Foi objeto, a seu turno, de análise e voto favorável do primeiro relator designado, Deputado João Castelo, cuja manifestação, apresentada em 4 de maio de 2006, foi objeto de pedido de vista, em 10 de maio, do Deputado Jair Bolsonaro, que apresentou, em 3 de agosto seguinte, voto em separado contrário. Colocada a matéria na ordem do dia da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, foi retirada de pauta, de ofício, em 20 de dezembro, não chegando a ser apreciada na legislatura passada.

No início desta legislatura, a Mensagem foi redistribuída, em 28 de fevereiro de 2007, ao novo relator, Deputado Múcio Monteiro, que a devolveu sem manifestação, em 18 de março. Dois dias após, foi designado o Deputado Jair Bolsonaro como novo relator, que apresentou parecer contrário em 22 de maio de 2007. Colocada em discussão a matéria, foi objeto de pedido de vista conjunta em 30 de maio, concedida aos Deputados João Almeida, Nilson Mourão, Marcondes Gadelha e William Woo. Encerrado o prazo, apresentou, o Deputado Marcondes Gadelha, voto em separado favorável à concessão de aprovação legislativa ao Acordo.

junto ao Ministério das Relações Exteriores e a manifestação preliminar da então Representação Brasileira na Comissão Parlamentar Conjunta do Mercosul.

¹² “Reveja o despacho de distribuição apostado à Mensagem nº 398, de 200, do Poder Executivo, para submetê-la previamente à Representação Brasileira na Comissão Parlamentar Conjunta do Mercosul, os termos do art. 2º, inciso I e § 1º, da Resolução nº 01/1996-CN. Oficie-se à requerente e, após, publique-se. João Paulo Cunha, Presidente”

Essas manifestações, nos dois sentidos, instruem a discussão na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional.

Debatida a matéria em plenário, em 13 de julho de 2007, foi decidido de ofício, pelo então presidente em exercício, Deputado Marcondes Gadelha, a retirada da matéria de pauta até a realização da audiência pública solicitada pelo colegiado, enfatizando-se que o evento deveria trazer expositores dos diversos (e opostos) pontos de vista.

Essa audiência pública não chegou a ser realizada e os esclarecimentos pedidos não foram prestados, não tendo chegado a ser realizado o debate técnico pleiteado.

Na sessão legislativa de 2008, foi eleito Presidente do colegiado o Deputado Marcondes Gadelha que, em cumprimento às normas procedimentais, tanto regimentais como da praxe adotada no colegiado, colocou a matéria em pauta e teve de retirá-la, segundo os avanços e recuos da análise legislativa, nos termos do que dispõe o Regimento Interno.

Esse terceiro texto de acordo firmado entre os dois países para marinha mercante traz, sem dúvida, a melhor redação entre as três versões encaminhadas ao Parlamento, mas ainda sem elidir o problema de fundo existente, que é a potencial desvantagem para a marinha mercante brasileira da entrada, no mercado brasileiro, da marinha mercante americana nos termos propostos. Importante ressaltar, todavia, que há uma tentativa ambígua de proteção da marinha mercante brasileira no bojo do dispositivo contido no item (c), do primeiro artigo, através da expressão “*caso surja algum desequilíbrio involuntário*”.¹³

Destacam-se, dos posicionamentos em relação à terceira versão de Acordo até aqui exarados, aspectos importantes.

São convergentes as manifestações dos Deputados João Castelo e Marcondes Gadelha que ressaltam os aspectos, em seu entender, positivos do instrumento:

“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 arvoem 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);

¹³ O que, talvez, pudesse ensejar a seguinte pergunta: e se o desequilíbrio **não** for **involuntário**?

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.”

Em sentido oposto, têm sido as manifestações do Deputado Jair Bolsonaro que, na oportunidade de sua manifestação mais recente a respeito, fundamentando sua posição pela rejeição do instrumento, aponta os aspectos que considera preponderantes:

“O primeiro deles é o da **concessão**, por cada Parte Contratante, **de idêntico acesso**, em condições não-discriminatórias, aos transportadores que arvorarem as bandeiras brasileira ou americana, ou forem pelas Partes contratados, **às denominadas cargas reservadas** – que são as cargas que, no todo ou em parte, a legislação de cada país reserva para transporte de navios de sua bandeira.

Inicialmente, cabe destacar porque um país, no transporte de carga marítima, reserva determinadas cargas aos navios sob sua bandeira.

O primeiro motivo é o de segurança. Observe-se que esse aspecto, por ser do interesse americano, foi preservado, uma vez que o Acordo permite que seja reservada para navio de bandeira americana o transporte de carga americana de natureza militar, ainda que, em hipótese remota, um navio sob bandeira brasileira oferecesse melhores condições para a realização desse transporte.

O segundo é de natureza econômica. A Portaria nº 414, de 16 de setembro de 1997 – e, portanto, editada sob a égide do governo neo-liberal de Fernando Henrique Cardoso – estabelece, em seu art. 2º, I, que cargas reservadas são ‘cargas de importação brasileira, nos termos do Decreto-Lei nº 666, de 2 de julho de 1969, oriundas de países que pratiquem, diretamente ou por intermédio de qualquer benefício, subsídio, favor governamental ou prescrição de cargas em favor de navio de sua bandeira’.

Ou seja, a reserva de carga é uma espécie de proteção contra a concorrência desleal, promovida pela oferta de condições mais favoráveis no custo do transporte de carga, feita por navios mercantes estrangeiros que recebem ajuda governamental. Algo semelhante aos famosos subsídios agrícolas que a União Européia oferece aos seus produtores para impedir a entrada de produtos estrangeiros de forma competitiva no mercado europeu.

*Outro aspecto que considera nocivo é “o de **concessão de tratamento não discriminatório** às operações comerciais dos transportadores, inclusive quanto ao estabelecimento de escritórios comerciais e 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.**”*

Até esta oportunidade, todavia, nos debates em curso referentes a essa última Mensagem, a de nº 56, de 2006, ainda não foram levantados, os dois outros problemas apontados pelo Deputado Francisco Rodrigues quando da tramitação da Mensagem nº 398, de 2000, problemas que continuam presentes, quais sejam:

- em primeiro lugar, a **não oitiva preliminar da Comissão Parlamentar Conjunta do Mercosul, que, em tese, deveria, obrigatoriamente, opinar antes das Comissões temáticas específicas sobre o conteúdo normativo dessa matéria**, em face dos potenciais impactos do Acordo Bilateral em discussão sobre os compromissos assumidos pelo Brasil em relação aos demais países do Mercado Comum do Sul, quando da assinatura do Tratado de Assunção¹⁴ e demais instrumentos do Mercosul;

¹⁴ Tratado para a Constituição de um Mercado Comum entre a República Argentina, a República Federativa do Brasil, A República do Paraguai e a República do Uruguai, firmado em Assunção, em 26 de março de 1991, que, nos termos do Artigo 23 do instrumento, foi denominado “Tratado de Assunção”.

- em segundo lugar, **o não recebimento, em nenhum momento, pelo Congresso Nacional, da ata requerida pelo Deputado Francisco Rodrigues**, quando da apreciação da versão anterior do Acordo, instrumento esse que conteria a cláusula interpretativa pertinente à matéria, mencionada pelo Embaixador Luiz Felipe Seixas Corrêa, em sua Exposição de Motivos à Mensagem nº 398, de 2000.

Em relação ao primeiro aspecto mencionado, a revisão necessária do despacho de distribuição da Mensagem nº 56, de 2006, para possibilitar a oitiva da Comissão Parlamentar Conjunta do Mercosul, a solução seria a Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional requerer à Presidência da Câmara dos Deputados, com base no art. 140 do Regimento Interno, que fosse preliminarmente ouvida a então Comissão Parlamentar Conjunta do Mercosul, hoje convertida em Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul (conforme, aliás, ocorreu com a Mensagem nº 398, de 2000, que teve a sua redistribuição deferida pelo então Presidente da Câmara, João Paulo Cunha, antes mesmo que a Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional se manifestasse sobre o mérito da matéria, o que perdeu o efeito quando a Mensagem foi retirada do Congresso Nacional, persistindo o erro de distribuição na Mensagem seguinte, MSC nº 56, de 2007, ainda em tramitação.

Enfatize-se que a decisão de redistribuição da Mensagem anterior, MSC nº 398, de 2000, foi tomada em face da obrigatoriedade de ser **preliminarmente** ouvido aquele colegiado, conforme o disposto no art. 2º, da Resolução nº 1/1996, do Congresso Nacional, derogado pelo dispositivo equivalente do art 3º, I da Resolução do Congresso Nacional nº 1, de 2007.

No que concerne ao segundo aspecto, referente à ata requerida pelo Deputado Francisco Rodrigues e não recebida pelo Parlamento, há de se ponderar que, muito embora o referido instrumento não seja diretamente pertinente à terceira e atual versão de acerto bilateral para marinha mercante, em tramitação no Congresso Nacional, os conteúdos normativos propriamente ditos dos três textos encaminhados nesses doze anos ao Parlamento são profundamente semelhantes, o que torna a ata mencionada, que conteria o acerto entre os negociadores a respeito da forma de interpretação para a aplicação do Acordo, necessária à adequada aferição dos compromissos bilaterais que o Brasil assumirá se concluir a ratificação dessa última versão de pacto com a nação do norte.

Em tese, a referida ata poderia ser considerada, inclusive, uma fonte de interpretação histórica do ato internacional em exame que, se estivesse presente nos autos de tramitação legislativa, acompanhando a Mensagem, poderia facilitar qualquer análise. Tendo-se ela em mãos, ademais, talvez fosse inclusive possível examinar **se** o texto do pacto que acompanha a Mensagem nº 56, de 2006, logrou ou não inserir na normatização positiva, ou seja, no texto do Acordo, a intenção interpretativa que a referida ata teria proposto, bem como analisar qual

exatamente era essa intenção, dados que poderiam auxiliar no sentido de melhor serem aferidos os matizes do acerto que se busca e suas exatas conseqüências para o país e para os compromissos multilaterais anteriores assumidos no âmbito do Mercosul.

Aliás, sem essa ata, poder-se-ia praticamente afirmar que seria temerária uma decisão legislativa definitiva, devendo o Congresso Nacional, no sistema constitucional de freios e contrapesos, exercer, nessa hipótese, papel de *custus legis* no *controle da legalidade do direito por vir*, semelhante ao que desempenha o Ministério Público em sua respectiva área de atuação. É, esse, papel relevantíssimo do Parlamento, nem sempre lembrado. Afinal, a República Federativa do Brasil compõe-se de **três** poderes, com competências diferenciadas mas complementares, que se devem harmonizar e fiscalizar reciprocamente.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS:

1. Nestes últimos doze anos, três diferentes propostas de Acordo sobre Marinha Mercante entre os Governos da República Federativa do Brasil e os Estados Unidos da América foram encaminhados à apreciação legislativa do Congresso Nacional.
2. As três versões de acordo internacional bilateral apresentam pequena variação entre os textos normativos, que não alteram significativamente o teor ou os matizes do compromisso a ser assumido.
3. Examinando-se os autos de tramitação legislativa, constata-se, ademais, que nenhuma das três versões de Acordo bilateral entre os dois países nessa matéria foi assinada pelos respectivos Chefes de Estado ou por seus Chanceleres, tampouco foram enviadas ao Congresso Nacional, junto às Mensagens do Poder Executivo, cópias dos instrumentos de delegação, que, nesses casos, são, usualmente, as Cartas de Plenos Poderes concedidas aos plenipotenciários que firmaram os instrumentos (muito embora possa ser considerado que o envio de Mensagem presidencial ao Congresso Nacional, assinada pelo Chefe do Poder Executivo, supra essa lacuna formal).

4. O conteúdo normativo da matéria em tramitação na Mensagem nº 56, de 2006, pode, potencialmente, afetar os compromissos multilaterais assumidos pelo Brasil no âmbito do Mercosul. Nesse sentido, a adequada tramitação legislativa da matéria exige que, preliminarmente à oitiva da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, seja ouvida a Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul, nos termos do que dispõe a Resolução. Nº 01/2007, do Congresso Nacional.
5. Seria, igualmente, de bom alvitre que a ata solicitada ao Ministério das Relações Exteriores pelo Deputado Francisco Rodrigues, quando da apreciação da Mensagem nº 398, de 2000, na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, muito semelhante á atual, fosse recebida e analisada pelo Congresso Nacional, inclusive para complementar os subsídios à discussão da versão atual de Acordo bilateral entre os dois países, consubstanciada na Mensagem nº 56, de 2005. Seria, aliás, uma forma de complementar a instrução dos autos processuais legislativos pertinentes, que também poderiam conter, como histórico da discussão, os textos e votos exarados nas Mensagens anteriores, que poderiam ser inseridos nos autos como anexos, utilizando-se, como instrumento processual legislativo para tanto, eventuais complementações de votos ou votos em separado.
6. Importante, ademais, ressaltar que, em todas as oportunidades em que esse assunto foi trazido à discussão e submetido à baliza legislativa, recomendou-se a realização de audiências públicas, nunca acontecidas, para as quais fossem convidados os vários atores envolvidos nesse processo, desde os Ministérios das Relações Exteriores e Defesa, à Agência Nacional de Transportes Aquaviários, representantes de gestão de portos e do transporte aquaviário propriamente dito, ou seja, da marinha mercante brasileira, para que se possa aferir o potencial impacto da ratificação do instrumento, inclusive em face dos compromissos assumidos pelo Brasil em relação aos demais parceiros do Mercado Comum do Sul – Mercosul.

4. ANEXO

QUADRO COMPARATIVO ENTRE OS ACORDOS BILATERAIS SOBRE MARINHA MERCANTE BRASIL – ESTADOS UNIDOS

Mensagem nº 866, de 1996 ¹⁵	Mensagem nº 398, de 2000	Mensagem nº 56, de 2006
Submete à consideração do Congresso Nacional o texto do Acordo sobre Transporte Marítimo , celebrado entre o Governo da Republica Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América , em Washington, DC , em 31 de maio de 1996 .	Submete à consideração do Congresso Nacional o texto do Acordo sobre Transporte Marítimo entre o Governo da Republica Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América, celebrado no Rio de Janeiro , em 20 de outubro de 1999 .	Submete à consideração do Congresso Nacional o texto do Acordo sobre Transporte Marítimo entre o Governo da Republica Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América, celebrado em Washington , em 30 de setembro de 2005 .
Mensagem assinada em 10/09/1996, pelo Presidente Fernando Henrique Cardoso	Mensagem assinada em 29/03/00, pelo Presidente Fernando Henrique Cardoso	Mensagem assinada em 03/02/06, pelo Presidente Luiz Inácio Lula da Silva
O Governo da República Federativa do Brasil E O Governo dos Estados Unidos da América (doravante denominados "Partes"),	O Governo da República Federativa do Brasil e O Governo dos Estados Unidos da América (doravante denominados "Partes"),	O Governo da República Federativa do Brasil e O Governo dos Estados Unidos da América (doravante denominados "Partes"),
Reafirmando seu interesse no livre fluxo do comércio	Reafirmando o seu interesse no livre fluxo do	Reafirmando o seu interesse no livre fluxo do

¹⁵ Os grifos (negritos e itálicos) foram acrescentados aos textos das três versões de Acordo.

Mensagem nº 866, de 1996 ¹⁵	Mensagem nº 398, de 2000	Mensagem nº 56, de 2006
marítimo e no acesso em condições de melhor competitividade a esse comércio para os armadores de bandeira nacional <i>de ambas as Partes</i> , e considerando o interesse dos armadores de terceiras bandeiras ;	comércio marítimo e no acesso em condições de melhor competitividade a esse comércio para os armadores de bandeira nacional de ambas as Partes , e considerando o interesse dos armadores de terceiras bandeiras ;	comércio marítimo e no acesso em condições e melhor competitividade a esse comércio para os transportadores de bandeira nacional :de ambas. as Partes , e considerando o interesse dos transportadores de terceiras bandeiras ;
Registrando o reiterado interesse do Governo da República Federativa do Brasil em buscar a liberalização de seu comércio marítimo , <i>em particular</i> no que se refere à operação de seus portos ;	Registrando o continuado interesse das Partes na liberalização do comércio marítimo ;	Registrando o continuado interesse das Partes na liberalização do tráfego marítimo ;
Levando em conta o movimento do comércio bilateral no sentido de um transporte intermodal de carga isento de restrições;	Levando em conta o movimento do comércio bilateral no sentido de um transporte intermodal de carga isento de restrições;	<i>Levando em conta a crescente utilização do transporte intermodal de cargas no tráfego bilateral;</i> ¹⁶
Reconhecendo que a concorrência livre e leal é a forma efetiva de se estimular um serviço eficiente de transporte marítimo a custos favoráveis, e que tais condições de transporte marítimo promovem o crescimento das economias de ambos os países e de seu comércio exterior;	Reconhecendo que a concorrência livre e justa ¹⁷ é a forma efetiva de se estimular um serviço eficiente de transporte marítimo a custos favoráveis, e que tais condições de transporte marítimo promovem o crescimento das economias de ambos os países e de seu comércio exterior;	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

¹⁶ Texto com redação diferente das propostas anteriores.

¹⁷ Substitui-se, nas duas versões mais recentes deste Acordo, a expressão “leal”, originária, pela palavra “justa”.



Mensagem nº 866, de 1996 ¹⁵	Mensagem nº 398, de 2000	Mensagem nº 56, de 2006
Reconhecendo a conveniência de se limitarem , tanto quanto possível, as restrições ao acesso de armadores a cargas governamentais prescritas e a outras cargas;	Reconhecendo a conveniência de se limitarem , tanto quanto possível, as restrições ao acesso de armadores a cargas governamentais prescritas e a outras cargas;	Reconhecendo a conveniência de se limitarem, tanto quanto possível, as restrições de acesso dos transportadores às cargas reservadas ¹⁸ pelas Partes bem como as demais cargas;
* ¹⁹	Acordam o seguinte:	Acordam:
	ARTIGO I	ARTIGO 1
1. ²⁰ Desenvolverão suas relações marítimas bilaterais de conformidade com as seguintes disposições:	As Partes desenvolverão suas relações marítimas bilaterais de acordo com as seguintes disposições no que se refere ao comércio de carga geral:	As Partes desenvolverão as suas relações bilaterais de transporte marítimo em conformidade com as seguintes disposições, relativas ao tráfego internacional de longo curso de cargas, exclusive cargas ¹ a granel, e cargas transportadas entre portos ou pontos do território de qualquer das Partes: ²¹

¹⁸ Nesta última versão, substituiu-se a expressão “cargas governamentais” por “cargas reservadas”, podendo-se, todavia, entender que a referência seja exatamente àquelas cargas reservadas por serem **cargas governamentais**,

¹⁹ Nessa primeira versão de pactos, não se colocou, nessa parte do texto do Acordo, qualquer expressão que identificasse o sujeito das determinações normativas a seguir, tal “As Partes”, “Os Estados Partes”, “os acordantes”. Portanto, para que encontre o sujeito das frases, que compõem as determinações normativas, é necessário recuar para a menção aos governos dos dois *Estados Pares*, colocada *antes* do preâmbulo.

²⁰ O sujeito dessa frase está no *caput* do instrumento: “O Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América”.

²¹ Texto com redação diferente das propostas anteriores.

Mensagem nº 866, de 1996 ¹⁵	Mensagem nº 398, de 2000	Mensagem nº 56, de 2006
a) as Partes reafirmam o compromisso de promover um comércio livre ²² e aberto, por meio de medidas administrativas e legislativas. <i>Nesse sentido, a República Federativa do Brasil, no período de vigência deste Acordo, continuará²³ a formular medidas adequadas à liberalização e promoção da concorrência em seu comércio marítimo, incluindo esforços para reduzir significativamente o escopo e a abrangência da carga prescrita no comércio bilateral;</i>	a) as Partes reafirmam o compromisso de promover um comércio marítimo livre e aberto por meio de medidas administrativas e legislativas;	a) as partes reafirmam o propósito .de perseguir um tráfego marítimo livre e aberto, através de medidas administrativas e legislativas;
b) as Partes oferecerão oportunidades justas e não-discriminatórias aos armadores de bandeira nacional de ambas as Partes e aos armadores de terceiras bandeiras para concorrer ao transporte de carga comercial no tráfego bilateral. Oferecerão também oportunidades justas e não discriminatórias aos armadores de bandeira	b) as Partes oferecerão oportunidades justas e não-discriminatórias aos armadores de bandeira nacional de ambas as Partes e aos armadores de terceiras bandeiras para concorrer ao transporte de carga comercial no tráfego bilateral. Oferecerão também oportunidades justas e não discriminatórias aos armadores de bandeira	b) Partes oferecerão oportunidades justas e não discriminatórias aos transportadores de bandeira nacional de ambas as Partes e aos transportadores de terceiras bandeiras, para concorrer ao transporte de carga comercial no tráfego bilateral. Cada uma das Partes oferecerá, também, oportunidades justas e não discriminatórias

²² Nessa primeira versão, foi omitido o qualificativo *marítimo* para comércio – ou seja, os dois países reafirmavam o compromisso de promover *comércio livre e aberto* (*poder-se-ia, então, dizer qualquer comércio, se isolado o dispositivo do contexto*)

²³ Vê-se que, nessa versão do instrumento, *ordem cogente* é dada à República Federativa do Brasil – e a ela somente - para que tome as medidas necessárias à liberalização do comércio marítimo, promoção da concorrência e limitação de cargas reservadas. Nas versões posteriores, os dois países comprometem-se a **promover/ perseguir o comércio/tráfego marítimo livre e aberto**.

Mensagem n° 866, de 1996 ¹⁵	Mensagem n° 398, de 2000	Mensagem n° 56, de 2006
nacional de ambas as Partes para concorrer ao transporte de carga comercial no comércio com terceiros países;	nacional da outra Parte para concorrer ao transporte de carga comercial no comércio com terceiros países;	aos transportadores de, bandeira nacional da outra Parte, para concorrer ao transporte de carga comercial no tráfego com terceiros ²⁴ países;
c) ²⁵ os armadores de bandeira nacional de cada Parte terão acesso igual e não-discriminatório a cargas prescritas da outra Parte para transporte em embarcações próprias ou por eles afretadas. A presente disposição não será aplicada a cargas militares, tal como definidas na respectiva legislação nacional de cada Parte, ou a exportações norte-americanas ²⁶ de produtos agrícolas e de produtos amparados pela Seção 90 I (b) da Lei de Marinha Mercante dos Estados Unidos da América, de 1936; não obstante, será acessível aos armadores brasileiros a parcela dessas cargas não prescrita a navios de bandeira norte-americana;	c) os transportadores nacionais de cada Parte devem ter acesso igual e não discriminatório às cargas prescritas da outra Parte excetuando-se as cargas de defesa e as cargas de assistência agrícola, para transporte em navios próprios ou afretados por aqueles transportadores. Caso surja algum desequilíbrio involuntário no transporte das cargas controladas pelo Governo, as Partes deverão manter consultas prontamente, conforme estabelecido no Artigo 2 deste Acordo a fim de encontrar solução para o problema;	c) os transportadores de bandeira nacional de cada Parte terão acesso igual e não discriminatório às cargas reservadas da outra Parte, para o transporte em embarcações próprias ou por eles afretadas, excluídas as cargas de natureza militar, bem como aquelas denominadas de assistência agrícola. Caso surja algum desequilíbrio involuntário no transporte das cargas reservadas pela outra Parte, as Partes promoverão consultas prontamente entre si, conforme estabelecido no Artigo 2 do presente Acordo, a fim de encontrar solução para a questão;

²⁴ Como acontecerá essa triangulação e qual o seu exato impacto sobre a marinha mercante brasileira?

²⁵ Os textos desse artigo, que é fulcral para a acordo que se deseja, têm pequenas variações, mas significativas, nas três versões assinadas e encaminhadas à apreciação legislativa nos últimos treze anos.

²⁶ Nessa primeira versão do Acordo, foi estabelecida uma restrição permitindo apenas a transportadores norte-americanos o transporte de produtos agrícolas dos Estados Unidos.

Mensagem n° 866, de 1996 ¹⁵	Mensagem n° 398, de 2000	Mensagem n° 56, de 2006
d) autorizações para o transporte de carga prescrita por embarcações de terceira bandeira serão emitidas prontamente. O período. Disponível para que a competente autoridade marítima brasileira determine se poderá ser concedida autorização para o transporte de carga prescrita por embarcação não-nacional deverá limitar-se a não mais que três dias antes e sete dias depois da data de partida da embarcação, tal como solicitado pelo armador. A competente autoridade marítima brasileira responderá a pedidos de autorização dessa natureza num período de três dias úteis da data de seu recebimento;	d) autorizações para o transporte de carga prescrita por embarcações de terceira bandeira deverão ser prontamente emitidas. O prazo disponível para que cada parte determine se poderá ser concedida autorização para o transporte de cargas prescritas em navios operados por armadores não nacionais, não deverá ultrapassar o prazo de três dias antes e sete dias depois da data de partida da embarcação. tal como solicitado pelo armador. A autoridade marítima de cada Parte deverá responder ao requerimento de autorização dentro de três dias úteis a contar da data do pedido;	d) as autorizações para o transporte de cargas reservadas por meio de embarcações de bandeira estrangeira deverão ser prontamente emitidas. O prazo disponível para que cada Parte determine se poderá ser concedida autorização para o transporte da carga reservada, em navio operado por transportador de bandeira estrangeira, será de três dias antes e sete dias depois da data solicitada pelo embarcador para a partida da embarcação: A autoridade competente de cada Parte deverá responder ao requerimento de autorização no prazo de três dias úteis a contar da data do seu recebimento;
e) mediante solicitação de um armador, transportador ou outra parte interessada, as Partes desenvolverão todos os esforços para informar dentro de três dias úteis se e por que razão determinada carga se enquadra na legislação de carga prescrita;	e) as Partes, mediante solicitação de um armador, transportador ou outra Parte interessada, envidarão todos os esforços para informar dentro de três dias úteis se e por que razão determinada carga se enquadra na legislação de carga prescrita;	e) as Partes, mediante solicitação de um embarcador, transportador ou outra parte interessada, envidarão todos os esforços para informar, dentro de três dias úteis, se e por que razão determinada carga se enquadra na sua respectiva legislação de carga reservada;
f) as Partes concederão tratamento liberal e equivalente às operações comerciais dos	f) as Partes concederão tratamento liberal e equivalente às operações comerciais dos	f) as Partes concederão tratamento justo e não discriminatório às operações comerciais dos

