



**Ata da 15ª Reunião da Comissão de Especialistas
de Transporte Marítimo
27 a 29 de outubro de 2010 – João Pessoa – Brasil**



Ata da 15ª Reunião da Comissão de Especialistas de Transporte Marítimo

Realizou-se na cidade de João Pessoa, Estado da Paraíba, República Federativa do Brasil, nos dias 27, 28 e 29 de outubro de 2010, a reunião da Comissão de Especialistas de Transporte Marítimo do Mercosul, com a participação das Delegações da República Federativa do Brasil, República da Argentina, da República do Paraguai e da República Oriental do Uruguai.

A lista de participantes consta como **Anexo I** da presente Ata, a Declaração Conjunta dos Armadores (Câmara Naviera Argentina – CNA e o Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima – SYNDARMA) consta no **Anexo II**, a Declaração do SEMARBRA encontra-se no **Anexo III** e a Declaração dos Sindicatos Argentinos que congregam os trabalhadores da marinha mercante consta no **Anexo IV**.

A reunião se desenvolveu sob a presidência do Dr. André Luís de Arruda Coelho, chefe da Delegação Brasileira, que saudou as delegações presentes e desejou uma feliz estada na cidade de João Pessoa, e posteriormente as Delegações acordaram o tratamento do Projeto de Acordo Multilateral de Transporte Marítimo do MERCOSUL.

A Delegação Brasileira mencionou que na última Reunião de Especialistas foi acordado que a Delegação Uruguaia apresentaria um estudo a respeito do suposto prejuízo ao sistema portuário uruguaio, levando-se em conta o que atualmente encontra-se redigido no Acordo Multilateral.

A Delegação Uruguaia manifestou o desejo em chegar a um acordo comum, ressaltando o espírito de integração do MERCOSUL. Destacou, ainda assim, que alguns pontos mencionados no Acordo são contrários aos interesses nacionais, sendo o serviço “feeder” o principal deles.

Com relação à suposta possibilidade de desenvolvimento de uma marinha mercante uruguaia a partir da aprovação do Acordo Multilateral nos termos em que está redigido, a Delegação Uruguaia mencionou que a frota da sua marinha mercante é pequena e que, ultimamente, tem sofrido algumas perdas adicionais devido ao descumprimento por parte de alguns sócios do bloco de outros acordos regionais. Isso levou a perda de bandeira de algumas de suas embarcações e ao receio dos armadores uruguaio quanto aos investimentos em embarcações que poderiam vir a fazer parte de uma frota projetada do MERCOSUL.

A Delegação Argentina expressou que compreende as colocações do Uruguai, mas que lamentava não poder analisar o estudo uruguaio e os eventuais prejuízos na sua economia, já que este não fora disponibilizado. Manifestou também que a proposta de Acordo Multilateral trará benefícios a todos os países do MERCOSUL. Esta Delegação



**Ata da 15^a Reunião da Comissão de Especialistas
de Transporte Marítimo
27 a 29 de outubro de 2010 – João Pessoa – Brasil**



afirmou que o transporte da hidrovia Paraguai-Paraná não é matéria de consideração do SGT-5 e que este está taxativamente excluído das Listas de Compromissos do Protocolo de Montevideu e que o futuro acordo somente trata do transporte marítimo. Com relação à situação dos armadores uruguaios, a Delegação Argentina manifestou que cada país registra eventuais inconvenientes em prejuízo de suas marinhas mercantes, entendendo que o Acordo Multilateral ajudará a eliminar estas situações. Agregando que a Argentina tampouco será inicialmente beneficiada, esperando que se encontre o ponto de equilíbrio, caso exista entre as partes vontade de unificar critérios para o desenvolvimento do Transporte Marítimo no Mercosul.. Desta forma, solicita conhecer os argumentos que o Uruguai vem anunciando a várias reuniões e que ficou de apresentar, em função dos quais demonstraria os supostos prejuízos ao seu país.

A Delegação Brasileira declarou que também esperava analisar na presente reunião o estudo proposto pelo Uruguai, referente aos supostos prejuízos ao seu sistema portuário e ressalta a importância do Acordo Multilateral para a integração do MERCOSUL. Expressou que conforme exposto em reuniões passadas, os problemas eram os portos uruguaios e que agora os entraves apresentados são os armadores uruguaios, contrários ao Acordo Multilateral. Lembrou que o Brasil, Argentina e Paraguai querem a inclusão da carga “feeder” no Acordo e que diante deste impasse, desejariam que o Uruguai fizesse uma contra-proposta em cima do texto do Acordo, porém, sem a exclusão deste tipo de carga do mesmo. Reforçou que a proposta de Acordo de Transporte Marítimo Multilateral objetiva cumprir o seu papel de incentivador no desenvolvimento das marinhas mercantes, assumindo o caráter de integração regional.

A Delegação Paraguaia afirmou que concorda com os termos do Acordo Multilateral e esperava que o Uruguai apresentasse números comprovando estar sendo prejudicado, ratificando a sua posição de aprovar o Projeto de Acordo Multilateral de Transporte Marítimo do MERCOSUL, nos termos em que está redigido. Diante da posição contrária do Uruguai, consideram que é absolutamente necessário que esta delegação justifique com argumentos técnicos sua posição, com a apresentação prometida na última reunião desta Comissão, para possibilitar uma nova análise dos termos do Acordo.

A Delegação Argentina manifestou que se encontra disposta a considerar e analisar qualquer sugestão proposta pelos Estados Parte, mas deixou claro que o âmbito de aplicação e as cargas “feeder”, definidas no Acordo devem permanecer como estão redigidas até o momento, já que qualquer alteração nestes dois tópicos não levaria a uma integração regional, significando um retrocesso.

A Delegação Uruguia manifestou entender que a negociação técnica, baseada no texto em sua redação atual, está esgotada e que o avanço nas negociações do Acordo Multilateral poderia ser facilitado se o assunto fosse encaminhado ao GMC para o seu tratamento político.

As Delegações da Argentina e do Paraguai entendem que a negociação não se esgotou no âmbito técnico do SGT-5, porque está pendente de consideração do estudo



**Ata da 15^a Reunião da Comissão de Especialistas
de Transporte Marítimo
27 a 29 de outubro de 2010 – João Pessoa – Brasil**



técnico sobre as cargas “feeders” com que o Uruguai havia se comprometido desde a 12^a Reunião Técnica de Especialistas (Assunção-2009) e que até agora não foi apresentado. Por isto, as delegações mencionadas se opõem totalmente a que o tema seja levado à consideração do GMC.

Em seguida, a Delegação Argentina consultou à Delegação Uruguia se, em alguma oportunidade ao longo das sete rodadas de negociações das Listas de Compromissos do Protocolo de Montevideú, esse país requereu a exclusão das cargas “feeder”, uma vez que seria desarrazoado querer excluir da instância técnica o que não se excluiu a nível político.

A Delegação Uruguia respondeu que não excluiu expressamente a carga “feeder” nas Listas de Compromissos por não ser aplicável politicamente ao momento da negociação, e que os compromissos do Uruguai sobre transporte marítimo e fluvial incluem as restrições que surgem da legislação nacional, as resultantes dos Acordos Bilaterais e Multilaterais em vigor, de conformidade com o anexo sobre Serviços de Transporte Terrestre e Aquaviário da decisão CMC nº 9/98.

A Delegação Paraguia ratificou também a sua posição de que o Projeto de Acordo seja tratado no âmbito desta Comissão de Especialistas de Transporte Marítimo. Esta solicita que a Delegação Uruguia identifique os pontos em desacordo no Projeto de Acordo e que o mesmo seja apresentado na próxima reunião da Comissão de Especialistas, com o objetivo de analisar conjuntamente com os quatro Estados Parte, a possibilidade de realizar modificações que permitam seguir com o processo para o estabelecimento do marco regulatório comum para o transporte marítimo no MERCOSUL, promovendo o espírito de integração no âmbito do comércio regional.

