



*42 anos do acordo marítimo de
reserva de carga Brasil-Chile*

Brasília, 21 de novembro de 2017

CNI

Confederação Nacional de Indústria

CNI. A FORÇA DO BRASIL INDÚSTRIA

COMO SURTIU ESSA RESERVA DE CARGA?

- Desde 1975, existe um acordo entre o Brasil e o Chile que estabelece que todas as cargas do comércio marítimo bilateral* têm que ser **transportadas apenas por navios de bandeira um dos dois países.**
- Na época, este instrumento era aderente à **política brasileira para o desenvolvimento da marinha mercante**, montada na década de 60/70.
- O texto do acordo, promulgado pelo Decreto nº 75.246/1975 , estipula:

ARTIGO XXIX: *O presente Convênio entrará em vigor a partir de noventa dias da troca dos instrumentos de ratificação das Partes Contratantes e terá uma duração de cinco anos, sendo renovável automaticamente por igual período, a menos que, a qualquer momento, uma das Partes Contratantes comunique à outra, com uma antecipação mínima de cento e vinte dias seu desejo de denunciá-lo.*

O DESMONTE DA POLÍTICA DE RESERVA

- No início da década de 90, a **política de reserva de carga** foi desmontada no Brasil e no mundo.
- Em 1991, quando o Brasil eliminou a grande maioria das reservas de mercado no transporte marítimo, ocorreu **uma forte queda de preços**. Os fretes Santos-Rotterdam caíram de cerca de US\$ 4,5 mil para US\$ 1,8 mil por contêiner.
- Nesse contexto, em 1994, o **Peru denunciou unilateralmente o acordo de reserva** de mercado que mantinha com o Brasil.
- Atualmente, **restam apenas 3 acordos de reserva**, com a Argentina, Chile e Uruguai.



O que faz reduzir preços e aumentar o nível de serviços é a **competição**.

POR QUE A CNI DEFENDE O FIM DO ACORDO?

Regimes de **reserva de carga**

Inibem a competição entre as empresas de navegação

Concedem forte **poder aos armadores** em suas negociações com os usuários

Resultam em

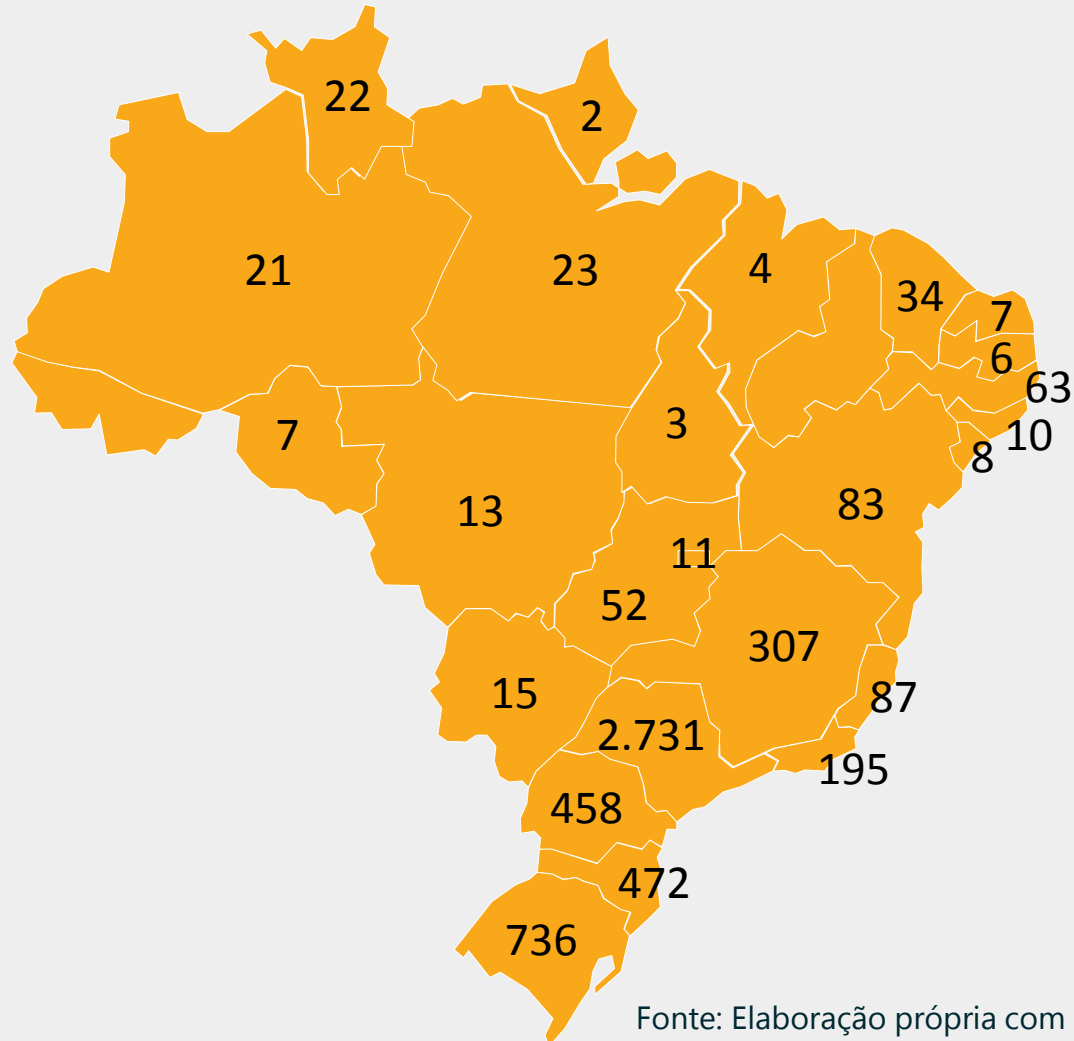
- ✓ **Fretes** mais caros
- ✓ **Insumos e produtos** mais caros
- ✓ Perda de **competitividade**