Mensagem n° 866, de 1996 ¹⁵	Mensagem n° 398, de 2000	Mensagem n° 56, de 2006
armadores de cada Parte , inclusive no que respeita ao estabelecimento de escritórios comerciais, propriedade e operação de instalações e equipamentos marítimos, acesso a terminais, transporte intermodal de carga e estabelecimento de quaisquer outras instalações necessárias a uma condução eficiente dos serviços marítimos;	armadores de cada Parte , inclusive no que respeita ao estabelecimento de escritórios comerciais, propriedade e operação de instalações marítimas, a movimentação intermodal de carga e estabelecimento de quaisquer outras instalações necessárias a uma condução eficiente dos serviços marítimos;	transportadores²⁷ 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;
g) ²⁸ com vistas a facilitar uma operação eficiente dos transportes marítimos, as Partes não imporão quaisquer restrições ao transbordo de cargas no comércio bilateral;	g) com vistas o facilitar a operação eficiente do transporte marítimo, as Partes não imporão quaisquer restrições ao transbordo ou reposição de cargas no comércio bilateral, respeitadas as leis de cabotagem de cada Parte;	g) com vistas a facilitar uma operação eficiente do transporte marítimo, as Partes não imporão quaisquer instruções ao transbordo ou reposição de carga no tráfego bilateral, respeitadas as leis de cabotagem de cada Parte;
h) em bases recíprocas, cada Parte concederá às embarcações da outra Parte o mesmo tratamento concedido às suas embarcações no que se refere a impostos incidentes sobre a tonelagem ou o valor do frete e outros tributos e encargos;	h) em bases recíprocas, cada Parte concederá às embarcações da outra Parte o mesmo tratamento concedido às suas embarcações no que se refere a impostos incidentes sobre a tonelagem ou o valor do frete e outros tributos e encargos;	h) em bases recíprocas, cada Parte concederá às embarcações da outra Parte o mesmo trato concedido às suas próprias embarcações no que se refere a impostos incidentes sobre a tonelagem ou o valor do frete e outros tributos e encargos
i) as tarifas e documentos de embarque emitidos por	i) as tarifas e documentos de embarque emitidos por	i) as tarifas e documentos de embarque emitidos por

²⁷ Nessa terceira versão do instrumento, substituiu-se *armadores* por *transportadores*.

²⁸ Alínea com variações entre os textos.

Mensagem n° 866, de 1996 ¹⁵	Mensagem n° 398, de 2000	Mensagem n° 56, de 2006
transitórios não armadores (NVOCC) constituídos de conformidade com as leis ²⁹ dos Estados Unidos da América serão reconhecidos e aceitos no tráfego em direção ao sul no comércio entre as Partes;	Operador de Transporte Multimodal (O.T.M.) ou <i>ocean transportation intermediaries</i> constituídos em conformidade com as leis de cada Parte serão reconhecidos e aceitos pelas Partes no tráfego bilateral;	operadores de transporte multimodal ou por intermediários de transporte de longo curso, constituídos em conformidade com as leis de qualquer das Partes, serão reconhecidos; e aceitos pelas Partes no seu tráfego bilateral;
j) as Partes trocarão, regularmente e de forma oportuna, informações sobre o valor e a tonelagem, por bandeira e tipo de embarcação, de suas respectivas cargas prescritas no comércio bilateral.	j) as Partes trocarão, regularmente e de forma oportuna, informações sobre o valor e a tonelagem, por bandeira e tipo de embarcação, de suas respectivas cargas prescritas no comércio bilateral.	j) as Partes trocarão, regularmente, informações atualizadas sobre o tráfego marítimo bilateral de cargas por elas reservadas, com discriminação do valor e da tonelagem; por bandeira e tipo de embarcação; e
		k) para efeitos do presente Acordo, " carga reservada " significa carga. no todo ou em parte, que a legislação da Parte reserva para transporte em navios de sua bandeira. ³⁰
	ARTIGO 2	ARTIGO 2
2. Reunir-se-ão ³¹ dentro de 30 (trinta) dias da solicitação por uma das Partes para consultas sobre a	As partes deverão reunir-se dentro de 30 (trinta) dias de solicitação por uma das Partes para consulta	As Partes consultarão ³² sobre alterações que venham a ocorrer nas suas legislações internas que possam

²⁹ Houve evolução na redação da proposta inicial desse inciso, de caráter indisfarçavelmente estadunidense, para a atual, que faz referência expressa *a ambas* as Partes – ou seja, abrandou-se, um pouco, o texto original.

³⁰ Essa definição de carga reservada não é explicitada nas versões anteriores.

³¹ Vide nota 5. Idem neste caso: o sujeito do artigo, que são os dois Estados Partes, está colocado antes do preâmbulo.

Mensagem nº 866, de 1996 ¹⁵	Mensagem nº 398, de 2000	Mensagem nº 56, de 2006
liberação do setor, questões que afetem o comércio marítimo bilateral ou qualquer questão com respeito à aplicação ou interpretação deste Acordo.	sobre a liberalização do setor, questões que afetem o comércio marítimo bilateral ou qualquer questão que diga respeito à aplicação ou interpretação deste Acordo.	interferir na aplicação do presente Acordo, bem como sobre questões outras, que digam respeito às suas relações de transporte marítimo bilateral ou à aplicação ou interpretação deste Acordo.
		ARTIGO 3
Sem equivalente.	Sem equivalente.	Os dispositivos deste Acordo não restringirão o direito de qualquer das Partes de tomar qualquer ação legítima , de acordo com o direito internacional, para a proteção de seus interesses³³ de segurança .
		ARTIGO 4
Sem equivalente.	Sem equivalente.	Para os efeitos da aplicação do presente Acordo, as autoridades competentes serão, pela República Federativa do Brasil, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), observando, as diretrizes emanadas do Ministério dos Transportes, e, pelos Estados Unidos da América, a Administração

³² Depreende-se do texto (portanto, supõe-se) que a consulta a ser feita é entre as Partes, já que o artigo não diz expressamente *quem* será consultado.