A Delegação Brasileira lamentou o posicionamento uruguaio, sustentando que as negociações no âmbito técnico não deveriam ser paralisadas diante do impasse e que o encaminhamento do assunto a níveis políticos seria prejudicial ao transporte marítimo dos quatro países membros do MERCOSUL. Sugeriu que a Delegação Uruguia registrasse os pontos de discordância do Acordo, para que fossem reabertas as negociações na próxima reunião do Grupo de Especialistas.

As Delegações Argentina e Paraguai concordam com a renegociação desde que não se altere o âmbito da aplicação do Acordo e a carga feeder.

A Delegação do Uruguai tomou nota, com interesse, da proposta das demais delegações em reabrir as negociações no Grupo de Especialistas com base em um novo texto no qual os interesses dos Estados partes estejam contemplados. Não obstante, manifestou que não se encontra em condições de subscrever o Acordo nos termos atuais e indicou que o tema alcançou um nível político que merece ser considerado em uma esfera superior. Neste sentido, solicitou que o assunto seja tratado no âmbito do GMC.

A Delegação Argentina e Paraguia reiteraram e ratificaram a sua posição em manter as negociações no âmbito do SGT-5 em pontos específicos a serem indicados pelo Uruguai



**Ata da 15^a Reunião da Comissão de Especialistas
de Transporte Marítimo
27 a 29 de outubro de 2010 – João Pessoa – Brasil**



no Acordo já apresentado e reafirmaram expressamente sua negativa de elevar o tratamento deste tema ao GMC, considerando que as negociações não estão esgotadas e a prova disso é que o Uruguai não cumpriu seu compromisso de apresentar o estudo técnico prometido há várias reuniões atrás.

A Delegação Brasileira afirmou seu entendimento de que a negociação deveria permanecer no nível técnico e manifestou sua discordância da remessa do assunto ao GMC.

Nada mais havendo a tratar a reunião foi encerrada, o Dr. André Luís de Arruda Coelho agradeceu a participação de todas as Delegações presentes e manifestou a predisposição a encontrar caminhos para o alcance dos objetivos da integração do MERCOSUL.

Finalizada a reunião, lavra-se a presente Ata em oito exemplares de um mesmo teor e um só efeito, firmando ao final das mesmas os representantes dos Estados Partes presentes.

Pela República Federativa do Brasil
Dr. André Luís de Arruda Coelho

Pela República da Argentina
Rosalba Carnovale

Pela República do Paraguai
Abog. Liz Marlene Gómez Sosa

Pela República Oriental do Uruguai
Cap. Gustavo Figueiredo



**Ata da 15^a Reunião da Comissão de Especialistas
de Transporte Marítimo
27 a 29 de outubro de 2010 – João Pessoa – Brasil**



ANEXO I

LISTA DE PARTICIPANTES

PELA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL:

Dr. ANDRÉ LUÍS DE ARRUDA COELHO - Superintendente de Nav. Marít. e de Apoio - ANTAQ
LEONARDO PEREIRA PINTO - ANTAQ
INÊS FÁTIMA DE SOUSA MOURA - ANTAQ
MILTON BENEVIDES DOS GUARANYNS – Marinha do Brasil - DPC
CARLOS RADICCHI – Marinha do Brasil - EMA
CAROLINA CASTRO COSTA – Ministério dos Transporte-Conjur

PELA REPÚBLICA DA ARGENTINA:

ROSALBA CARNOVALE – Direccion Nacional de Transporte Fluvial y Maritimo
GUSTAVO ANDRES MUJICA – Subsecretaria de Transporte Automotor (SSTA)

PELA REPÚBLICA DO PARAGUAI:

LIZ MARLENE GOMEZ SOSA – Dirección de Marina Mercante
LIANA CLARICE FERNANDEZ - Dirección de Marina Mercante

PELA REPÚBLICA ORIENTAL DO URUGUAI:

GUSTAVO FIGUEIREDO – Director General de Transporte Fluvial y Marítimo
MELISSA ROSANO – Embajada del Uruguay en Brasil
LIANA C. FERNANDEZ – Dir. Marina Mercante

OBSERVADORES:

PABLO ORTIZ MÉNDEZ – Subsecretaria de Transportes - Chile
PEDRO HENRIQUE – Syndarma – Brasil
HOMERO SAMPAIO – Syndarma – Brasil
FABIO SICCHERINO – Log-In - Brasil
CLÁUDIO FONTENELLE – Aliança - Brasil
ADRIANA ALEJO – Semarbra - Argentina
ANDRES NADAL – Caena – Antares Naviera S.A. - Argentina
GUSTAVO ROCA – Centro de Capitanes de Ultramar y Ofic. de la Marina Mercante - Argentina



**Ata da 15^a Reunião da Comissão de Especialistas
de Transporte Marítimo
27 a 29 de outubro de 2010 – João Pessoa – Brasil**



ANEXO II

Declaração Conjunta dos Armadores – CNA e SYNDARMA

XL Reunião do SGT-5 do Mercosul

Declaração Conjunta dos Armadores

Os armadores representados pela Câmara Naviera Argentina – CNA e o Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima – SYNDARMA, entidades fundadoras do Conselho de Armadores do MERCOSUL, esperam que as Delegações Oficiais cheguem a um entendimento para aprovação do Acordo Multilateral de Transporte Marítimo do MERCOSUL, já consensuado pela República Federativa do Brasil, pela República Argentina e pela República do Paraguai, na 4^a reunião de especialistas realizada em Assunção, República do Paraguai, no ano de 2005.

O texto do referido Acordo está em perfeita harmonia com os princípios fundamentais do MERCOSUL estabelecidos no Tratado de Assunção, particularmente em seu Artigo 1º e no Protocolo de Montevideo sobre o comércio de serviços e seu anexo, que se refere ao serviço de transporte aquaviário, já que tem por objeto favorecer a integração, o desenvolvimento e a competitividade do transporte marítimo intra-zona.

Continuamos sustentando que o referido Acordo não colide com as políticas portuárias dos Estados Parte; aqueles que independentemente dos serviços que possam prestar aos armadores extra regionais, devem, também, atender aos mencionados princípios fundamentais do MERCOSUL, ou seja, de fomentar e fortalecer a integração, o desenvolvimento e a competitividade da região em seu conjunto. Os portos mais desenvolvidos tecnológica e operativamente e mais competitivos, serão sem dúvida, os captadores das demandas dos armadores de intra e extra zona. Tampouco colidem com as políticas aplicáveis ao setor de comércio de bens, o qual conta com mecanismos alfandegários e de controle para favorecer a produção local. Para nosso setor, um equivalente a esses mecanismos é a preferência pelo transporte a favor dos armadores regionais. O MERCOSUL não tem como fundamento de criação desenvolver ou dar preferência a bens ou serviços extracomunitários.

O setor de transporte aquaviário é um dos setores econômicos incluído, dentre vários outros, nos princípios do Tratado de Assunção, motivo pelo qual deve contar com uma política de transporte marítimo comum que tenha por objeto reativar as marinhas mercantes dos Estados Partes, dos setores ligados a essa atividade e fortificar a posição regional na negociação com outros blocos.



**Ata da 15^a Reunião da Comissão de Especialistas
de Transporte Marítimo
27 a 29 de outubro de 2010 – João Pessoa – Brasil**



O Acordo Multilateral de Transporte Marítimo do MERCOSUL, já consensuado pela República Federativa do Brasil, pela República Argentina e pela República do Paraguai responde a esse compromisso, uma vez que:

- inclui todas as cargas movimentadas entre os portos e /ou zonas portuárias dos países membros;
- dá preferência para que o serviço de transporte seja realizado por todos os armadores dos Estados Parte;
- permite a livre negociação do frete e demais condições de transporte, sem cartelização e estabelecimento de cotas;
- estabelece procedimentos ágeis de aplicação para a rápida liberação do transporte por navios de registro extra MERCOSUL que cumpram com a normativa vigente, dentro da janela solicitada, nos casos em que a demanda de transporte não possa ser atendida por unidades do MERCOSUL, ou se pretenda cobrar fretes fora do preço de mercado; e
- beneficia, com a expansão da marinha mercante regional, os setores vinculados, entre eles a contratação de mão de obra regional, não só de gente do mar ou terrestre para atender às atividades das empresas de navegação como também para a indústria naval e o desenvolvimento que ela acarreta.

JORGE JOSE ALVAREZ
Presidente
Camara Naviera Argentina
CNA

PEDRO HENRIQUE GARCIA
Vice-Presidente
Suplente
SYNDARMA



**Ata da 15^a Reunião da Comissão de Especialistas
de Transporte Marítimo
27 a 29 de outubro de 2010 – João Pessoa – Brasil**



ANEXO III

Declaração SEMARBRA

XL REUNION DEL SUBGRUPO DE TRABAJO N°5 DE TRANSPORTES DEL MERCOSUR
João Pessoa, R.F. del Brasil – 27 al 29 de noviembre de 2010

Declaración de João Pessoa :

SEMARBRA es la entidad pionera que hace más de 50 años viene trabajando en la organización operativa del servicio de transporte marítimo cubierto por el Acuerdo Bilateral de Transporte Marítimo entre la República Argentina y la República Federativa del Brasil.

A través de su sede Buenos Aires reúne a la totalidad de los armadores argentinos autorizados a operar en el actual tráfico bilateral, mientras que su par la Sede de Río de Janeiro reúne a los armadores brasileños.

En la última reunión del Subgrupo de Trabajo N°5 SEMARBRA se manifestó muy optimista sobre el futuro del Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo.

Hoy lo está más aún, por cuanto en cumplimiento del Programa de Liberación del Protocolo de Montevideo (Parte III del Protocolo) y durante la Séptima Ronda de Negociación de Compromisos Específicos (CMC/DEC. N° 21/09) celebrada en la ciudad de Montevideo el 7 de diciembre de 2009, los Estados Parte mantuvieron sin modificaciones las listas de los compromisos asumidos de buena fe para la negociación e integración del transporte marítimo.

Ello debería reflejarse en la presente negociación técnica, superando así posturas incomprensibles e irrazonables como la de la delegación uruguaya que pretende alterar a nivel técnico lo que negocia y ratifica a nivel político en el Grupo Ad-Hoc de Servicios del Mercosur, ya que Uruguay nunca excluyó de esta mesa de negociaciones las cargas “feeders”; y cualquier modificación o suspensión de compromisos específicos incluidos en las “Listas de Compromisos Específicos” deberá resolverse conforme los mecanismos establecidos en el propio Protocolo de Montevideo.

En cuanto al ámbito de aplicación del futuro acuerdo, recordamos que el mismo ya está definido taxativamente en el inciso 2 del Artículo II del Protocolo de Montevideo. Es decir que el acuerdo multilateral deberá abarcar inexorablemente el servicio de transporte marítimo que se presta del territorio de un Estado Parte al territorio de cualquier otro Estado Parte en



**Ata da 15^a Reunião da Comissão de Especialistas
de Transporte Marítimo
27 a 29 de outubro de 2010 – João Pessoa – Brasil**



cumplimiento de la normativa del Mercosur; y que la adhesión o denuncia al Tratado de Asunción a al Protocolo de Montevideo, significan, ipso iure, la adhesión o denuncia al Protocolo de Montevideo y al Tratado de Asunción (art. XXIX Protocolo de Montevideo).

En todos los casos y hasta tanto no se logre el acuerdo multilateral prevalece el acuerdo bilateral sobre transporte marítimo Argentina – Brasil.

Por todo ello invitamos a la razonabilidad y hacemos votos para que en la negociación se superen los intereses particulares, en pos de un objetivo mayor como es la integración regional y el cumplimiento de los compromisos asumidos de buena fe.

Adriana Alejo
Administradora Ejecutiva
SEMARBRA - SBA



**Ata da 15^a Reunião da Comissão de Especialistas
de Transporte Marítimo
27 a 29 de outubro de 2010 – João Pessoa – Brasil**



ANEXO IV

João Pessoa, 26 de outubro de 2010

Sr. Presidente Pro Tempore
Subgrupo de Trabajo N° 5 “Transporte”
S...../.....D

Los sindicatos, abajo firmantes, que nuclean a los trabajadores y trabajadoras de la Marina Mercante de la República Argentina, desean ratificar ante la XL reunión Plenaria del Subgrupo de Trabajo N° 5, Transporte del MERCOSUR, su firme posición de apoyo al proyecto Acuerdo Multilateral de Transporte MERCOSUR, conforme al texto vigente a la fecha.

Asimismo, deseamos expresar nuestra más profunda preocupación ante las continuas dilaciones en que se encuentra la negociación del texto de dicho acuerdo, consensuado por las delegaciones de Argentina, Brasil y Paraguay en abril de 2005. Dado el tiempo transcurrido, no encontramos razones válidas para que este Acuerdo no haya sido elevado al Grupo Mercado Común, tal cual su texto acordado, para su puesta en vigencia.

Recordamos a continuación, los beneficios que implica la puesta en marcha del acuerdo multilateral de Transporte:

- Demanda directa de trabajo de calidad, tanto para los marinos mercantes como también para los trabajadores de actividades conexas.
- Dar cumplimiento al Programa de Liberalización del comercio de servicios intrazona.
- Aumento de la flota mercante de bandera regional, participando en la formación del flete.
- Desarrollo de la industria naval.
- Participación de las empresas de navegación nacionales autorizadas por los países miembros del MERCOSUR.
- Poder de negociación del bloque a la hora de insertarse en el mundo.
- Sumar valor agregado a las exportaciones de los países miembros.

Además, se debe remarcar que la efectiva “liberación del



**Ata da 15^a Reunião da Comissão de Especialistas
de Transporte Marítimo
27 a 29 de outubro de 2010 – João Pessoa – Brasil**



servicio intra–MERCOSUR, que taxativamente dispone el Protocolo de Montevideo sobre el Comercio de servicios”, traerá aparejado un aumento del bienestar de los trabajadores y trabajadoras involucrados en su conjunto. Protocolo este, que fue suscripto por la República Argentina, la República Federativa del Brasil, la República Oriental del Uruguay y la República del Paraguay, el 15 de diciembre de 1997, en la Ciudad de Montevideo, y que debe completar el 7 de diciembre de 2015 como fecha máxima., la Liberación del Comercio de servicios Intra – MERCOSUR.

El Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo llevará a cumplir con dos principios prioritarios del MERCOSUR, desarrollar las infraestructuras del transporte y la integración regional. Y, en nada afecta al legítimo interés que un Estado Parte pueda tener en desarrollar su sistema portuario, ya que el mismo dependerá de la eficiencia y competitividad que puedan alcanzar respecto a otros puertos de la región.

El transporte por agua juega un papel fundamental en la economía toda, por lo que este subgrupo debe lograr que buques que enarbolan la bandera de los países miembros transporten todas aquellas cargas que se trasladen por medio marítimo, de un puerto de un Estado Parte a otro puerto de otro Estado Parte, independientemente del origen y destino de las mercaderías.

A partir de lo arriba expuesto exhortamos al Subgrupo de Trabajo N° 5, a la rápida aprobación del Acuerdo Multilateral de Transporte del MERCOSUR a fin de elevarlo al Grupo Mercado Común para su inmediata puesta en marcha, y así poder avanzar en la construcción de un MERCOSUR que permita modernizar las economías de los estados miembros, ampliando la oferta y la calidad de los bienes y servicios disponibles a fin de mejorar las condiciones de vida de sus habitantes y la integración definitiva de los trabajadores y trabajadoras del transporte por agua dentro del MERCOSUR.