AUMENTO DOS FRETES PELA RESERVA DE CARGA

- Estudo da **FGV** (2016), encomendado pela CNI, mostra que, sem o acordo, os **fretes seriam 45% mais baixos** e o Brasil aumentaria as exportações para o Chile em **US\$342 milhões/ano**, o que representa 8,4% da exportação atual.
- Estudo do **IPEA** (2016), encomendado pelo Governo, mostrou que as barreiras de entrada nessa rota comercial implicam em **um preço final das mercadorias brasileiras no Chile 5% superior**, em média, devido a reserva de mercado.
- O acordo causa **prejuízo a mais de 5 mil empresas** exportadoras e importadoras brasileiras. O Chile é o segundo maior parceiro comercial do Brasil na América do Sul.

PREJUÍZO PARA AS EMPRESAS BRASILEIRAS

Quantidade de Empresas por Estado de Origem



- 5.368 empresas movimentaram **US\$ 6,9 bilhões na corrente de comércio bilateral** em 2016.
- 4.044 empresas brasileiras **exportaram** mais de **US\$ 4,0 bilhões** para o Chile em 2016.
- 1.324 empresas brasileiras **importaram** mais de **US\$ 2,9 bilhões** do Chile em 2016.

Fonte: Elaboração própria com dados do MDIC/ALICEWEB.

A POLÍTICA PÚBLICA QUE NÃO DEU CERTO

Nenhuma das embarcações que operam no tráfego marítimo foi construída no Brasil ou no Chile.

Navios de Contêineres em Operação no Tráfego Brasil-Chile

Empresa	Nome do Navio	Ano de Construção	País de Construção	Estaleiro de Construção
Hamburg Sud	Aliança Santos	2003	Alemanha	Kvaerner Warnow Werft GMBH
	Nordic Beijing	2013	China	Cssc Huangpu Wenchong Shipbuilding
	Nordic Macau	2014	China	Wenchong Shipyard
	Nordic Stralsund	2014	China	Shen Fei Shipbuilding
Hapag Lloyd	Antofagasta Express	2015	China	Shanghai Shipyard Co.
	Arica Express	2015	China	Shanghai Shipyard Co.
	Nordic Hong Kong	2013	China	Wenchong Shipyard
	San Antonio Express	2015	China	Shanghai Shipyard
	San Vicente Express	2014	China	Shanghai Shipyard

APÓS 42 ANOS, QUEM GANHA COM O FIM DA RESERVA DE MERCADO?

- Ganham as **empresas exportadoras e importadoras** dos dois países, devido ao melhor poder de negociação com os armadores.
- A **atividade econômica** se beneficiará da redução dos fretes, do preço final dos produtos e dos insumos produtivos, incrementando a produção, o nível de emprego e o comércio.
- O **setor produtivo** e a **sociedade em geral** serão os ganhadores com o fim do acordo.

SITUAÇÃO ATUAL

- 28/09/2016 - CAMEX **aprovou a denúncia do acordo**, mas o Ministério dos Transportes pediu um prazo para apresentar novo estudo sobre a matéria;
- 25/07/2017 - Nova reunião da CAMEX discutiu o assunto. Foram tomadas **duas decisões**:
 1. **Aguardar até 7 de janeiro de 2020** para não renovar o acordo (sua data encerramento);
 2. A ANTAQ deverá liberar o mecanismo do “**waiver estendido**” para cargas transportadas por navios Ro-Ro e Break-Bulk no tráfego bilateral.

O QUE ESTÁ FALTANDO?

- Falta um documento legal e público que dê **segurança jurídica para a decisão da CAMEX** e que garanta que o acordo – que já deveria ter sido revogado – não seja renovado.

A decisão de não renovação do acordo em 2020 precisa ser **oficializada por meio de algum ato normativo publicizado**

- O único documento disponibilizado foi a cópia da nota verbal do Itamaraty ao Chile.

CÓPIA DA NOTA VERBAL DO ITAMARATY AO CHILE

Urgente

DNS/DICEP/DAI/CONJUR/37/ETRA BRAS CHIL

O Ministério das Relações Exteriores cumprimenta a Embaixada da República do Chile e tem a honra de referir-se ao Convênio entre a República Federativa do Brasil e a República do Chile sobre Transportes Marítimos, firmado em 20 de janeiro de 1974.

2. Por meio da presente Nota Verbal e em conformidade com o Artigo XXIX do Convênio, o Ministério das Relações Exteriores comunica à Embaixada da República do Chile a decisão da República Federativa do Brasil de não renovar a vigência do referido instrumento após a data de 7 de janeiro de 2020. Assim, o Convênio deixará de vigor a partir da zero hora de 8 de janeiro de 2020.

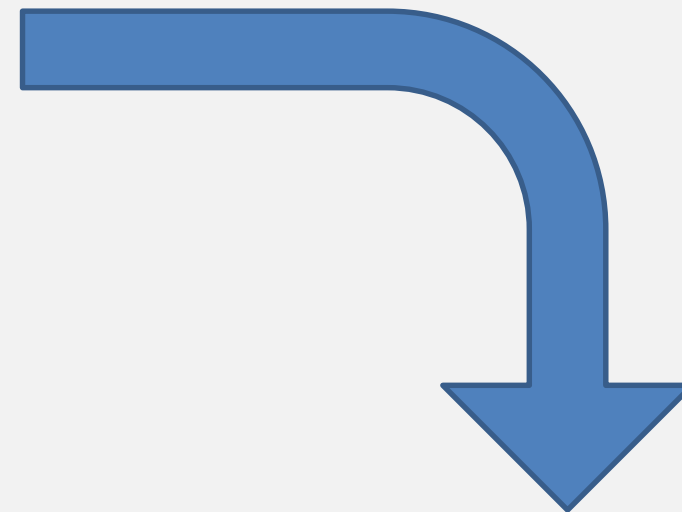
3. A decisão acima formalmente comunicada deverá, na avaliação do Governo brasileiro, estimular as relações econômico-comerciais entre os dois países e, assim, fortalecer os já estreitos laços de amizade que há muito unem os dois países.

4. O Ministério das Relações Exteriores aproveita a ocasião para renovar à Embaixada da República do Chile os protestos de sua mais elevada estima e distinta consideração.

Brasília, em 8 de agosto de 2017.



NOV.3787/2017



Só esse documento não é suficiente!



*42 anos do acordo marítimo de
reserva de carga Brasil-Chile*

Brasília, 21 de novembro de 2017

CNI

Confederação Nacional da Indústria

CNI. A FORÇA DO BRASIL INDÚSTRIA