³³ Como pode ser interpretada a expressão *qualquer ação legítima para defender seus interesses de segurança*? O foro internacional pertinente à defesa da concorrência é a OMC. Já os interesses pertinentes à defesa e segurança competem ao Conselho de Segurança da ONU. A inserção desta norma acontece na era pós onze de setembro, que tem tido repercussões no direito internacional. Não se pode esquecer, por exemplo, que a guerra do Iraque iniciou como um mecanismo de defesa, a fim de coibir terrorismo.

Mensagem n° 866, de 1996 ¹⁵	Mensagem n° 398, de 2000	Mensagem n° 56, de 2006
		Marítima (MARAD), do Departamento de Transportes dos Estados Unidos da América, ou entidade que o Governo dos Estados Unidos designar. Cada Parte notificará à outra Parte, através dos canais diplomáticos, qualquer alteração quanto à identidade de sua autoridade competente.
	ARTIGO 3	ARTIGO 5
3. As Partes operarão de maneira coerente com este Acordo ³⁴ após sua assinatura. O Acordo entrará em vigor na data do recebimento da última notificação indicando que os procedimentos internos tenham sido concluídos e permanecerá em vigor por um período de três anos a partir desta data, salvo denúncia por notificação escrita por qualquer das Partes.	O Acordo entrará em vigor na data do recebimento da última notificação indicando que os procedimentos internos para ratificação foram concluídos e deverá manter-se em vigor por um período de 3 (três) anos. Qualquer uma das Partes poderá, a qualquer momento, denunciar o presente Acordo. A denúncia deverá entrar em vigor 60 (sessenta) dias após o recebimento da notificação escrita pela outra Parte.	O presente Acordo entrará em vigor após a finalização de troca de notas indicando que os procedimentos internos necessários para sua entrada em vigor foram concluídos. O Acordo será mantido automaticamente renovado por períodos sucessivos de 1 (um) ano, caso nenhuma, das duas Partes apresente notificação em contrário à outra Parte. Qualquer uma das Partes poderá, a qualquer momento, denunciar o presente Acordo. A denúncia deverá entrar em vigor 60 (sessenta) dias após o recebimento; por via diplomática, da notificação

³⁴ Essa expressão é curiosa – se as Partes negociam, supõe-se o façam em boa fé, não sendo necessário dizer, de forma expressa, que serão coerentes com o pactuado (é o princípio *pacta sunt servanda*). Ao ser esse aspecto ressaltado, ter-se-á desejado enfatizar uma ordem para a liberalização de comércio marítimo? Se as condições referentes ao pactuado se modificassem, todavia, o princípio de direito internacional que deveria ser invocado seria *rebus sic stantibus*.



Mensagem nº 866, de 1996 ¹⁵	Mensagem nº 398, de 2000	Mensagem nº 56, de 2006
		escrita pela outra Parte.
Feito em Washington, DC, aos 31 dias do mês de <i>maio</i> de 1996, nos idiomas Português e Inglês, em dois exemplares igualmente autênticos. Assinam o instrumento, pela República Federativa do Brasil, o Embaixador Paulo Tarso Flecha de Lima e, pelo Governo dos Estados Unidos, Albert J. Herberger, ³⁵ .	Feito na cidade do Rio de Janeiro, Brasil, em 20 de outubro de 1999, nos idiomas português e inglês, em dois exemplares igualmente autênticos. Assinam o instrumento pela República Federativa do Brasil, o então Ministro dos Transportes, Eliseu Padilha e, pelo Governo dos Estados Unidos, Rodney Slater, Secretário de Transportes. ³⁶	Feito em Washington, em 30 de setembro de 2005, nos idiomas português e inglês, em dois exemplares igualmente autênticos. Assinam o instrumento, pela República Federativa do Brasil, o Embaixador Roberto Abdenur e, pelo Governo dos Estados Unidos, Norman Y. Mineta, Secretário de Transportes ³⁷ .

³⁵ O seu cargo não é declinado no instrumento e também não foi enviada cópia da Carta de Plenos Poderes dos signatários ao Congresso Nacional, documento, esse, que é praxe quando um ato internacional não é assinado pelo Chefe do Executivo ou pelo respectivo chanceler.

³⁶ Mesmo caso da nota anterior.

³⁷ Mesmo caso das notas 21 e 22.