

PARECER Nº , DE 2015

Da COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL, sobre o Projeto de Decreto Legislativo nº 326, de 2015 (PDC nº 50, de 2015, na Casa de origem), que “Aprova o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas, assinado em Paris, em 19 de março de 2014.”

RELATOR: Senador JOÃO CAPIBERIBE

I – RELATÓRIO

O Projeto de Decreto Legislativo nº 326, de 2015 (PDC nº 50, de 2015, na Casa de origem), de autoria da Comissão de Relações Exteriores, aprova o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas, assinado em Paris, em 19 de março de 2014, encaminhada ao Congresso Nacional, por meio da Mensagem nº 349, de 2014 - instruída com Exposição de Motivos dos Senhores Ministros de Estado das Relações Exteriores e dos Transportes. Trata-se de acordo internacional para definir um marco normativo destinado a regulamentar a operação de transporte rodoviário de passageiros e de cargas entre o território brasileiro e o Departamento francês da Guiana, por meio da Ponte Internacional sobre o Rio Oiapoque.

O Acordo é constituído por um texto principal, dividido em quatro capítulos, e um Anexo no qual são definidos e disciplinados regimes específicos de transporte internacional, quais sejam: o Regime de transporte fronteiriço e o Regime relativo ao transporte rodoviário internacional de longa distância.

O capítulo um estabelece o Campo de aplicação e definições.

O capítulo dois contém as Regras aplicáveis aos veículos de transporte rodoviário, aos transportadores e às tripulações. Como no artigo 3, que estabelece o reconhecimento do princípio da circulação, sob a cobertura de autorizações, definindo que o transporte rodoviário se dará baseado no princípio da reciprocidade e conforme as

leis e regulamentos existentes em cada país e nas condições estabelecidas no Acordo e seu Anexo e estarão sempre sujeitas à autorização. A proibição de cabotagem, no artigo 4º. A definição do regime fronteiriço e a possibilidade de ambas as partes poderem acordar facilidades entre o ponto de partida e chegada definido, no artigo 5º. As regras de autorização que podem ser concedidas, no artigo 6º. A aplicação das legislações de cada país em seu território aos transportadores, tripulação, veículos ou equipamentos transportados assim como a proibição de prestação de serviço de uma parte no território da outra em caso de não cumprimento dos ditames legais, no artigo 8º. No artigo 9, Os deveres das tripulações. O compromisso de cada parte prestar informações relativas a peso, dimensões entre outras necessárias para circulação em cada território, no artigo 10. A instituição de um seguro obrigatório a ser estudado por um grupo de trabalho, no artigo 11. A possibilidade de concessões especiais de tráfego para veículos com características especiais ou diferenciadas das estabelecidas nas respectivas legislações, no artigo 12. E a definição de tributação sobre os serviços de transporte conforme legislação de cada país, no artigo 13.

O capítulo três define as condições de entrada e de saída dos veículos. No artigo 14 define-se um único e exclusivo ponto de passagem. As regras aduaneiras a serem aplicadas exigidas pela legislação de cada países estão no capítulo 15 e no 16 estão definidos os prazos de permanência nos territórios de cada país, dos veículos e seus equipamentos.

No capítulo quatro encontram-se as regras de operacionalização e evolução do Acordo. O artigo 17 estabelece uma Comissão Mista formada por representantes de ambos os países com essa competência. O artigo 18 remete ao Anexo a regulamentação de dispositivos específicos ou operacionais. Os artigos de 19 a 22 tratam de temas e procedimentos.

O Anexo contém normas diversas referentes aos seguintes temas: características dos veículos, realização de inspeções técnicas, responsabilidade dos países em matéria de fiscalização, definição de infrações e respectivas sanções, obrigatoriedade das empresas habilitadas a realizar o transporte internacional de indicar um representante legal e de prestar informações, emissão de documentos de transporte e, por fim, definição das respectivas normas de legislação interna, francesa e brasileira, que serão aplicáveis ao transporte regulamentado pelo acordo.

Na Câmara dos Deputados a matéria - MSG 349/2014 - inicialmente foi submetida à análise da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional que deu

Parecer por sua aprovação como projeto de decreto legislativo. Esta proposição (PDC nº 50/2015) foi analisada pelas Comissões de Viação e Transporte e Constituição, Justiça e Cidadania. Aprovada naquela Casa a proposição foi encaminhada ao Senado Federal e despachada para a apreciação deste Colegiado.

É o relatório.

II – ANÁLISE

Esta Comissão é chamada, nos termos regimentais, a pronunciar-se sobre o Projeto de Decreto Legislativo nº 326, de 2015.

Em cumprimento ao disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art 84, inciso VIII, da Constituição Federal, o Senhor Presidente da República submeteu à apreciação do Congresso Nacional o texto do ato internacional acima referido.

Sobre o assunto e dentre os pontos da Exposição de Motivos que acompanham a Mensagem Presidencial destacamos os seguintes argumentos que sustentam e corroboram a necessidade deste importante acordo internacional.

A ponte construída sobre o Rio Oiapoque ligando o Brasil à Guiana Francesa constitui-se na primeira ligação terrestre na fronteira entre esses dois países. A ponte está localizada no Distrito de Clevelândia do Norte, sobre o rio Oiapoque, no município de mesmo nome, que fica no Estado do Amapá, extremo Norte do Brasil. Trata-se de uma obra que demorou mais de dez anos para sair do papel, três anos de construção, a um custo de R\$ 61 milhões.

