



## **DECLARAÇÃO CONJUNTA DOS ARMADORES BRASILEIROS E ARGENTINOS AUTORIZADOS**

*"DEFESA DO ACORDO BILATERAL DE TRANSPORTE MARÍTIMO BRASIL-ARGENTINA / MERCOSUL"*

Como consequência das fortes versões que circulam na R. Argentina e que indicam uma eventual denúncia pelo Brasil do Acordo sobre transporte marítimo subscrito entre a R. Argentina e a R. F. do Brasil, os armadores argentinos e brasileiros autorizados a operar nos tráfegos cobertos pela lei argentina nº 23.557 e pelo decreto brasileiro nº 99.040/90, reunidos no Serviço de Transporte Marítimo Argentina-Brasil / Sede de Buenos Aires e Comitê do Rio de Janeiro, consideram conveniente e necessário transmitir o seguinte:

1. As companhias de navegação que participam deste Acordo representam quase a totalidade das frotas mercantes de ambos os países; e estes tráfegos marítimos, assim como sua projeção natural para o Mercosul, somada inseparavelmente à cabotagem nacional, constituem o eixo e o norte do presente e do futuro das duas Marinhas Mercantes, geradores de vultosos investimentos de capital; e fontes de geração de empregos para os membros das tripulações, estaleiros navais e oficinas navais nacionais.
2. Uma política voltada para o desenvolvimento do comércio de bens e serviços deve considerar a presença necessária de armadores locais, neste caso brasileiros e argentinos. Em nossa opinião, a importância estratégica do setor que representamos, foi devidamente valorada pelas respectivas autoridades nacionais, quando da negociação do acordo de livre comércio entre o Mercosul e a União Européia, finalizado em 15 de julho de 2019.
3. A forte concentração internacional da oferta de serviços de transporte marítimo, principalmente contêineres, é responsável pelo desaparecimento dos concorrentes locais e pelo conseqüente aumento das tarifas de frete marítimo. Em geral, as empresas transnacionais de transporte marítimo internacional, que detêm posições dominantes no mercado global de fretes, operam em paraísos fiscais com isenções de impostos e de encargos fiscais e sociais, criando assim uma "concorrência desleal" para as empresas de transporte marítimo regionais que têm seus navios registrados em observância as suas respectivas legislações



4. Há vários anos, o mercado internacional de fretes tem sido definido por termos como Estradas Marítimas; Índices de Conectividade; Serviços de Transporte Marítimo de Curta Distância; e Integração Vertical dos portos, que visam responder às necessidades estratégicas dos grandes operadores logísticos internacionais, que também decidem quando atender, ou não, as exigências dos embarcadores em uma determinada área geográfica; somado a isto, o contexto atual da guerra comercial entre as principais potências mundiais.

Durante toda a pandemia da COVID'19 - que vem passando pelo mundo - a estratégia de "blank sailings" (suspensão de serviços) implantada pelas companhias de navegação internacionais em detrimento aos interesses dos embarcadores, que têm visto aumentos recordes nos valores dos fretes durante o ano de 2020, ratificando assim a necessidade de uma forte política nacional de navegação para neutralizar estas práticas desleais.<sup>1</sup>

Até hoje, e devido ao possível impacto que a referida concentração de mercado pode ter nas tarifas de frete durante a contração resultante da pandemia da COVID'19 e a subsequente recuperação, organizações internacionais como a CEPAL já estão mostrando sua preocupação.<sup>2</sup>

5. O acordo bilateral de transporte marítimo assinado entre o Brasil e a Argentina em 1985.

Posteriormente, os Estados Partes do Mercosul ratificaram sua validade através do Protocolo de Montevideu sobre o Comércio de Serviços do Mercosul (seção 4 do Anexo sobre serviços de transporte terrestre e marítimo (Anexo I - Anexos Setoriais); e estabeleceram que o acordo bilateral seria complementado pelos correspondentes compromissos específicos decorrentes do Programa de Liberalização do referido Protocolo. Ou seja, com o passar do tempo - e a magnitude das obrigações assumidas pelos Estados-Partes do Mercosul - o referido Acordo tornou-se parte da mesa de negociações do Mercado Comum e qualquer alteração na matéria deve ser inexoravelmente canalizada através do parágrafo 2º do Artigo XX -

---

<sup>1</sup> GALLI, Emilio . TRADENEWS. Por qué los fletes marítimos están en niveles récord de hasta 4000 dólares por contenedor, ver en <https://tradenews.com.ar/por-que-los-fletes-maritimos-estan-en-niveles-record-de-hasta-4000-dolares-por-contenedor/> visitado el 26/01/21

<sup>2</sup> NACIONES UNIDAS. CEPAL. Los efectos del COVID-19 en el comercio internacional y la logística, pág. 15, ver en [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45877/1/S2000497\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45877/1/S2000497_es.pdf) Visitado 01/02/21



Modificação ou suspensão dos compromissos<sup>3</sup>. Caso contrário, a segurança jurídica dos armadores brasileiros e argentinos, autorizados a participar deste acordo bilateral e que assinam esta Declaração Conjunta, seria prejudicada.

Este acordo bilateral também integra os compromissos assumidos pela Argentina, Brasil e Mercosul no contexto da negociação do Acordo de Livre Comércio MERCOSUL/UE, que contempla o acesso de armadores estrangeiros somente após 10 anos da entrada em vigor do Acordo Biorregional. O acesso antecipado a esses mercados de serviços de transporte também prejudicaria a segurança jurídica dos referidos armadores argentinos e brasileiros.

6. Não há restrições ou impedimentos em nenhum de nossos países para que qualquer armador estrangeiro se estabeleça e opere como um armador nacional e regional.

Todos os argumentos até agora expressos mostram a necessidade e a conveniência de manter a validade do Acordo de Transporte Marítimo Brasil-Argentina.

Por outro lado, e dado que o que está em jogo é o próprio futuro das empresas por nós representadas, solicitamos a todos os órgãos e agências de ambos os países que estão avaliando esta questão a defender este instrumento de política marítima; a nos convocar - o quanto antes - para exercermos o nosso direito de sermos ouvidos no âmbito dos compromissos assumidos como Governos Transparentes; e a nos propiciar o acesso às respectivas avaliações de impacto preparadas, a fim de antecipar e abordar os principais efeitos que a eventual denúncia do acordo bilateral teria para este setor produtivo.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires / R. Argentina - Río de Janeiro / R. F. del Brasil, 8 de febrero de 2021.-

Dr. Mark Juzwiak  
Presidente  
COMITÉ RIO DE JANEIRO

Cap. Gustavo Roca  
Presidente  
SEMARBRA-SBA

---

<sup>3</sup> Cada Estado Parte recurrirá al presente régimen sólo en casos excepcionales, a condición de que cuando lo haga, notifique al Grupo Mercado Común y exponga ante el mismo los hechos, las razones y las justificaciones para tal modificación o suspensión de compromisos. En tales casos, el Estado Parte en cuestión celebrará consultas con el o los Estados Partes que se consideren afectados, para alcanzar un entendimiento consensuado sobre la medida específica a ser aplicada y el plazo en que tendrá vigencia.