A construção dessa ponte constitui-se em uma importante expansão na infraestrutura necessária ao desenvolvimento econômico e social dessa região. Certamente essa obra deverá melhorar as condições para a circulação de pessoas e de mercadorias, assim como criar mais condições para a fiscalização da região de forma a reduzir o tráfico de drogas e o contrabando.

Embora a construção da ponte tenha sido concluída desde 2011, até o momento não pode ser oficialmente inaugurada e utilizada, seja pelos atrasos na construção da infraestrutura necessária do lado brasileiro, seja pela institucionalização dos acordos necessários à gestão da mesma, como o instrumento internacional necessário ora em voga. Por conta disso, até o momento, o devido transporte de pessoas e cargas nessa região ainda é realizado por meio de catraias, pequenos barcos.

Nesse sentido, torna-se de extrema importância a regulamentação do tráfego rodoviário internacional sobre a ponte para sua inauguração formal e utilização da

mesma. O texto em voga estabelece o quadro normativo para seu devido funcionamento dentro de uma série de princípios, assim como a disciplina jurídica necessária ao regulamento do transporte rodoviário na fronteira.

Cabe citar, o princípio da reciprocidade, de forma que as leis de cada país servirão de base para regulamentar o tráfego na ponte. Destacam-se: a proibição da cabotagem; a criação do regime fronteiriço, em que acordos de facilidades entre as partes podem ser estabelecidos nesse espaço; o respeito às normas em cada país, além da sujeição ao regime de autorizações; a criação de uma Comissão Mista composta por representantes das duas partes, competente para executar e avaliar a evolução do acordo, propor emendas a serem incorporadas ao Anexo do Acordo entre outras funções.

A análise do texto do Acordo, conforme exposto no relatório, permite concluir que o instrumento jurídico em tela trata dos diversos aspectos que estarão relacionados no transporte de pessoas e cargas sobre a Ponte estaiada construída sobre o Rio Oiapoque. O texto contém as normas essenciais e necessárias para reger as diversas conjunturas de transporte em questão. Ao mesmo tempo, a previsão de uma Comissão Mista entre as duas partes para o acompanhamento da operacionalização e evolução do acordo constitui-se fundamental para o uso da ponte.

Em suma: o Acordo é fundamental para que se realize a inauguração da Ponte sobre o Oiapoque, cuja construção foi finalizada em 2011, pois estabelece o marco normativo necessário à operação de transporte rodoviário de passageiros e de cargas entre o território brasileiro e o Departamento francês da Guiana. Fixa, ademais, os princípios de reciprocidade a serem observados na concessão de autorizações de transportes de passageiros e cargas, sem estabelecer restrições às facilidades que as duas Partes poderão acordar, mutuamente, nos termos do Anexo, para o transporte rodoviário de pessoas e bens entre o município brasileiro do Oiapoque, no Amapá, e o município francês de St-Georges-de-l'Oyapock, na Guiana Francesa. O Anexo trata de aspectos organizacionais e operacionais dos serviços de transporte a ser efetuados sob a égide do Acordo, tais como a identificação e as competências dos organismos nacionais encarregados da implementação do instrumento ou a natureza das licenças exigíveis às companhias transportadoras, os regimes aplicáveis ao transporte rodoviário de longa distância entre o Brasil e o Departamento francês da Guiana, o regime específico a ser aplicado ao transporte transfronteiriço (inclusive serviços de táxis e linhas regulares de transporte coletivo) e os diplomas legais a serem observados pelos transportadores em territórios brasileiro e francês. O Acordo também designa como organismos

responsáveis por sua aplicação a Agência Nacional de Transportes Terrestres, em coordenação com outros órgãos responsáveis em suas respectivas áreas de atuação, pelo lado brasileiro, e, pelo lado francês, o Ministro encarregado da gestão dos Transportes e o Préfet do Departamento francês da Guiana.

O Brasil vem buscando, ao longo dos anos, estabelecer instrumentos análogos com seus vizinhos sul-americanos, tais como aqueles assinados, nas últimas décadas, com a Argentina (1990), Venezuela (1995) e a República Cooperativa da Guiana (2003). Nesse sentido, o presente instrumento inscreve-se no objetivo de fortalecimento da integração no continente sul-americano, por meio de mecanismos regulatórios de serviços como o de transportes e da promoção de projetos de infra-estrutura que completem a interconexão física e ampliem os laços econômico-comerciais com os países vizinhos (caso da própria ponte internacional sobre o Rio Oiapoque). O Acordo tem, ainda, o objetivo específico de fomentar o desenvolvimento do Estado do Amapá e do Departamento francês da Guiana por meio da integração econômica entre as duas regiões, objetivo estratégico dos Governos do Brasil e da França. A aprovação do Acordo de Transporte com a França/Guiana Francesa, portanto, reveste-se de grande importância para o desenvolvimento e a integração regionais, assim como se mostra fundamental para que a Ponte sobre o Oiapoque possa ser inaugurada.

III - VOTO

Dessa forma, os termos do Acordo Internacional em questão parecem constituir-se em instrumento hábil, eficaz e a contento para os objetivos dos quais foi celebrado. Diante do exposto, votamos pela aprovação do o PDC nº 326, de 2015.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator