



Confederação Nacional da Indústria

CNI. A FORÇA DO BRASIL INDÚSTRIA



# 41 ANOS DO CONVÊNIO MARÍTIMO

**Brasil-Chile**  

**Argumentos técnicos para a denúncia do acordo**





# Apresentação

O acordo marítimo Brasil-Chile determina que todas as cargas do comércio bilateral sejam movimentadas por empresas de navegação de um dos dois países envolvidos. Essa situação coloca os fretes acima do que seria estabelecido em um ambiente competitivo.

A CNI defende que o referido acordo seja denunciado em prol da maior competitividade dos produtos brasileiros no Chile, país elencado entre os 32 mercados prioritários no Plano Nacional de Exportações.

## A raiz do problema

A causa dos altos custos é o forte poder de negociação que a reserva de carga confere aos armadores em suas negociações com os usuários.

## Valores altos para o preço do frete

Desde o final de 2008, o contexto econômico e a sobreoferta de navios disponíveis para afretamento têm derrubado os fretes internacionais. A reserva de carga impede que tráfego Brasil-Chile absorva esse momento de fretes baixos (abaixo da média histórica).

## Impacto sobre a corrente comercial bilateral

Com o fim das restrições impostas pelo acordo, espera-se uma migração para o modal marítimo de cargas atualmente transportada por rodovias. Além de representarem um custo maior para os exportadores, o transporte por vias terrestres para o Chile é frequentemente interrompido nos meses de inverno. Logo, a redução do custo do transporte marítimo beneficiaria diretamente o fluxo comercial entre os dois países.

Na área de transportes e portos, a experiência tem demonstrado que o que reduz fretes e aumenta o nível de serviços é a competição. O Brasil coleciona vários exemplos nesse sentido. Esse acordo marítimo existe há 41 anos, sem ter gerado os benefícios esperados em termos de desenvolvimento da indústria naval e o crescimento da capacidade de transporte.





# Características das embarcações empregadas no tráfego Brasil Chile

De acordo com a Antaq, as empresas autorizadas a operar no tráfego bilateral são:

## Quadro 1 – Empresas de navegação autorizadas

Brasileiras	Chilenas
Aliança Navegação e Logística Ltda. e Cia.	Cia. Sudamericana de Vapores – CSAV
Cia. de Navegação Norsul	Cia. Sudamericana Valparaiso Conaval
Cia. Libra de Navegação.	Empresa Marítima S.A. – Empremar
Flumar – Transporte de Químicos e Gases Ltda.	Empresa de Transportes Sudamericana Austral – CSA.
Graninter Transportes Marítimos de Granéis S.A.	Nisalbuck S.A.
Posidonia Serviços Marítimos Ltda.	Sociedad Naviera Ultragas
Log-In Logística Intermodal S.A.	
Pancoast Navegação Ltda.	
Transnave Navegação S.A.	
Zemax Log Soluções Marítimas S.A.	

Fonte: Elaboração própria com dados da Antaq.

Pela análise dos serviços prestados pelas empresas brasileiras autorizadas a operar no âmbito do acordo de transporte marítimo Brasil-Chile, foi constatado **que não são empregados navios brasileiros no tráfego**. As empresas que realizam operações o fazem por meio de embarcações estrangeiras afretadas.

## Tabela 1 – Empresa e Navios de Contêineres em Operação no Tráfego Brasil-Chile

Empresa	Embarcações	Ano de construção	País de construção	Estaleiro de construção
Hamburg Sud	Lilly Schulte	2012	China	Shanghai Shipyard
	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

Nota: Período em análise (do dia 14/10/2016 até o dia 12/12/2016).

Fonte: Marine Traffic/Sites das Sociedades Classificadoras/Sistema EQUASIS.

**Tabela 2 – Navios Graneleiros e Ro-Ro em Operação no Tráfego Brasil-Chile**

Tipo	Embarcações	Ano de construção	País de construção	Estaleiro de construção
Graneleiro	Bunun Wisdom	2012	Japão	Imabari Shipbuilding Co.
	Coresky Ol	2015	Japão	Namura Shipbuilding Co.
	Daphne	2016	China	Tsuneishi Group (Zhoushan) Shipbuilding Inc
	Ever Brilliant	2009	Japão	Imabari Shipbuilding Co., Ltd. Marugame Headquarters
	Federal Severn	2012	China	Zhejiang Ouhua Shipbuilding - Zhoushan
	Floriana	2010	Coreia do Sul	21St Century Shipbuilding - Tongyoung
	Four Aida	2009	Coreia do Sul	Spp Shipbuilding Tongyoung Shipyard - Tongyoung
	Genco Avra	2011	Coreia do Sul	Spp Shipbuilding Tongyoung Shipyard - Tongyoung
	Genco Hunter	2007	Filipinas	Tsuneishi Heavy Industries - Balamban
	Grand Marais	2016	China	Jiangdong Shipyard - Wuhu
	Key Navigator	2014	Japão	Tsuneishi Shipbuilding
	N Discovery	2012	China	Zhejiang Ouhua Shipbuilding
	Ocean Bright	2013	Japão	Mitsui Tamano Engineering & Shipbuilding
	Ocean Crystal	2012	Japão	Saiki Heavy Industries
	Rauli N	1996	China	Hudong Zhonghua Shipbuilding Group
	Sakizaya Wisdom	2011	Japão	Oshima Shipbuilding
	Spl Atacama	2012	Coreia do Sul	Spp Shipbuilding Tongyoung Shipyard
Thomas C	2011	Coreia do Sul	Spp Shipbuilding Tongyoung Shipyard	
Transporte de Veículos (RO-RO)	Adria Ace	2009	Croácia	Uljanik Brodogradiliste D.d.
	Arabian Sea	2010	China	Xiamen Shipbuilding Industry Corp
	Eternal Ace	2011	Japão	Minaminippon Shipbuilding Co., Ltd.
	Hoegh New York	2005	Coreia do Sul	Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering
	Hoegh St.petersburg	2009	Coreia do Sul	Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering - Geoje
	Osaka Car	2009	China	Xiamen Shipbuilding Industry
	Taipan	2006	Polonia	Gdynia Shipyard
	Torino	2009	Japão	Mhi Nagasaki Shipyard & Engine Works
	Torrens	2004	Japão	Mhi Nagasaki Shipyard & Engine Works
	Viking Chance	1999	Coreia do Sul	Shinasb Yard

*Nota: Período em análise (do dia 14/10/2016 até o dia 12/12/2016).*

*Fonte: Marine Traffic/Sites das Sociedades Classificadoras/Sistema EQUASIS.*



No que se refere às embarcações operadas pelas empresas chilenas, algumas daquelas utilizadas regularmente no tráfego tem registro chileno, mas foram construídas em outros países.

As demais embarcações que operaram no tráfego, no período de 14/10/2016 até 12/12/2016, obtidas a partir das informações de sensoriamento remoto do *site* Marine Traffic, são todas de terceira bandeira e construídas também em terceiros países.

Com base no sensoriamento remoto de embarcações, de todas as **39 embarcações** que operaram no período em análise, **nenhuma foi construída no Brasil ou no Chile.**







# Os Impactos Econômicos da Abertura do Mercado de Transporte Marítimo de Cargas na Rota Brasil-Chile

Prof. Lucas Ferraz  
Escola de Economia de São Paulo (Fundação Getúlio Vargas)

## Sumário Executivo

1.1. Para a estimativa do **mark-up (preço acima do custo efetivo da operação)** na rota de comércio marítimo Brasil-Chile, o presente estudo baseou-se no modelo empírico desenvolvido por Hummels, Lugovskyy e Skiba, no artigo “The Trade reducing effects of market power in international shipping”, publicado na conceituada revista científica “Journal of Development Economics”, em 2009.

1.2. Os autores do referido estudo baseiam seu modelo empírico em um modelo teórico de competição oligopolística onde firmas competem *à la Cournot*. Um *insight* fundamental deste modelo é que o transporte marítimo não é um bem consumido diretamente pelos agentes do mercado: ao contrário, a demanda das firmas transportadoras (*Shippers*) é consequência indireta da demanda final pelo produto transportado em seu mercado de destino. Portanto, **o impacto do custo do frete na demanda por transporte de cargas dependerá da fração do custo do frete no preço final do produto transportado (preço CIF + barreiras alfandegárias)**. Tudo o mais constante, em rotas onde a fração do custo do frete no preço ao consumidor final tende a ser pequena, ou em rotas onde o consumidor final é pouco sensível a preço (baixa elasticidade-preço da demanda por importação), o custo do frete tende a ser “inflado” por um sobre-preço denominado por *mark-up* (fração do custo total do frete acima do custo unitário real da operação de transporte). Desta forma, de acordo com Hummels *et al* (2009), o sobre-preço cobrado no frete, em uma dada rota, será função não somente do número de firmas transportadoras competidoras, como também da existência ou não de tarifas de importação e da sensibilidade a preço do consumidor final (elasticidade do importação).

1.3. Ainda segundo Hummels *et al* (2009), uma estimativa conservadora para o *shipping mark-up* de uma rota marítima qualquer será, portanto, função das tarifas de importação aplicadas, das elasticidades-preço das importações e do número de firmas que operam na rota marítima em questão. Tudo o mais constante, quanto maior a tarifa de importação para um dado produto, maior será o *mark-up* aplicado ao seu frete. Da mesma forma, quanto menos elástica for a demanda pelo produto importado, ou quanto menor for o número de empresas de transporte operantes na rota, maior será o *mark-up* aplicado pela firma oligopolista para um dado bem em questão.

1.4. Para este estudo, considerou-se que as tarifas bilaterais entre Brasil e Chile são nulas (já temos 98% de livre comércio no intercâmbio bilateral, de acordo com informações oficiais do Itamaraty). Para as elasticidades de importação de Brasil e Chile, utilizou-se a base de dados de Kee, Nicita e Olarreaga (2009), publicada no site do Banco Mundial. Esta base é estimada ao nível de agregação HS6, para mais de 3000 produtos importados por ambos os países (não necessariamente entre eles). O modelo utilizado neste estudo (Modelo GTAP) trabalha com 42 setores produtores de bens e 15 de serviços. Para a cálculo da elasticidade-preço da demanda por importação de cada um dos 42 setores que envolvem o transporte de bens, estimou-se a média ponderada - pelo fluxo de comércio de Brasil e Chile - ao nível de agregação HS6. Essa agregação utilizou a correspondência entre os 42 setores do GTAP e os diversos códigos HS6 pertencentes a cada macrossetor do modelo. Os resultados estão reportados na Tabela 3. Como observado, **em média, o importador do Brasil tende a ser mais sensível a preço que o importador do Chile.** Tudo o mais constante, **isso fará com que o sobre-preço (*mark-up*) aplicado ao frete dos produtos exportados pelo Brasil para o Chile sejam relativamente maiores, na comparação bilateral.**

1.5. Considerou-se que, **com a abertura do mercado, o número de empresas operantes na rota Brasil-Chile seria aumentado em 4 vezes.** Esta hipótese veio da constatação de que, segundo informações existentes em [www.compairedata.com](http://www.compairedata.com), uma estimativa conservadora para o número

máximo de companhias que operam em rotas na América Latina seria próximo a 8. **Dado que temos apenas 2 empresas operantes na rota Brasil-Chile, estimou-se que, com a abertura de mercado, teríamos um mercado potencial para 8 transportadoras.** Vale ressaltar que o resultado final deste estudo é mais sensível à proporção do aumento considerada, que propriamente aos números (2 e 8) utilizados. Se o aumento real futuro for acima de 4, estaremos sub-estimando o *mark-up*. O contrário acontecerá se o aumento real futuro for menor que 4 vezes.

1.6. Com as informações sobre elasticidades, tarifas e número de empresas na rota Brasil-Chile (em relação a um dado *benchmark* de mercado aberto), estimou-se que: **As exportações Brasileiras para o Chile pagam um *mark-up* médio de 47,1% sobre o custo unitário efetivo do transporte. Já para as exportações do Chile para o Brasil, o *mark-up* médio aplicado pelas firmas transportadoras é de 37%.** A Figura 1 ilustra as estimativas de *mark-up* macrossetoriais, tanto das exportações do Brasil para o Chile (BRA-CHL), quanto do Chile para o Brasil (CHL-BRA). Como ilustrado, as exportações brasileiras tendem a pagar um sobre-preço relativamente maior sobre o frete utilizado no embarque de produtos para o Chile, que no sentido inverso. Este fator é explicado pela menor sensibilidade a preço do importador do Chile, vis-à-vis o importador do Brasil.

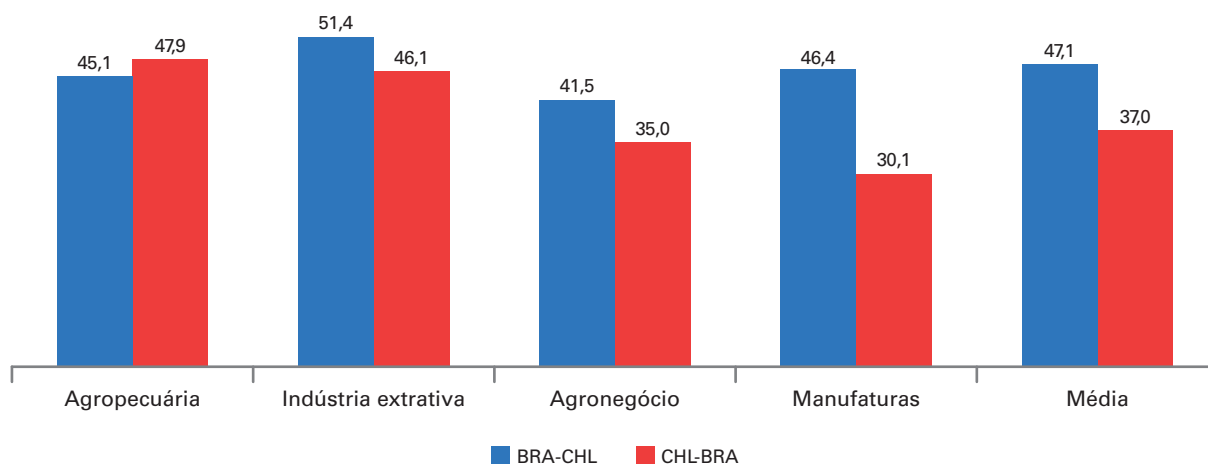
1.7. Com a estimativa dos *mark-ups* médios aplicados sobre as exportações dos macro-setores das economias de Brasil e Chile, por meio do modelo empírico de Hummels *et al* (2009), é possível estimar os impactos econômicos sobre o comércio bilateral de Brasil e Chile, para o caso da abertura do mercado de transportes marítimo desta rota. Para tanto, utilizou-se o modelo de equilíbrio geral computável GTAP (*Global Trade Analysis Project*). A hipótese central é que, uma vez aberto o mercado marítimo entre Brasil e Chile à participação de outras firmas estrangeiras ou nacionais, este processo de entrada forçaria a redução do sobre-preço cobrado atualmente (*mark-up*) a valores próximos de zero. No modelo GTAP, a simulação deste resultado é facilitada pela completa caracterização da rota marítima entre Brasil e Chile, permitindo a adequada simulação do possível cenário em questão.

**Tabela 3 – Elasticidade-preço de demanda por importação**

	Elasticidade ponderada Chile	Elasticidade ponderada Brasil
Arroz	-0,67	-0,67
Trigo	-2,59	-2,68
Grãos	-1,39	-3,80
Frutas e vegetais	-1,48	-1,20
Sementes oleaginosas	-0,65	-5,10
Fibras vegetais	-1,04	-1,03
Outros cultivos vegetais	-1,61	-2,65
Pecuária	-1,00	-1,23
Outros produtos animais	-1,29	-1,16
Leite	-2,27	-1,11
Silvicultura	-1,16	-1,15
Pesca	-0,90	-0,90
Carvão	-1,04	-1,38
Petróleo	-1,03	-1,04
Gás	-0,43	-0,43
Outros minerais	-1,21	-1,56
Carnes de gado	-1,06	-1,01
Outras carnes	-5,87	-39,69
Óleos vegetais	-1,00	-3,84
Laticínios	-2,27	-1,11
Arroz processado	-2,41	-10,01
Açúcar	-0,97	-0,97
Outros alimentos processados	-1,33	-2,96
Bebidas e produtos do tabaco	-8,33	-1,16
Têxteis	-1,28	-8,13
Vestuário	-1,17	-7,46
Couro	-1,02	-2,04
Madeira	-1,36	-3,53
Papel	-1,35	-3,54
Derivados do petróleo	-8,73	-33,92
Químicos, borrachas e plásticos	-1,33	-3,19
Minerais não metálicos	-1,63	-18,90
Siderurgia	-1,66	-8,63
Metais não ferrosos	-1,20	-5,20
Metais laminados	-1,36	-6,49
Veículos automotores e partes	-1,74	-1,60
Outros equipamentos de transporte	-1,33	-1,88
Equipamento eletrônico	-0,89	-0,72
Outras máquinas e equipamentos	-1,18	-2,29
Outras manufaturas	-1,02	-2,42
<b>Média ponderada total</b>	<b>-1,41</b>	<b>-3,31</b>

Fonte: CCGI-FGV, WITS, Kee, Nicita e Olarreaga (2009).

**Figura 1 – Estimativa dos *mark-ups* macrosetoriais (%) (valor percentual cobrado acima do custo real da operação de transporte marítimo)**

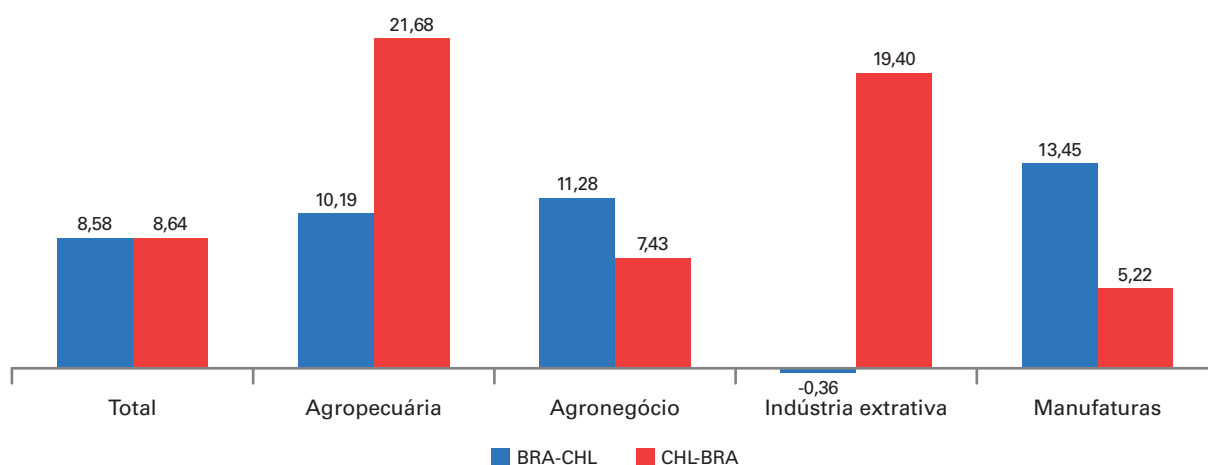


Fonte: CCGI-FGV, WITS, Kee, Nicita e Olarreaga (2009).

1.8. A Figura 2 ilustra os impactos estimados sobre o comércio bilateral de Brasil e Chile para o cenário de abertura de mercado da rota marítima entre essas duas economias. A sigla BRA-CHL representa as exportações do Brasil para o Chile, assim como a sigla CHL-BRA o comércio no sentido oposto.

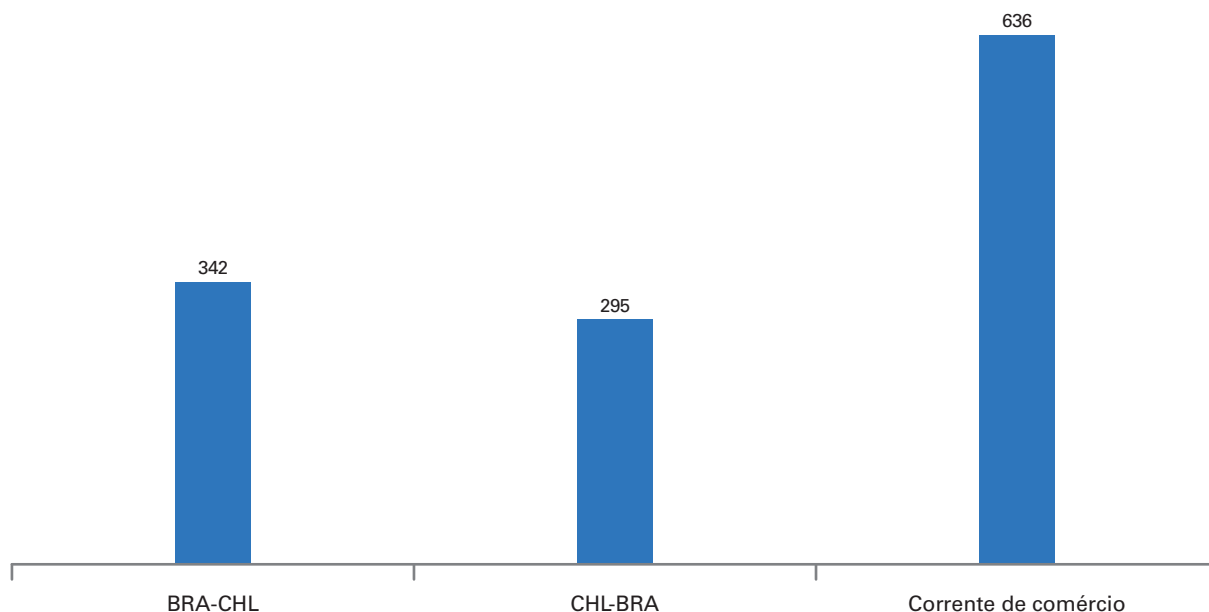
**Para o Brasil, os maiores impactos estão concentrados no setor de Bens manufaturados e no Agronegócio, com incremento de exportações para o Chile da ordem de (13.45%) e de (11.28%) respectivamente. Sob o ponto de vista das importações provenientes do Chile, os maiores incrementos estão concentrados nas importações de bens da indústria extrativa (minerais e pescados), além da agropecuária (frutas e vegetais e outros cultivos).**

**Figura 2 – Impacto da abertura de mercado sobre as exportações bilaterais (%)**



Fonte: CCGI-FGV, WITS, Kee, Nicita e Olarreaga (2009), GTAP 9.

**Figura 3 – Impacto para as exportações bilaterais e corrente de comércio  
(Milhões US\$, 2015)**



*Fonte: CCGI-FGV, WITS, Kee, Nicita e Olarreaga (2009), GTAP 9.*

1.9. A Figura 3 ilustra os impactos estimados sobre o comércio agregado bilateral de Brasil e Chile, em dólares de 2015, tanto individualmente, quanto para a corrente de comércio bilateral. **Com a abertura de mercado, os ganhos potenciais para a corrente de comércio são da ordem de US\$636 milhões de dólares**, tomando-se o comércio de 2015 como ano-base. **Já para Brasil, estima-se um aumento do valor exportado para o Chile em US\$342 milhões/ano, com aumento adicional das importações em US\$295 milhões/ano.**



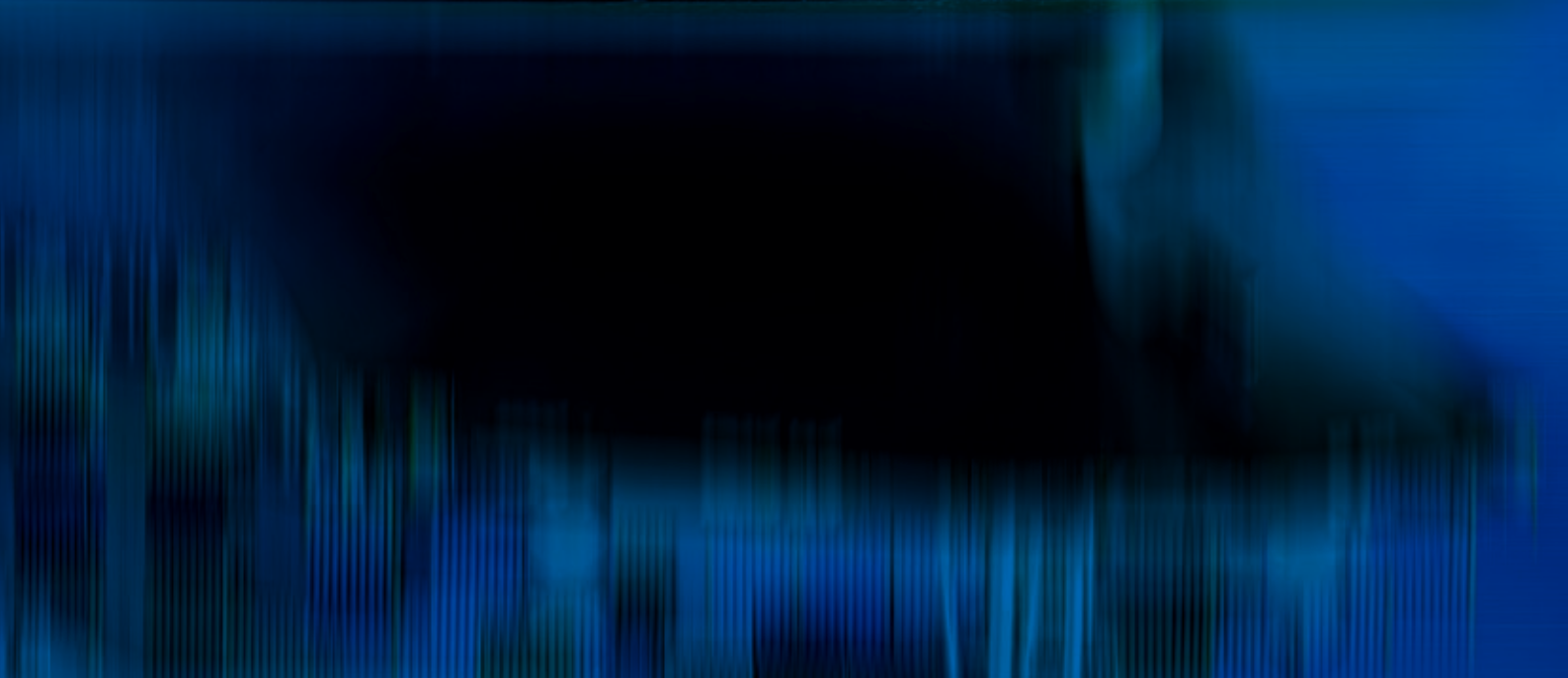






## SUMÁRIO

CAPÍTULO 1 – POR QUE DEVE SER ABERTA A RESERVA DE MERCADO NO TRANSPORTE MARÍTIMO ENTRE O BRASIL E O CHILE? .....	17
CAPÍTULO 2 – RELATO DE EMPRESAS E ASSOCIAÇÕES QUE ATUAM NO COMÉRCIO BRASIL-CHILE.....	23
CAPÍTULO 3 – POSICIONAMENTO DE EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO ATUALMENTE IMPEDIDAS DE OPERAREM NA ROTA BRASIL-CHILE .....	29
CAPÍTULO 4 – PARECER JURÍDICO DA CNI SOBRE A DENÚNCIA DO ACORDO .....	31
CAPÍTULO 5 – CONCLUSÃO .....	37
CAPÍTULO 6 – CARTAS ENVIADAS PELA CNI, CNA E EMPRESAS .....	39



# 1

## Por que deve ser aberta a reserva de mercado no transporte marítimo entre o Brasil e o Chile?

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) e a Sociedade de Fomento Fabril do Chile (SOFOFA), por ocasião da Missão Empresarial Brasil-Chile, em 2015, firmaram posição contrária à manutenção do acordo de reserva de mercado no transporte marítimo entre o Brasil e o Chile.

A motivação para criação desse e de outros convênios bilaterais sobre o transporte marítimo de longo curso com parceiros comerciais na América do Sul foi a proteção e o desenvolvimento das marinhas mercantes nacionais. No entanto, desde a assinatura dos primeiros tratados na década de 1970, a proteção artificial das frotas nacionais não geraram os efeitos esperados em termos de desenvolvimento da indústria naval e crescimento da capacidade de transporte.

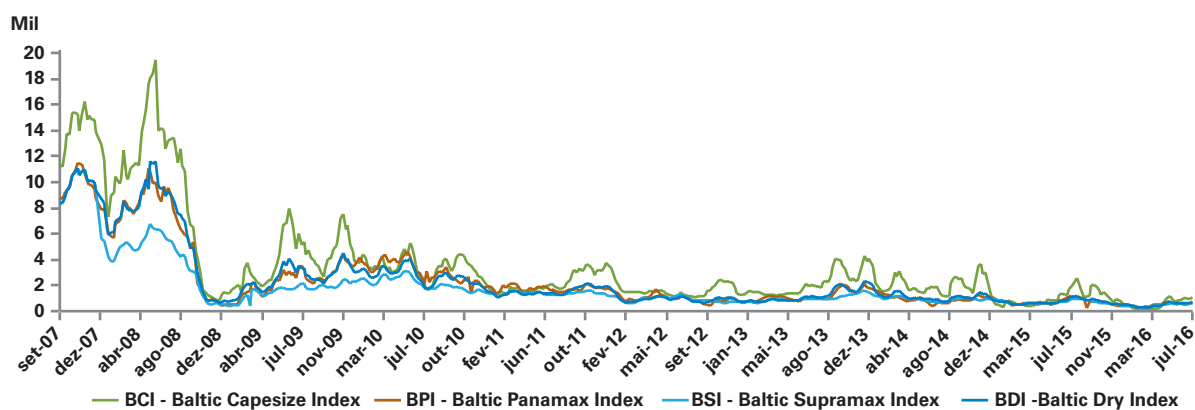
O problema central da reserva de carga é o forte poder de negociação que o mecanismo concede aos armadores em suas negociações com os usuários. É fato conhecido que os regimes de reserva de carga, ao inibirem a competição entre as empresas de navegação, colocam os fretes acima do que seria estabelecido em um ambiente competitivo, além de afetarem negativamente a disponibilidade de horários e rotas de comércio, prejudicando as relações comerciais entre os países envolvidos.

### I. Baixos fretes internacionais não se refletem na rota Brasil-Chile

A reserva de mercado na rota Brasil-Chile gera ainda mais ineficiência quando se considera o atual momento do setor de navegação, que convive há alguns anos com uma sobreoferta de navios disponíveis para afretamento. Como consequência, os fretes internacionais estão abaixo dos valores históricos, mas os usuários das rotas sob reserva de mercado não estão se beneficiando dessa redução de custo na mesma proporção que estariam caso não existissem barreiras à competição entre as empresas de navegação.

Um indicador que revela a flutuação do preço do frete é o Baltic Index, índice do frete para granel sólido nas 20 rotas marítimas mais importantes do mundo. Desde 2008 os valores de fretes permanecem baixos em relação àqueles praticados nos anos anteriores à crise financeira mundial. Como consequência, os índices de carga sólida flutuam em uma banda média inferior, revelando a redução no custo dos fretes marítimos para granéis sólidos.

## Índices de Frete Marítimo para granel sólido – Baltic Exchange (milhares)



Desde o final de 2008, o contexto econômico e a sobreoferta de navios disponíveis para afretamento têm **derrubado os fretes internacionais**

Fonte: Elaboração própria com dados da Baltic Exchange.

O mesmo cenário repete-se para o setor de contêineres. A empresa de consultoria Capital Link, sediada em Nova York, elabora diariamente o índice Capital Link Container Index, específico para as empresas de transporte de contêineres, e que acompanha a evolução da cotação das ações nas bolsas americanas de empresas de navegação. Percebe-se também uma forte retração do indicador desde 2008.

## Índices de Frete Marítimo para contêineres – Capital Link (milhares)



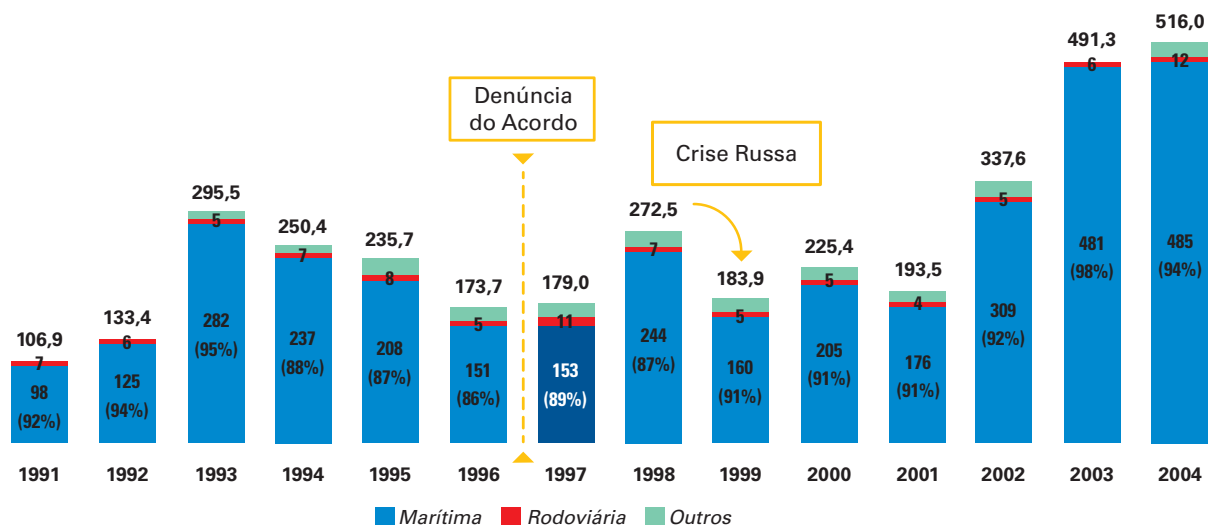
Fonte: Elaboração própria com dados da Baltic Exchange.

## II. Impacto sobre a corrente comercial bilateral

Para ser ter uma ideia de como as regras atuais inibem a concorrência e não favorecem a integração econômica nem a formação de cadeias globais de valor, podemos considerar os dois casos distintos do comércio com o Chile e o Peru. Um navio chinês com destino ao porto de Valparaíso, no Chile, não pode carregar mercadorias brasileiras para o porto chileno mesmo que passe antes pelo porto de Santos, no Brasil. A rota entre Brasil e Peru, que possui uma distância maior que a rota entre Brasil e Chile, chega a ser 42% mais barata por não estar mais sujeita a esse tipo de reserva de mercado desde que o acordo marítimo entre os países foi revogado.

Até meados da década de 1990 existia um acordo de reserva de carga entre o Brasil e o Peru. Após a denúncia do acordo, o fluxo comercial das exportações do Brasil para o Peru foi afetado apenas por fatores econômicos não relacionados ao convênio, aumentando não só em volume total como também na utilização do modal marítimo como principal modal de transporte. Em 2015, o total exportado para o país foi de 1,2 milhão de toneladas, 95%, por via marítima.

## Exportações Brasil – Peru (mil toneladas)



+

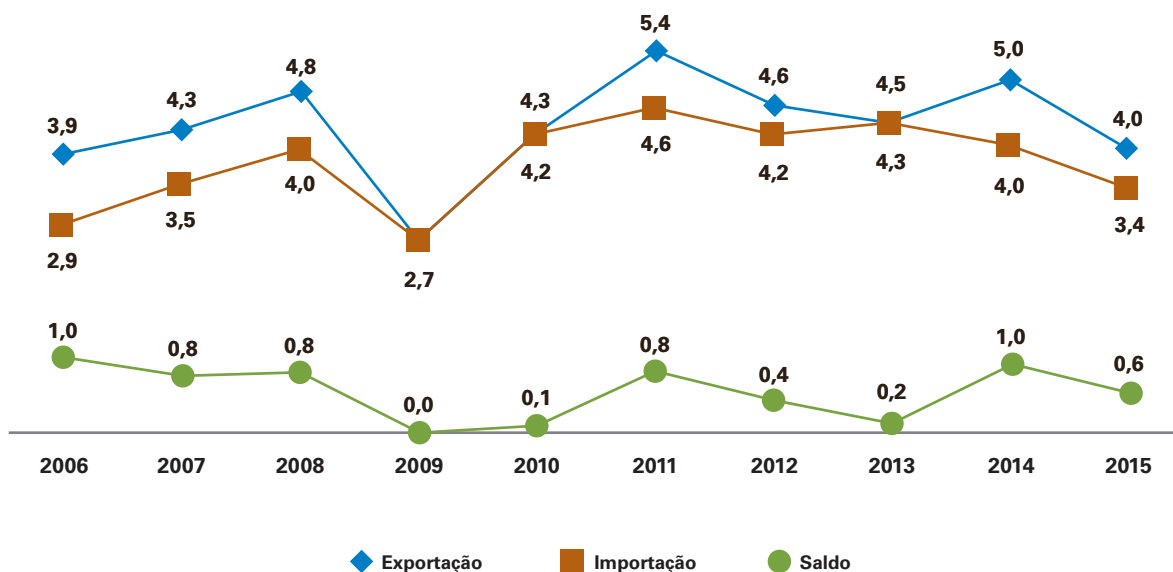
A partir da denúncia do acordo, a participação do transporte marítimo nas exportações aumentou consistentemente

Fonte: Elaboração própria com dados do Aliceweb.

A denúncia do acordo também é particularmente relevante quando consideramos a importância da navegação de longo curso para o comércio exterior. Cerca de 80% da corrente comercial brasileira (em valor) é realizada pela modalidade marítima, sendo que, especialmente para o caso do comércio bilateral com o Chile, a utilização de outros modais de transporte é economicamente inviável em diversas situações. É comum que nos meses de inverno a interdição de estradas no eixo rodoviário Brasil-Chile. Logo, a redução do custo do transporte marítimo beneficiaria diretamente o fluxo de mercadorias transacionadas com o país.

Vale destacar o valor estratégico do comércio com o Chile, 11º principal parceiro comercial do Brasil, com uma participação de 2% na nossa corrente de comércio total. A evolução da balança comercial com o país (gráfico abaixo) revela consecutivos resultados superavitários para o Brasil nos últimos anos.

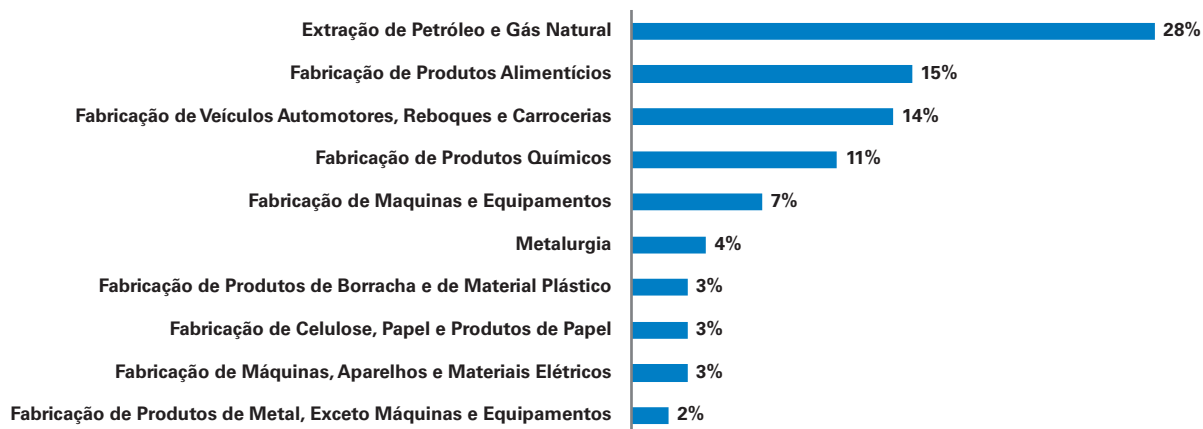
## Balança Comercial Brasil – Chile (bilhões de US\$)



Fonte: Elaboração própria com dados do FuncexData.

Em relação à participação nas exportações, o Chile é o 7º maior comprador de produtos brasileiros, tanto em relação ao total de mercadorias exportadas quanto em relação às exportações apenas de produtos manufaturados: dos US\$ 4,0 bilhões exportados pelo Brasil para o Chile em 2015, 58% foram de manufaturados. O gráfico abaixo revela os principais setores das exportações brasileiras para o Chile.

## Principais setores das exportações brasileiras para o Chile em 2015 (% do total)



Fonte: Elaboração própria com dados do FuncexData.





# 2 Relato de empresas e associações que atuam no comércio Brasil-Chile

## International Paper

- Em função do convênio, o transporte marítimo entre os dois países está restrito a apenas duas empresas, com oito navios disponíveis para a rota. Se houvesse a possibilidade de inclusão do Peru e do Equador nas rotas para o Chile, a disponibilidade de embarcações triplicaria (atingindo 29 embarcações).
- Em razão da limitação de embarcações, o custo de transporte para o Chile se torna 30% superior, em média, ao preço de envio de mercadorias para Equador e Peru. O Equador encontra-se, todavia, 40% mais distante do Brasil que o Chile.
- Entre os 137 mercados para os quais a empresa exporta, o Chile tem o frete mais caro. Em média, a diferença é de 22% frente a qualquer outra rota.
- O mecanismo de waiver proposto pelo Convênio é insatisfatório, pois exige processos especiais a cada exportação. Isso significa incluir falta de transparência, prazos e burocracia incompatíveis com as exigências do mercado.

## Indústria Brasileira de Árvores (Ibá):

- Os custos de exportação de uma das empresas do setor de árvores para a Austrália chegam a ser mais baratos que para o Chile.
- Com a denúncia do Convênio, é improvável que haja redução na oferta de embarcações. Algumas empresas, como a MSC e a CMA/CGM, já operam indiretamente na rota, via transbordo.
- Há empresas associadas ao Ibá que têm dificuldades em acessar ao mercado chileno em razão dos custos de transporte. Outras companhias precisam utilizar o transporte rodoviário por falta

de embarcações. Como o custo de transporte rodoviário é mais alto, os produtos chegam ao mercado chileno com preços menos competitivos.

- No Brasil, somente duas empresas (Hapag Lloyd e Hamburg Sud) têm frota de operação exclusiva disponível para operar a rota Brasil-Chile.
- Transportes de nossas mercadorias para o Chile têm um custo de frete entre 15 e 20%, maior se comparados aos mercados vizinhos, Peru e Equador.
- Apesar da diferença de fretes desses dois mercados, a soma do volume de papel exportado para Peru e Equador é menor que o volume total de papel exportado para o mercado chileno.

## Suzano (Papel e Celulose):

- A restrição do uso de navios de outras bandeiras – prevista no Convênio – acarreta prejuízo logístico de cerca de US\$ 540 mil/ano para a Suzano Papel.

## Associação Brasileira do Cobre (ABCobre):

- Existe suboferta de navios tanto para granel (concentrado de Cobre), quanto para carga geral (catodos breakbulk) e contêineres. Em relação a alguns aspectos mercadológicos, apresentamos referências sobre os dados de importação das empresas do setor em 2015:

Importações de empresas brasileiras com origem no Chile (2015)		
Tipo de Carga	Produto	Peso (t.)
Contêineres	Catodos de Cobre	119.808
	Vergalhão de Cobre	12.137
Carga Geral a Granel (breakbulk)	Anodos de Cobre	41.200
Carga a granel	Concentrado de Cobre	434.042

- A cadeia produtiva do Cobre assinala que a obrigatoriedade de se ter bandeira de um dos dois países (Brasil ou Chile) encarece a operação. Armadores de granel precisam ter algum tipo de associação com armadores chilenos ou brasileiros para operar a rota.

- Foi apresentada à ABCobre a possibilidade de breakbulk, em que armadores internacionais se associavam com armadores locais brasileiros para poder operar a rota. Além do custo monetário, existem vários procedimentos a serem cumpridos, tornando a participação de armadores internacionais menos atrativa.
- A situação de linhas regulares de contêineres é distinta. No entanto, ao permitir que outros operadores entrem no mercado, as condições comerciais e a qualidade do atendimento de operadores existentes poderá melhorar (aumento de portos de escala, transit time melhor etc.).
- A quebra da obrigatoriedade de bandeira no transporte marítimo entre o Brasil e o Chile, posição que a ABCobre reafirma em defesa das importações brasileiras, trará economia significativa para a cadeia produtiva, aumentando sua competitividade.

## **Paranapanema:**

- A exclusividade de bandeiras implica custo adicional de cerca de US\$ 1,00 por tonelada importada, devido a subcontratação estrangeira da empresa de bandeira chilena. A Paranapanema importa do Chile toda sua matéria-prima, cerca de 600 mil toneladas por ano. Dessa forma, a denúncia do acordo resultaria numa economia anual de US\$ 600 mil à empresa.

## **Associação Brasileira da Indústria de Higiene Pessoal, Perfumaria e Cosméticos (ABIHPEC):**

- Além do alto custo de transporte e da baixa oferta de navios/mês, o leadtime para utilização da rota marítima Brasil-Chile é superior ao tempo médio e custo do frete rodoviário.
- Até maio deste ano (2016), o Chile figura como o segundo principal mercado das exportações do setor. Alterar as condições atuais é importante para criar novas opções de contratação e reduzir custos do modal marítimo.

## **Caterpillar:**

- Apesar de as cargas exportadas pela Caterpillar serem distintas daquelas comercializadas pelas outras empresas, os problemas são semelhantes. Em razão da reduzida frequência de navios com rota direta ao Chile (apenas 1 por mês), parte das exportações para este destino utiliza

---

o modal rodoviário. É importante ressaltar que, embora mais ágil, o transporte por rodovias acarreta fretes de 2 a 3 vezes mais elevados. Dessa forma, os compradores têm arcado com custos maiores para adquirir os produtos da empresa.

- No embarque direto, a escassa oferta de fretes também resulta em custos de armazenagem. A opção a esse embarque (quinzenal, com transbordo no Panamá) reduz os custos de armazenagem, mas o transit time se eleva a 30 dias.
- A empresa alega, inclusive, que chegou a perder o direito de fornecimento de alguns equipamentos ao Chile, pois a fábrica Caterpillar da China conseguia entregar equipamentos no Chile a preços menores, muito por conta dos elevados custos de fretes praticados na rota Brasil-Chile, consideravelmente superiores às médias de preços internacionais.

## **Associação Brasileira do Alumínio (ABAL):**

- O custo do frete da rota Brasil-Chile é maior do que outros destinos no norte da América do Sul. Ele é superior, até mesmo, que o custo do frete para países localizados na África.
- Apesar de os preços da rota serem, em média, entre 20% e 35% mais altos, há relatos de empresas que ao aproveitarem trechos de rotas dos navios chegam a arcar com fretes 200% mais caros.
- O custo do modal marítimo é mais caro que o rodoviário, onde existe opção de transportadoras que precificam em reais, uma condição vantajosa no cenário de desvalorização da nossa moeda.
- Além disso, como a restrição impacta diretamente a disponibilidade de serviços/frequências, as empresas são obrigadas, muitas vezes, a operar no modal rodoviário para atender as necessidades dos compradores. Cabe destacar que esta opção é inviabilizada no inverno em função das eventuais nevascas que impedem o trânsito na Cordilheira dos Andes.



## **Associação Nacional dos Fabricantes de Cerâmica para Revestimentos, Louças Sanitárias e Congêneres (ANFACER):**

- Considerando o acordo, as empresas possuem como opções apenas a Hapag Lloyd e a H. Sud. Como estas são as únicas ofertantes da rota, os preços de frete e demais taxas são definidos sem concorrência. Há um “monopólio” na formação dos valores.
- Acreditamos que caso este acordo viesse a permitir bandeiras de outros países, outros armadores que trabalham a rota Atlântico Sul teriam interesse em ofertar novas opções para o Chile. Apesar dessa discrepância, nos últimos anos temos acompanhado que o volume de comércio Brasil-Chile tem aumentado. Enquanto empresa exportadora sentimos dificuldades em programar os embarques para um curto prazo por conta da crescente demanda.
- O modal marítimo é o mais utilizado pelo setor de revestimentos cerâmicos, porém, quando a cordilheira está aberta algumas empresas utilizam o modal rodoviário. Quando a cordilheira está fechada não há opção. Normalmente no segundo semestre os fretes sobem demasiadamente.
- O aumento médio no custo do produto em função da espera para o embarque nos portos é de R\$ 1.650,00 por CNTR. Perde-se tempo na entrega e giro do produto.
- O mercado chileno representa entre 3% e 30% do faturamento de exportações das empresas de revestimentos cerâmicos.

## **Toshiba:**

- Inicialmente ressaltamos que nossa carga é caracterizada como superdimensionada e indivisível e o corpo do transformador de potência varia de 30 a 460 toneladas de peso para transporte.
- Para o modal Marítimo, quando o peso do corpo do transformador, parte mais pesada para transporte, excede 60 toneladas, passa a ser necessário a utilização de navio breakbulk equipado com guindaste, com capacidade suficiente para içar a carga.
- Também é possível a utilização do modal Rodoviário, para cargas até 75 toneladas e 4 metros de altura, porém o transit time aumenta consideravelmente. De forma geral, para o nosso produto, para fazermos exportação para o Chile, o modal Marítimo é o mais indicado.

- 
- A exclusividade de bandeira cria uma suboferta de navios, principalmente navios breakbulk. O mecanismo de waiver proposto pelo convênio é insatisfatório para criar concorrência nesta rota. Dessa forma os valores do frete marítimo ficam bem elevados, da ordem de 30% acima de uma tarifa justa, se comparado com outras rotas.
  - O transit time é outro problema. Utilizando a rota pelo atlântico sul, seria um transit time marítimo de aproximadamente 15 dias, de porto a porto. Utilizando a rota via canal do Panamá, com transbordo em Houston, o transit time marítimo passa para aproximadamente 50 dias.
  - Outro ponto importante é sobre a nossa principal matéria-prima, o cobre, que vem do Chile e que passa pelo mesmo processo oneroso do frete.



# 3

## Posicionamento de empresas de navegação atualmente impedidas de operarem na rota Brasil-Chile

Durante *conference call* entre MDIC e CNI com as empresas MSC Brasil e CMA CGM, realizado no dia 14 de setembro, as duas empresas de navegação, atualmente não habilitadas para fazerem o transporte regular na rota Brasil - Chile, demonstraram total interesse em oferecer a opção de transporte pela rota que já operam via Canal do Panamá, assim que a reserva de carga à navios de bandeira brasileira e chilena, estabelecido no acordo bilateral de transporte marítimo entre os dois países, deixe de existir. Isso, por si só, segundo o discutido na reunião, aumentaria a competição e a disponibilidade de navios e horários, alterando favoravelmente a formação do custo de frete para os usuários.

As empresas atualmente autorizadas a operar na rota Brasil-Chile, via Estreito de Magalhães, já utilizam o mecanismos de compartilhamento de carga. Nesse sentido, as empresas consultadas informaram o interesse em aferir viabilidade mercadológica de uma atuação futura na rota por este trecho, pois com o fim da reserva de carga, a mudança seria apenas para que mais empresas pudessem participar desse mercado por meio dessa acomodação estabelecida pelo VSA.

A MSC informou que, efetivamente, o acordo impede que a empresa oferte navios na rota, apesar de já contar com serviços que operam nas costas leste e oeste das Américas. O network logístico da empresa poderia funcionar no trade Brasil - Chile que, segundo a empresa, poderia ser conectado aos hubs atuais. CMA CGM e MSC afirmaram que a configuração do serviço regular nunca pode ser testada, devido a restrição fixada pelo acordo, mas que devido às alianças operacionais, conseguem embarcar cargas imediatamente após o fim da reserva de carga.

Em relação ao mecanismo de *waiver*, previsto no acordo, o relato das empresas é de que, na prática, não existe essa possibilidade de participação no mercado. O serviço, quando solicitado pelos usuários (exportadores), é disponibilizado apenas em horários específicos, o que inviabiliza o negócio. Ainda segundo as empresas, o *waiver* é limitado a empresas dos grupos que atualmente podem fazer o serviço, mas com vínculo com outras empresas internacionais.





# 4 Parecer jurídico da CNI sobre a denúncia do acordo

## Assunto

Consulta formulada pela COMEX acerca da possibilidade jurídica de denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.

## Ementa

- Parecer solicitado pela Gerência Executiva de Comércio Exterior da CNI, “a respeito da possibilidade jurídica de denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile”
- Ações pendentes no STF não impedem ou suspendem atuação do Poder Executivo que não se relaciona diretamente ao objeto em discussão.
- Atualmente, a prática constitucional brasileira aceita a denúncia de acordos internacionais feita unilateralmente pelo Chefe do Executivo, sob o argumento de que ela nada mais é do que um ato de execução do acordo.
- Não se nega a possibilidade de o STF decidir futuramente de modo contrário à prática atual.

## Objetivo

1. Trata-se de parecer solicitado pela Gerência Executiva de Comércio Exterior da CNI, “a respeito da possibilidade jurídica de denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile”, tendo em vista a manifestação dos interessados na manutenção do acordo de que o Brasil não poderia denunciar o texto em razão de dois processos em tramitação no STF: a ADI 1625 e a ADC 39, que tratam da denúncia da Convenção 158 da OIT.

## Análise

2. De fato, o Supremo atualmente julga duas ações cujo objeto, grosso modo, é a necessidade ou não de autorização prévia do Congresso Nacional para que o chefe do Executivo ou plenipotenciário por ele indicado proceda à denúncia de um tratado em âmbito internacional, a exemplo do que ocorre com a obrigatoriedade de referendo parlamentar para adoção de atos internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

3. Ainda que não tenhamos como analisar o posicionamento do STF, uma vez que as ações estão pendentes, é evidente que os Poderes Executivo e Legislativo não podem simplesmente paralisar suas atividades à espera de decisão judicial, ainda mais quando o objeto em litígio não se relaciona diretamente com a atividade em questão. Nesse sentido, até posicionamento em contrário, o que existe hoje é um dever constitucional conferido ao Presidente da República de “manter relações com Estados estrangeiros” (art. 84, VII, CF/88). A decisão do Executivo, portanto, em nada depende, pelo menos do ponto de vista jurídico, de futuro posicionamento jurisdicional. Até mesmo o argumento da prudência, passível de justificar uma espera executiva, não se confere razoável a partir do momento em que não se tem a menor expectativa de julgamento por parte do STF, que demora, em média, cerca de 5 anos para julgar uma ADI<sup>1</sup>. Ainda que a ação 1625 esteja em pauta, inclusive com alguns votos já manifestados, nada impede que um dos ministros restantes solicite vista do processo (o que de fato ocorreu), o que pode atrasar o julgamento em mais alguns anos.

4. Portanto, a análise ora realizada possui como fundamentos a opinião doutrinária dominante e a posição do governo brasileiro até o presente momento no que se refere à denúncia de tratados.

5. No silêncio do texto constitucional sobre a denúncia, o posicionamento que se firmou no ordenamento jurídico pátrio – passível de se configurar verdadeira regra consuetudinária internacional – decorre de um famoso parecer de 1926, de autoria do então consultor jurídico do MRE, Clóvis Bevilácqua, em que sustentava que o Chefe do Executivo, na condição de Chefe de Estado, tinha a faculdade de denunciar, por si só, tratado internacional, sem, para tanto, necessitar de aquiescência parlamentar, anterior ou posterior:

---

1. Dados da FGV, no relatório “O Supremo e o Tempo”.

*Em face da Constituição Federal pode o Poder Executivo, sem ouvir o Congresso Nacional, desligar o País das obrigações de um tratado, que, no seu texto, estabeleça as condições e o modo da denúncia, como é o caso do Pacto da Sociedade das Nações, art. 1º, última parte. Essa proposição parece evidente, por si mesma. Se há no tratado uma cláusula prevendo e regulando a denúncia, quando o Congresso aprova o tratado, aprova o modo de ser o mesmo denunciado; portanto, pondo em prática essa cláusula, **o Poder Executivo apenas exerce um direito que se acha declarado no texto aprovado pelo Congresso**. O ato de denúncia é meramente administrativo. **A denúncia do tratado é modo de executá-lo**, porquanto numa de suas cláusulas se acha o direito de o dar por extinto (**grifo nosso**, apud **REZEK, Francisco**. *Direito Internacional Público*. **São Paulo: Saraiva, 1998, p. 113-114**).*

7. Não é outro o enunciado da norma de promulgação, o Decreto 75.246, de 20 de janeiro de 1975, que determina que o mencionado Convênio deverá ser “executado e cumprido tão inteiramente como nele se contém”. A denúncia feita pelo Presidente, portanto, decorre da própria execução do texto internacional aprovado e ratificado pelas vias internas legítimas! E pensar o contrário seria subverter o texto constitucional, que dispõe ser competência privativa do Presidente da República, agindo como chefe de Estado, promover a execução de tratados e demais atos internacionais, consequência lógica do art. 84, VII, da Constituição Federal.

8. Quisera o Congresso Nacional condicionar qualquer ato executório dos dispositivos da Convenção, ou mesmo afastar sua aplicação pela única vontade do chefe do Poder Executivo Federal, poderia fazê-lo mediante a apresentação de reservas ao texto, o que nunca foi feito por motivos óbvios: trata-se de verdadeiro costume constitucional brasileiro a discricionariedade presidencial para a denúncia de tratados.

9. Em suma, denunciar o acordo, quando há previsão expressa de sua possibilidade no próprio texto convencional, nada mais é do que executar o seu texto, conforme aprovado pelo Congresso Nacional, competindo somente ao Executivo fazê-lo. Esta é a posição brasileira desde 1926.

10. Dois outros pontos merecem ser ressaltados: o primeiro diz respeito à exigência de controle parlamentar para internalização de acordos que acarretem ônus ao erário público (art. 49, I, CF/88). Pelas informações encaminhadas, o acordo não possui qualquer tipo de encargo ao patrimônio público, prescindindo, portanto, de qualquer anuência ou autorização parlamentar para sua denúncia, isso se partirmos do pressuposto de que o dispositivo constitucional aplicável à adoção do texto também valeria para seu término, o que não é o caso, como vimos logo acima. Ora, até mesmo por este lado, se partirmos de uma hermenêutica extensiva e reflexa de denúncia de tratados solenes inspirada no art. 49, I, da CF/88, não pode ser outra a solução encontrada a não ser afastar a possibilidade de anuência congressual, pelo simples fato de não acarretar o acordo – ou seu término – qualquer compromisso gravoso ao patrimônio nacional.

11. O segundo ponto que merece destaque diz respeito à característica intrínseca de vigência do Convênio. Tal acordo possui prazo determinado, renovável de cinco em cinco anos. O caráter não permanente das obrigações convencionais já demonstra o objetivo das partes de facilitar ao máximo seu término, tendo em vista motivos de conveniência e oportunidade. Ainda que a renovação ocorra de modo automático, ela sempre ocorre, tendo o tratado vigência determinada por cinco anos. Tal fato reforça o caráter executório da denúncia, tendo a Presidência da República a competência plena para analisar se o pactuado anteriormente ainda atende aos interesses brasileiros. Em outros termos, trata-se de escolher os rumos da política pública relacionada ao comércio exterior entre os dois países, atividade típica do Poder Executivo.

12. Nesse sentido, merece igualmente destaque o preâmbulo do acordo, que reconhece *“a necessidade de assegurar a eficiência e regularidade dos transportes marítimos e a adoção de tarifas de fretes adequadas e estáveis”*. Em 1980 acrescentou-se outro parágrafo ao preâmbulo, reconhecendo *“a necessidade de oferecer aos usuários um serviço marítimo eficiente e oportuno”*. Se as próprias empresas e entidades atuantes no comércio com o Chile desejam a denúncia do acordo, não é outra a conclusão de que os objetivos para os quais o convênio foi constituído não mais subsistem, sendo a consequência lógica deste descompasso o seu término. Em outros termos, se as bases que levaram à conclusão do acordo se alteraram, e a situação de *“exclusividade”* é hoje prejudicial aos interesses industriais, compete ao Executivo pôr fim ao texto, conforme previsto no art. XXIX do



Convênio. Esta é a explicação para a definição de prazo de validade do acordo e para a possibilidade de denúncia após comunicação mínima de cento e vinte dias à outra parte. O objetivo do tratado, frisemos, é promover o comércio, a indústria naval e a eficiência do transporte marítimo entre os dois Estados, não perpetuar situação cômoda a determinados armadores que teriam mercado cativo para sua atividade marítima.

## Conclusão

13. Ainda que o STF firme, no futuro, posicionamento de que qualquer denúncia de acordos internacionais deva previamente passar pelo crivo congressional, no estágio atual do direito internacional e da prática constitucional brasileira, assim como da doutrina mais respeitada, a denúncia unilateral pelo Poder Executivo é possível. Em outros termos, **o posicionamento jurídico atual é pela possibilidade de denúncia unilateral**, não afastando a possibilidade de o STF, nas ações pendentes, decidir futuramente em oposição à prática atual.



# 5 Conclusão

O acordo de Transporte Marítimo com o Chile é um obstáculo ao aumento das exportações brasileiras. Desde 2014, a Confederação Nacional da Indústria (CNI) alerta o governo sobre as **distorções** que o tratado criou.

A CNI aguarda a fim do acordo, previsto para 28 de outubro, data estabelecida pela Câmara de Comércio Exterior (CAMEX) para que o Ministério do Transportes apresente uma justificativa para manter o duopólio. Na avaliação da CNI, o acordo onera o setor produtivo e encarece as mercadorias nacionais, pois restringe o frete marítimo de contêineres a navios de bandeira brasileira e chilena, únicos autorizados a transportarem cargas entre os dois países.

## Como esta reserva de carga conseguiu sobreviver 41 anos?

**Resposta:** existem alguns perdedores se a reserva acabar.

Perde o grupo restrito de armadores que estava protegido pela reserva de mercado nesse tráfego, além de alguns funcionários responsáveis pela burocracia administrativa do acordo.

### **Quem ganha? O setor produtivo e a sociedade em geral**

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, incrementando a produção, o nível de emprego e o comércio.

---

# Benefícios esperados com o fim do acordo

## 1. Fim da proteção artificial da rota Brasil-Chile-Brasil

A navegação mundial vive um período de “liberdade dos mares”. Não existem reservas de carga entre países da União Europeia ou do Nafta, por exemplo.

## 2. Aumento da oferta de navios

Em função do convênio, o transporte marítimo entre os dois países está restrito a oito navios. Com o livre-comércio, a disponibilidade de navios triplicaria, de acordo com estimativas da CNI.

## 3. Fretes mais baratos

As empresas chegam a pagar 40% a mais pelo frete atualmente. Empresas de setores importantes da economia brasileira dizem que dentre os 130 mercados para os quais exportam, o Chile tem o frete mais caro.

## 4. Previsibilidade para fechar contratos de curto prazo

Para conseguir atender contratos, as empresas são obrigadas a usar o modal rodoviário. Esta opção acarreta fretes entre duas e três vezes mais elevados e as rodovias fecham em determinados períodos no inverno devido às nevascas na Cordilheira dos Andes.

## 5. Equilíbrio nas relações comerciais

O fim da reserva beneficiará as empresas exportadoras e importadoras dos dois países melhorando o poder de negociação com os armadores brasileiros e chilenos.

## 6. Menos um obstáculo à exportação

Pesquisa da CNI com 847 empresas brasileiras aponta o custo do transporte como o principal problema para exportar. O fim do acordo ajudará a melhorar essa realidade.



# 6 Cartas enviadas pela CNI, CNA e empresas

## Confederação Nacional da Indústria (CNI)

- Declaração conjunta da CNI e da Sociedade de Fomento Fabril do Chile (SOFOFA), assinada em Santiago (Chile), no dia 7 de abril de 2015.
- Carta da CNI, assinada em Brasília, no dia 13 de abril de 2016. Enviada a MDIC, ANTAQ, MRE, MF e MAPA.
- Carta conjunta da CNI e da Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), assinada em Brasília, no dia 6 de julho de 2016. Enviada ao MAPA, MDIC, MFR, MRE e MT.
- Carta conjunta da CNI e da Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), assinada em Brasília, no dia 12 de setembro de 2016. Enviada à Presidência da República e MPOG.

## Associações e Empresas (Usuários e Armadores)

- Carta da INTERNATIONAL PAPER, assinada em São Paulo, no dia 13 de abril de 2016. Enviada à CAMEX.
- Carta da SUZANO, assinada em São Paulo, no dia 13 de abril de 2016. Enviada à CAMEX.
- Carta da Indústria Brasileira de Árvores (IBÁ), assinada em São Paulo, no dia 13 de abril de 2016. Enviada à CAMEX.
- Carta da Indústria Brasileira de Árvores (IBÁ), assinada em São Paulo, no dia 9 de setembro de 2016. Enviada à Presidência da República, CAMEX, MRE, MT, MPOG, MF.
- Carta da Associação Brasileira de Indústria Têxtil e Confecção (Abit), assinada em Brasília, no dia 8 de setembro de 2016. Enviada à Presidência da República, CAMEX, MAPA, MRE, MT, MPOG, MDIC.
- Carta da Associação Brasileira do Cobre (ABCobre), assinada em Brasília, no dia 9 de setembro de 2016. Enviada à Presidência da República, CAMEX, MRE, MT, MPOG, MF.

- 
- Carta da TOSHIBA, assinada em Brasília, no dia 9 de setembro de 2016. Enviada à Presidência da República, CAMEX, MPOG, MF, MRE e MT.
  - Carta da CATERPILLAR, assinada em Piracicaba, no dia 16 de setembro de 2016. Enviada à Presidência da República, CAMEX, MPOG, MF, MRE e MT.
  - Carta da Associação Brasileira do Alumínio (ABAL), assinada em Brasília, no dia 20 de setembro de 2016. Enviada à Presidência da República, MAPA, MPOG, MF, MRE e MT.
  - Carta da CMA CGM, assinada em São Paulo, no dia 19 de setembro de 2016. Enviada ao MDIC.

## Declaração conjunta da CNI e da Sociedade de Fomento Fabril do Chile (SOFOFA)



### Declaração conjunta entre a Sociedade de Fomento Fabril do Chile (SOFOFA) e a Confederação Nacional da Indústria do Brasil (CNI)

Com o intuito de reforçar seu compromisso em trabalhar em conjunto para aprofundar as relações comerciais e de investimento entre o Brasil e o Chile, a Sociedade de Fomento Fabril do Chile (SOFOFA) e a Confederação Nacional da Indústria do Brasil (CNI), reunidas em Santiago do Chile, em 08 de abril de 2015, por ocasião da Missão Empresarial Brasil-Chile, acordaram iniciativas prioritárias e recomendações aos governos chileno e brasileiro.

A SOFOFA e a CNI consideram que as relações entre os respectivos países estão aquém de seu potencial e devem ser expandidas para benefício mútuo das indústrias brasileiras e chilenas.

#### Integração econômica regional

O acordo comercial que rege as relações entre o Brasil e o Chile possui escopo limitado. Os interesses da indústria de ambos os países vão além da desgravação tarifária no comércio de bens. Eles incluem também a convergência de regras e regulamentos técnicos, a facilitação do comércio, a flexibilização das normas de origem, os avanços na certificação digital, a possibilidade de participar em compras governamentais, os investimentos diretos e o aprofundamento do comércio de serviços.

Nesse sentido, a SOFOFA e a CNI apoiam a ampliação temática do Acordo de Complementação Econômica nº 35, para incluir novos temas que reflitam a nova realidade da produção e assegurem vínculos de longo prazo. Com o mesmo propósito, solicitam aos governos que acelerem as iniciativas para a integração estratégica entre a Aliança do Pacífico e o Mercosul, anunciada em reunião entre os blocos ocorrida em 24 de novembro de 2014, em Santiago do Chile.

Visando ampliar e promover o acesso aos seus respectivos mercados, a SOFOFA e a CNI desenvolverão, em parceria com as agências de promoção de exportações e investimentos de seus países, análises atualizadas sobre oportunidades de integração produtiva entre ambos os países nos setores tais como metal mecânico, alimentos, cosmético e têxtil.

### Investimento

Visando ao aumento constante dos fluxos de investimentos recíprocos entre o Brasil e o Chile, a SOFOFA e a CNI solicitam aos governos que empreendam esforços conjuntos para iniciar negociações voltadas à celebração de um Acordo de Facilitação e Cooperação de Investimentos. Nesse particular, assume relevância o grupo de trabalho criado como mecanismo para avaliar o estado atual dos investimentos diretos bilaterais entre os dois países, na VIII Reunião da Comissão de Monitoramento de Comércio Brasil-Chile, em 14 de outubro de 2014.

Em paralelo, a SOFOFA e a CNI empreenderão esforços para a realização de iniciativas de promoção de investimentos em setores estratégicos, com a parceria das agências brasileira e chilena dedicadas à promoção de investimentos estrangeiros.

### Infraestrutura e logística

Temas como logística e infraestrutura devem também compor a agenda bilateral para que contribuam para maior integração física e, conseqüente, formação de cadeias regionais, maximizando os resultados de negociações comerciais.

Desde 1975, está em vigor, no tráfego marítimo Brasil-Chile, um acordo bilateral de transporte, que reserva todas as cargas do comércio marítimo aos navios de bandeira dos dois países, com a exceção de petróleo e seus derivados.

O regime de reserva de carga, ao inibir a competição entre as empresas de navegação, coloca os fretes acima do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo, elevando os custos das transações comerciais.


A SOFOFA e a CNI solicitam a revisão do Convênio sobre Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974, com o objetivo de estabelecer um cronograma para a abertura do mercado de frete marítimo.


Ademais, a SOFOFA e a CNI promoverão a troca de informações a respeito do avanço de projetos de integração física de interesse de ambos os países, com foco naqueles que tenham potencial de facilitar a movimentação de cargas, reduzir custos relacionados à logística, bem como gerar oportunidades para novas e/ou melhores vias para o comércio bilateral entre os dois países.




A SOFOFA e a CNI continuarão a trabalhar de forma conjunta para apoiar a parceria entre os governos chileno e brasileiro, sobretudo com vistas a avaliar o desenvolvimento dos temas desta Declaração Conjunta e identificar novas oportunidades de cooperação.

Santiago de Chile, 07 de abril de 2015.

  
Hermann von Mühlenbrock  
Presidente  
Sociedad de Fomento Fabril

  
Rolson Braga de Andrade  
Presidente  
Confederação Nacional da Indústria

## Carta da CNI, assinada em Brasília, no dia 13 de abril de 2016 – ANTAQ




**Carta nº 174/2016-Pres.**

Brasília, 13 de abril de 2016.  
50300-004113/16 22  
(Processo)

**Ao Senhor**  
**Fernando José de Pádua Costa Fonseca**  
Diretor-Geral Substituto da Agência Nacional de Transporte Aquaviários (Antaq)  
Brasília – DF

**Assunto: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile**



Senhor Diretor,

Em nome da Confederação Nacional da Indústria (CNI), reafirmo a Vossa Senhoria a preocupação da Indústria brasileira com relação aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade das exportações brasileiras no mercado chileno. Essa apreensão foi consignada na declaração firmada pela CNI e pela Sociedade de Fomento Fabril do Chile (Sofofa), em 8 de abril de 2016, por ocasião da Missão Empresarial Brasil-Chile, realizada naquele país.

O convênio reserva as cargas do comércio marítimo bilateral, com exceção de petróleo e seus derivados, aos navios de bandeira brasileira e chilena. Esse regime inibe a competição entre as empresas de navegação e, conseqüentemente, eleva o valor do frete, majorando os custos das transações comerciais.


A criação dessa reserva de mercado, na década de 1970, teve por objetivo a proteção e o desenvolvimento das marinhas mercantes dos dois países. No entanto, essa iniciativa, implantada ao longo de mais de 40 anos, não gerou os efeitos esperados para a Indústria naval nem o crescimento da capacidade de transporte.

Paralelamente, a restrição na oferta de navios obriga o setor produtivo engajado no comércio com o Chile a conviver com fretes elevados, ou mesmo de valores proibitivos, e com a disponibilidade de horários e de rotas limitadas ou inexistentes. Isso ocorre exatamente no momento em que o mercado internacional de navegação dispõe de superoferta de navios e de fretes cotados nos mais baixos níveis históricos.

Nesse contexto, solicitamos o apoio da Agência Nacional de Transporte Aquaviários (Antaq) para que o referido acordo bilateral seja denunciado em prol da maior competitividade dos produtos brasileiros no Chile, país listado entre os 32 mercados prioritários no Plano Nacional de Exportações.

Na expectativa de contar com o apoio de Vossa Senhoria, coloco a CNI à disposição naquilo que puder contribuir para o alcance desse objetivo.

Atenciosamente,

  
**Roberto Braga de Andrade**  
Presidente da CNI

---

<b>CNI</b> Confederação Nacional da Indústria	<b>SBN Quadra 1 Bloco C</b> Edifício Palácio Sironen 70040-903 Brasília DF	<b>Tel 611 3317 9001</b> <b>Fax 611 3317 9500</b> www.cni.org.br	<b>SESI</b> Serviço Social da Indústria	<b>SENAI</b> Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial	<b>IEL</b> Instituto Eusébio Lodi
--	--	--	---	--	---



## Carta da CNI, assinada em Brasília, no dia 13 de abril de 2016 – MDIC



Carta nº 178/2016-Pres.

Brasília, 13 de abril de 2016.

A Sua Excelência o Senhor  
**Ministro Armando Monteiro Neto**  
Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior  
Brasília – DF

**Assunto: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile**

Excelentíssimo Senhor Ministro,

Em nome da Confederação Nacional da Indústria (CNI), reafirmo a Vossa Excelência a preocupação da indústria brasileira com relação aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade das exportações brasileiras no mercado chileno. Essa apreensão foi consignada na declaração firmada pela CNI e pela Sociedade de Fomento Fabril do Chile (Sofofa), em 8 de abril de 2015, por ocasião da Missão Empresarial Brasil-Chile, realizada naquele país.

O convênio reserva as cargas do comércio marítimo bilateral, com exceção de petróleo e seus derivados, aos navios de bandeira brasileira e chilena. Esse regime inibe a competição entre as empresas de navegação e, conseqüentemente, eleva o valor do frete, majorando os custos das transações comerciais.

A criação dessa reserva de mercado, na década de 1970, teve por objetivo a proteção e o desenvolvimento das marinhas mercantes dos dois países. No entanto, essa iniciativa, implantada ao longo de mais de 40 anos, não gerou os efeitos esperados para a indústria naval nem o crescimento da capacidade de transporte.

Paralelamente, a restrição na oferta de navios obriga o setor produtivo engajado no comércio com o Chile a conviver com fretes elevados, ou mesmo de valores proibitivos, e com a disponibilidade de horários e de rotas limitadas ou inexistentes. Isso ocorre exatamente no momento em que o mercado internacional de navegação dispõe de superoferta de navios e de fretes cotados nos mais baixos níveis históricos.

Nesse contexto, solicitamos o apoio do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior para que o referido acordo bilateral seja denunciado em prol da maior competitividade dos produtos brasileiros no Chile, país listado entre os 32 mercados prioritários no Plano Nacional de Exportações.

Na expectativa de contar com o apoio de Vossa Excelência, coloco a CNI à disposição naquilo que puder contribuir para o alcance desse objetivo.

Atenciosamente,

  
**Robson Braga de Andrade**  
Presidente da CNI

CNI  
Confederação  
Nacional da  
Indústria

SBN Quadra 1 Bloco C  
Edifício Roberto Simonsen  
70040-903 Brasília DF

Tel (61) 3317 9001  
Fax (61) 3317 9500  
www.cni.org.br

SESI  
Serviço Social  
da Indústria

SENAI  
Serviço Nacional  
de Aprendizagem Industrial

IEL  
Instituto  
Euvaldo Lodi

## Carta da CNI, assinada em Brasília, no dia 13 de abril de 2016 – MRE



Carta nº 176/2016-Pres.

Brasília, 13 de abril de 2016.

A Sua Excelência o Senhor  
**Ministro Mauro Vieira**  
Ministério das Relações Exteriores  
Brasília – DF

**Assunto: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile**

Excelentíssimo Senhor Ministro,

Em nome da Confederação Nacional da Indústria (CNI), reafirmo a Vossa Excelência a preocupação da indústria brasileira com relação aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade das exportações brasileiras no mercado chileno. Essa apreensão foi consignada na declaração firmada pela CNI e pela Sociedade de Fomento Fabril do Chile (Sofofa), em 8 de abril de 2015, por ocasião da Missão Empresarial Brasil-Chile, realizada naquele país.

O convênio reserva as cargas do comércio marítimo bilateral, com exceção de petróleo e seus derivados, aos navios de bandeira brasileira e chilena. Esse regime inibe a competição entre as empresas de navegação e, conseqüentemente, eleva o valor do frete, majorando os custos das transações comerciais.

A criação dessa reserva de mercado, na década de 1970, teve por objetivo a proteção e o desenvolvimento das marinhas mercantes dos dois países. No entanto, essa iniciativa, implantada ao longo de mais de 40 anos, não gerou os efeitos esperados para a indústria naval nem o crescimento da capacidade de transporte.

Paralelamente, a restrição na oferta de navios obriga o setor produtivo engajado no comércio com o Chile a conviver com fretes elevados, ou mesmo de valores proibitivos, e com a disponibilidade de horários e de rotas limitadas ou inexistentes. Isso ocorre exatamente no momento em que o mercado internacional de navegação dispõe de superoferta de navios e de fretes cotados nos mais baixos níveis históricos.

Nesse contexto, solicitamos o apoio do Ministério das Relações Exteriores para que o referido acordo bilateral seja denunciado em prol da maior competitividade dos produtos brasileiros no Chile, país listado entre os 32 mercados prioritários no Plano Nacional de Exportações.

Na expectativa de contar com o apoio de Vossa Excelência, coloco a CNI à disposição naquilo que puder contribuir para o alcance desse objetivo.

Atenciosamente,

  
**Robinson Braga de Andrade**  
Presidente da CNI

CNI  
Confederação  
Nacional da  
Indústria

SBN Quadra 1 Bloco C  
Edifício Roberto Smonsén  
70040-903 Brasília DF

Tel (61) 3317 9001  
Fax (61) 3317 9500  
www.cni.org.br

SESI  
Serviço Social  
da Indústria

SENAI  
Serviço Nacional  
de Aprendizagem Industrial

IEL  
Instituto  
Euvelto Lodi





## Carta da CNI, assinada em Brasília, no dia 13 de abril de 2016 – MF



Carta nº 177/2016-Pres.

Brasília, 13 de abril de 2016.

A Sua Excelência o Senhor  
**Ministro Nelson Barbosa**  
Ministério da Fazenda  
Brasília – DF

**Assunto: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile**

Excelentíssimo Senhor Ministro,

Em nome da Confederação Nacional da Indústria (CNI), reafirmo a Vossa Excelência a preocupação da indústria brasileira com relação aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade das exportações brasileiras no mercado chileno. Essa apreensão foi consignada na declaração firmada pela CNI e pela Sociedade de Fomento Fabril do Chile (Sofofa), em 8 de abril de 2015, por ocasião da Missão Empresarial Brasil-Chile, realizada naquele país.

O convênio reserva as cargas do comércio marítimo bilateral, com exceção de petróleo e seus derivados, aos navios de bandeira brasileira e chilena. Esse regime inibe a competição entre as empresas de navegação e, conseqüentemente, eleva o valor do frete, majorando os custos das transações comerciais.


A criação dessa reserva de mercado, na década de 1970, teve por objetivo a proteção e o desenvolvimento das marinhas mercantes dos dois países. No entanto, essa iniciativa, implantada ao longo de mais de 40 anos, não gerou os efeitos esperados para a indústria naval nem o crescimento da capacidade de transporte.

Paralelamente, a restrição na oferta de navios obriga o setor produtivo engajado no comércio com o Chile a conviver com fretes elevados, ou mesmo de valores proibitivos, e com a disponibilidade de horários e de rotas limitadas ou inexistentes. Isso ocorre exatamente no momento em que o mercado internacional de navegação dispõe de superoferta de navios e de fretes cotados nos mais baixos níveis históricos.

Nesse contexto, solicitamos o apoio do Ministério da Fazenda para que o referido acordo bilateral seja denunciado em prol da maior competitividade dos produtos brasileiros no Chile, país listado entre os 32 mercados prioritários no Plano Nacional de Exportações.

Na expectativa de contar com o apoio de Vossa Excelência, coloco a CNI à disposição naquilo que puder contribuir para o alcance desse objetivo.

Atenciosamente,

  
**Robson Braga de Andrade**  
Presidente da CNI



CNI  
Confederação  
Nacional da  
Indústria

SEN Quadra 1 Bloco C  
Edifício Roberto Simonsen  
70040-903 Brasília DF

Tel (61) 3317-9001  
Fax (61) 3317-9500  
www.cni.org.br

SESI  
Serviço Social  
da Indústria

SENAI  
Serviço Nacional  
de Aprendizagem Industrial

IEL  
Instituto  
Eusébio Lodi

## Carta da CNI, assinada em Brasília, no dia 13 de abril de 2016 – MAPA



Carta nº 175/2016-Pres.

Brasília, 13 de abril de 2016.

A Sua Excelência a Senhora  
**Ministra Kátia Abreu**  
Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento  
Brasília – DF

**Assunto: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile**

Excelentíssima Senhora Ministra,

Em nome da Confederação Nacional da Indústria (CNI), reafirmo a Vossa Excelência a preocupação da indústria brasileira com relação aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade das exportações brasileiras no mercado chileno. Essa apreensão foi consignada na declaração firmada pela CNI e pela Sociedade de Fomento Fabril do Chile (Sofofa), em 8 de abril de 2015, por ocasião da Missão Empresarial Brasil-Chile, realizada naquele país.

O convênio reserva as cargas do comércio marítimo bilateral, com exceção de petróleo e seus derivados, aos navios de bandeira brasileira e chilena. Esse regime inibe a competição entre as empresas de navegação e, conseqüentemente, eleva o valor do frete, majorando os custos das transações comerciais.

A criação dessa reserva de mercado, na década de 1970, teve por objetivo a proteção e o desenvolvimento das marinhas mercantes dos dois países. No entanto, essa iniciativa, implantada ao longo de mais de 40 anos, não gerou os efeitos esperados para a indústria naval nem o crescimento da capacidade de transporte.

Paralelamente, a restrição na oferta de navios obriga o setor produtivo engajado no comércio com o Chile a conviver com fretes elevados, ou mesmo de valores proibitivos, e com a disponibilidade de horários e de rotas limitadas ou inexistentes. Isso ocorre exatamente no momento em que o mercado internacional de navegação dispõe de superoferta de navios e de fretes cotados nos mais baixos níveis históricos.

Nesse contexto, solicitamos o apoio do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento para que o referido acordo bilateral seja denunciado em prol da maior competitividade dos produtos brasileiros no Chile, país listado entre os 32 mercados prioritários no Plano Nacional de Exportações.

Na expectativa de contar com o apoio de Vossa Excelência, coloco a CNI à disposição naquilo que puder contribuir para o alcance desse objetivo.

Atenciosamente,

  
**Robson Braga de Andrade**  
Presidente da CNI

*Silvana Paes*  
*14/04/16*  
*10:21hs*

CNI Confederação Nacional da Indústria	SBN Quadra 1 Bloco C Edifício Roberto Simonsen 70040-903 Brasília DF	Tel (61) 3317-9001 Fax (61) 3317-9500 www.cni.org.br	SESI Serviço Social da Indústria	SENAI Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial	IEL Instituto Eivaldo Lodi
---	--	--	--	---	----------------------------------



## Carta conjunta da CNI e da Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), assinada em Brasília, no dia 6 de julho de 2016 – MAPA



Carta nº 334/2016-Pres.

Brasília, 6 de julho de 2016.

A Sua Excelência o Senhor  
**Ministro Blairo Maggi**  
Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento  
Brasília – DF

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA,  
PECUARIA E ABASTECIMENTO  
PROTOCOLO GERAL/MAPA

Em: 07/07/2016

Hora: 17:18  
SE/SPOA/CSG/DCA

Assunto: **Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile**

Excelentíssimo Senhor Ministro,

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) e a Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), em conjunto, expressam preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade das exportações brasileiras dos setores industrial e agropecuário no mercado chileno.

Com exceção de petróleo e seus derivados, o convênio estabelece reserva exclusiva aos navios de bandeira brasileira e chilena às cargas do comércio marítimo entre os dois países. Esse regime de reserva impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva o valor do frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta na majoração das transações comerciais.

A criação dessa reserva de mercado, na década de 1970, teve por objetivo proteger e desenvolver as marinhas mercantes do Brasil e do Chile. Passados mais de 40 anos, no entanto, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, tanto em termos de desenvolvimento da indústria naval quanto do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor produtivo brasileiro engajado no comércio com o Chile a conviver com fretes elevados ou mesmo proibitivos, e com a disponibilidade de horários e de rotas de comércio limitada ou inexistente.

Diante do cenário de superoferta de navios, os fretes estão sendo cotados em valores históricos mínimos no mercado internacional de navegação. Porém, mais da metade de todo o comércio entre Brasil e Chile, que é realizado por via marítima, deixa de usufruir dessas vantagens.

Nesse contexto e em um momento em que a prática de livre comércio torna-se fundamental para a retomada do crescimento da economia brasileira, a CNI e a CNA solicitam formalmente o apoio desse Ministério para que referido convênio bilateral seja denunciado em prol da maior competitividade dos produtos brasileiros no Chile, que é o 9º maior parceiro comercial brasileiro e o 3º entre os países da América Latina.



Confederação Nacional da Indústria

**CNI. A FORÇA DO BRASIL INDÚSTRIA**




Confederação de Agricultura  
e Pecuária do Brasil

*(folha 2/2 da Carta nº 334/2016-Pres.)*

Na expectativa de contar com o apoio de Vossa Excelência para o exposto, colocamos a CNI e a CNA à disposição naquilo que puderem contribuir para o alcance desse objetivo.

Atenciosamente,

  
**Robson Braga de Andrade**  
Presidente da CNI

  
**João Martins da Silva Junior**  
Presidente da CNA

Cópias:

Secretário executivo Eumar Roberto Novacki  
Secretário Interino de Relações Internacionais do Agronegócio, Odilson Luiz Ribeiro e Silva  
Presidente da Câmara Setorial e Temática de Infraestrutura e Logística, Edeon Vaz Ferreira  
Secretário da Câmara Setorial e Temática de Infraestrutura e Logística, Carlos Alberto Nunes Batista

## Carta conjunta da CNI e da Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), assinada em Brasília, no dia 6 de julho de 2016 – MDIC



**Carta nº 333/2016-Pres.**

Brasília, 6 de julho de 2016.

A Sua Excelência o Senhor  
**Ministro Marcos Pereira**  
Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços  
Brasília – DF



**Assunto: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile**

Excelentíssimo Senhor Ministro,

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) e a Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), em conjunto, expressam preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade das exportações brasileiras dos setores industrial e agropecuário no mercado chileno.

Com exceção de petróleo e seus derivados, o convênio estabelece reserva exclusiva aos navios de bandeira brasileira e chilena às cargas do comércio marítimo entre os dois países. Esse regime de reserva impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva o valor do frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta na majoração das transações comerciais.

A criação dessa reserva de mercado, na década de 1970, teve por objetivo proteger e desenvolver as marinhas mercantes do Brasil e do Chile. Passados mais de 40 anos, no entanto, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, tanto em termos de desenvolvimento da indústria naval quanto do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor produtivo brasileiro engajado no comércio com o Chile a conviver com fretes elevados ou mesmo proibitivos, e com a disponibilidade de horários e de rotas de comércio limitada ou inexistente.

Diante do cenário de superoferta de navios, os fretes estão sendo cotados em valores históricos mínimos no mercado internacional de navegação. Porém, mais da metade de todo o comércio entre Brasil e Chile, que é realizado por via marítima, deixa de usufruir dessas vantagens.

Nesse contexto e em um momento em que a prática de livre comércio torna-se fundamental para a retomada do crescimento da economia brasileira, a CNI e a CNA solicitam formalmente o apoio desse Ministério para que referido convênio bilateral seja denunciado em prol da maior competitividade dos produtos brasileiros no Chile, que é o 9º maior parceiro comercial brasileiro e o 3º entre os países da América Latina.



Confederação Nacional da Indústria

**CNI. A FORÇA DO BRASIL INDUSTRIA**




Confederação da Agricultura  
e Pecuária do Brasil

(folha 2/2 da Carta nº 333/2016-Pres.)

Na expectativa de contar com o apoio de Vossa Excelência para o exposto, colocamos a CNI e a CNA à disposição naquilo que puderem contribuir para o alcance desse objetivo.

Atenciosamente,

  
**Robson Braga de Andrade**  
Presidente da CNI

  
**João Martins da Silva Junior**  
Presidente da CNA

Cópias:

Secretário executivo Fernando de Magalhães Furlan

Secretário de Comércio Exterior, Daniel Godinho

Secretária executiva da Câmara de Comércio Exterior (Camex), Anamella Soccal Seyffarth

## Carta conjunta da CNI e da Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), assinada em Brasília, no dia 6 de julho de 2016 – MF



Carta nº 332/2016-Pres.

Brasília, 6 de julho de 2016.

A Sua Excelência o Senhor  
**Ministro Henrique Meirelles**  
Ministério da Fazenda  
Brasília – DF

**Assunto: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile**

Excelentíssimo Senhor Ministro,

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) e a Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), em conjunto, expressam preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade das exportações brasileiras dos setores industrial e agropecuário no mercado chileno.

Com exceção de petróleo e seus derivados, o convênio estabelece reserva exclusiva aos navios de bandeira brasileira e chilena às cargas do comércio marítimo entre os dois países. Esse regime de reserva impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva o valor do frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta na majoração das transações comerciais.

A criação dessa reserva de mercado, na década de 1970, teve por objetivo proteger e desenvolver as marinhas mercantes do Brasil e do Chile. Passados mais de 40 anos, no entanto, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, tanto em termos de desenvolvimento da indústria naval quanto do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor produtivo brasileiro engajado no comércio com o Chile a conviver com fretes elevados ou mesmo proibitivos, e com a disponibilidade de horários e de rotas de comércio limitada ou inexistente.

Diante do cenário de superoferta de navios, os fretes estão sendo cotados em valores históricos mínimos no mercado internacional de navegação. Porém, mais da metade de todo o comércio entre Brasil e Chile, que é realizado por via marítima, deixa de usufruir dessas vantagens.

Nesse contexto e em um momento em que a prática de livre comércio torna-se fundamental para a retomada do crescimento da economia brasileira, a CNI e a CNA solicitam formalmente o apoio desse Ministério para que referido convênio bilateral seja denunciado em prol da maior competitividade dos produtos brasileiros no Chile, que é o 9º maior parceiro comercial brasileiro e o 3º entre os países da América Latina.



Confederação Nacional da Indústria

CNI. A FORÇA DO BRASIL INDÚSTRIA



Confederação da Agricultura  
e Pecuária do Brasil

(folha 2/2 da Carta nº 332/2016-Pres.)

Na expectativa de contar com o apoio de Vossa Excelência para o exposto, colocamos a CNI e a CNA à disposição naquilo que puderem contribuir para o alcance desse objetivo.

Atenciosamente,

  
Robson Braga de Andrade  
Presidente da CNI

  
João Martins da Silva Junior  
Presidente da CNA

Cópias:

Secretário de Assuntos Internacionais, Luis Antonio Balduino Carneiro  
Secretário executivo Tarclisio José Massote de Godoy  
Secretário da Receita Federal do Brasil, Jorge Antônio Deher Rachid



## Carta conjunta da CNI e da Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), assinada em Brasília, no dia 6 de julho de 2016 – MRE



Confederação Nacional da Indústria

CNI. A FORÇA DO BRASIL INDÚSTRIA



Confederação da Agricultura  
e Pecuária do Brasil

Carta nº 335/2016-Pres.



Brasília, 6 de julho de 2016.

A Sua Excelência o Senhor  
**Ministro José Serra**  
Ministério de Relações Exteriores  
Brasília – DF

**Assunto: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile**

Excelentíssimo Senhor Ministro,

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) e a Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), em conjunto, expressam preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade das exportações brasileiras dos setores industrial e agropecuário no mercado chileno.

Com exceção de petróleo e seus derivados, o convênio estabelece reserva exclusiva aos navios de bandeira brasileira e chilena às cargas do comércio marítimo entre os dois países. Esse regime de reserva impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva o valor do frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta na majoração das transações comerciais.

A criação dessa reserva de mercado, na década de 1970, teve por objetivo proteger e desenvolver as marinhas mercantes do Brasil e do Chile. Passados mais de 40 anos, no entanto, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, tanto em termos de desenvolvimento da indústria naval quanto do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor produtivo brasileiro engajado no comércio com o Chile a conviver com fretes elevados ou mesmo proibitivos, e com a disponibilidade de horários e de rotas de comércio limitada ou inexistente.

Diante do cenário de superoferta de navios, os fretes estão sendo cotados em valores históricos mínimos no mercado internacional de navegação. Porém, mais da metade de todo o comércio entre Brasil e Chile, que é realizado por via marítima, deixa de usufruir dessas vantagens.

Nesse contexto e em um momento em que a prática de livre comércio torna-se fundamental para a retomada do crescimento da economia brasileira, a CNI e a CNA solicitam formalmente o apoio desse Ministério para que referido convênio bilateral seja denunciado em prol da maior competitividade dos produtos brasileiros no Chile, que é o 9º maior parceiro comercial brasileiro e o 3º entre os países da América Latina.



Confederação Nacional da Indústria

CNI. A FORÇA DO BRASIL INDÚSTRIA




Confederação de Agricultura  
e Pecuária do Brasil

(folha 2/2 da Carta nº 335/2016-Pres.)

Na expectativa de contar com o apoio de Vossa Excelência para o exposto, colocamos a CNI e a CNA à disposição naquilo que puderem contribuir para o alcance desse objetivo.

Atenciosamente,

  
Robson Braga de Andrade  
Presidente da CNI

  
João Martins da Silva Junior  
Presidente da CNA

Cópias:

Embaixador Marcos Bezerra Abbott Galvão, secretário-geral das Relações Exteriores

Embaixador Carlos Márcio Cozendey, subsecretário-geral de Assuntos Econômicos e Financeiros

Embaixador Paulo Estivallet de Mesquita, subsecretário-geral da América do Sul, Central e do Caribe

Embaixador do Brasil no Chile, Georges Lamazière



## Carta conjunta da CNI e da Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), assinada em Brasília, no dia 6 de julho de 2016 – MT



Confederação Nacional da Indústria  
CNI. A FORÇA DO BRASIL INDÚSTRIA

MINISTERIO DOS TRANSPORTES  
RECEBIDO:  
Protocolo-Geral/CGRL/SAAD  
Em 07/07/2016  
Hora: 17.25  
- *Patricia*  
Ass. Carimbo



Confederação de Agricultura  
e Pecuária do Brasil

Carta nº 339/2016-Pres.

Brasília, 6 de julho de 2016.

A Sua Excelência o Senhor  
**Ministro Maurício Quintella Lessa**  
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil  
Brasília – DF

Assunto: **Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile**

Excelentíssimo Senhor Ministro,

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) e a Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), em conjunto, expressam preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade das exportações brasileiras dos setores industrial e agropecuário no mercado chileno.

Com exceção de petróleo e seus derivados, o convênio estabelece reserva exclusiva aos navios de bandeira brasileira e chilena às cargas do comércio marítimo entre os dois países. Esse regime de reserva impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva o valor do frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta na majoração das transações comerciais.

A criação dessa reserva de mercado, na década de 1970, teve por objetivo proteger e desenvolver as marinhas mercantes do Brasil e do Chile. Passados mais de 40 anos, no entanto, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, tanto em termos de desenvolvimento da indústria naval quanto do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor produtivo brasileiro engajado no comércio com o Chile a conviver com fretes elevados ou mesmo proibitivos, e com a disponibilidade de horários e de rotas de comércio limitada ou inexistente.

Diante do cenário de superoferta de navios, os fretes estão sendo cotados em valores históricos mínimos no mercado internacional de navegação. Porém, mais da metade de todo o comércio entre Brasil e Chile, que é realizado por via marítima, deixa de usufruir dessas vantagens.

Nesse contexto e em um momento em que a prática de livre comércio toma-se fundamental para a retomada do crescimento da economia brasileira, a CNI e a CNA solicitam formalmente o apoio desse Ministério para que referido convênio bilateral seja denunciado em prol da maior competitividade dos produtos brasileiros no Chile, que é o 9º maior parceiro comercial brasileiro e o 3º entre os países da América Latina.



Confederação Nacional da Indústria

CNI. A FORÇA DO BRASIL INDÚSTRIA



Confederação da Agricultura  
e Pecuária do Brasil

(folha 2/2 da Carta nº 339/2016-Pres.)

Na expectativa de contar com o apoio de Vossa Excelência para o exposto, colocamos a CNI e a CNA à disposição naquilo que puderem contribuir para o alcance desse objetivo.

Atenciosamente,

  
**Robson Braga de Andrade**  
Presidente da CNI

  
**João Martins da Silva Junior**  
Presidente da CNA

Cópia:  
Secretário executivo Fernando Fortes Meiro Filho



## Carta conjunta da CNI e da Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), assinada em Brasília, no dia 12 de setembro de 2016 – Presidência da República



Carta nº 483/2016-Pres.

Brasília, 12 de setembro de 2016.

A Sua Excelência o Senhor  
**Wellington Moreira Franco**  
Secretário Executivo do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República  
Brasília – DF



Assunto: **Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile**

Excelentíssimo Senhor Secretário,

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) e a Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) expressam preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade das exportações brasileiras dos setores industrial e agropecuário no mercado chileno.

Com exceção do petróleo e de seus derivados, o convênio estabelece reserva exclusiva aos navios de bandeira brasileira e chilena às cargas do comércio marítimo entre os dois países. Essa reserva de carga impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva os custos do frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta na majoração das transações comerciais.

A criação da reserva de mercado na década de 1970 deu-se com o objetivo de proteger e desenvolver as marinhas mercantes do Brasil e do Chile. Passados 41 anos de vigência do acordo, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, seja em termos de desenvolvimento da indústria naval, seja do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor produtivo dos dois países, engajado no comércio bilateral, a conviver com fretes elevados, ou mesmo proibitivos, e com a disponibilidade limitada ou inexistente de horários e de rotas para o comércio.

Por outro lado, no cenário global, há superoferta de navios e os fretes estão sendo cotados nos valores históricos mais baixos do mercado internacional de navegação. Na contramão, mais da metade de todo o comércio Brasil-Chile, que é realizado por via marítima, deixa de usufruir dessas condições vantajosas.

Nesse contexto e em um momento em que a prática do livre-comércio torna-se fundamental para a retomada do crescimento da economia brasileira, a CNI e a CNA vêm, formalmente, solicitar o apoio dessa Secretaria Executiva para que referido convênio bilateral seja denunciado em prol da maior competitividade dos produtos brasileiros no Chile, que é o nono maior parceiro comercial brasileiro e o terceiro entre os países da América Latina.

Na expectativa de contar com o apoio de Vossa Excelência, colocamos a CNI e a CNA à disposição naquilo que pudermos contribuir para a realização desse objetivo.

Atenciosamente,

  
Babson Braga de Andrade  
Presidente da CNI

  
João Martins da Silva Junior  
Presidente da CNA

## Carta conjunta da CNI e da Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), assinada em Brasília, no dia 12 de setembro de 2016 – MPOG



Carta nº 484/2016-Pres.

Brasília, 12 de setembro de 2016.

A Sua Excelência o Senhor  
**Ministro Dyogo Oliveira**  
Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão  
Brasília – DF

Carla Rodrigues Silva  
Serviço de Protocolo  
Sape 2807176  
DIARPIODINIC/BSPLA/DIPLAMP  
14 - 09 - 16

**Assunto: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile**

Excelentíssimo Senhor Ministro,

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) e a Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) expressam preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade das exportações brasileiras dos setores industrial e agropecuário no mercado chileno.

Com exceção do petróleo e de seus derivados, o convênio estabelece reserva exclusiva aos navios de bandeira brasileira e chilena às cargas do comércio marítimo entre os dois países. Essa reserva de carga impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva os custos do frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta na majoração das transações comerciais.

A criação da reserva de mercado na década de 1970 deu-se com o objetivo de proteger e desenvolver as marinhas mercantes do Brasil e do Chile. Passados 41 anos de vigência do acordo, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, seja em termos de desenvolvimento da indústria naval, seja do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor produtivo dos dois países, engajado no comércio bilateral, a conviver com fretes elevados, ou mesmo proibitivos, e com a disponibilidade limitada ou inexistente de horários e de rotas para o comércio.

Por outro lado, no cenário global, há superoferta de navios e os fretes estão sendo cotados nos valores históricos mais baixos do mercado internacional de navegação. Na contramão, mais da metade de todo o comércio Brasil-Chile, que é realizado por via marítima, deixa de usufruir dessas condições vantajosas.

Nesse contexto e em um momento em que a prática do livre-comércio torna-se fundamental para a retomada do crescimento da economia brasileira, a CNI e a CNA vêm, formalmente, solicitar o apoio dessa Secretaria Executiva para que referido convênio bilateral seja denunciado em prol da maior competitividade dos produtos brasileiros no Chile, que é o nono maior parceiro comercial brasileiro e o terceiro entre os países da América Latina.

Na expectativa de contar com o apoio de Vossa Excelência, colocamos a CNI e a CNA à disposição naquilo que pudermos contribuir para a realização desse objetivo.

Atenciosamente,

  
Robson Braga de Andrade  
Presidente da CNI

  
João Martins da Silva Júnior  
Presidente da CNA



## Carta da INTERNATIONAL PAPER, assinada em São Paulo, no dia 13 de abril de 2016 – CAMEX

INTERNATIONAL  PAPER

**EDUARDO IMPERATRIZ FONSECA**  
GERENTE DE RELAÇÕES GOVERNAMENTAIS  
AMÉRICA LATINA

INTERNATIONAL PAPER DO BRASIL LTDA  
AV. ENGENHEIRO LUIS CARLOS BERRINI, 105,  
16º ANDAR – 04571-010 – SÃO PAULO, SP  
TEL 11 3797 5749  
[eduardo.fonseca@ipaper.com](mailto:eduardo.fonseca@ipaper.com)

São Paulo, 13 de abril de 2016

À sua Excelência a senhora  
**Secretária-Executiva Anamelia Soccal Seyffarth**  
Secretaria Executiva da Câmara de Comércio Exterior  
Brasília - DF

Assunto: Competitividade das Exportações Brasileiras para o Chile

Senhora Secretária,

Venho por meio desta, solicitar atenção da senhora em relação à perda de competitividade das exportações de produtos acabados produzidos no Brasil para o Chile, utilizando o serviço de frete marítimo. Temos nos últimos anos observado um aumento dos preços de frete que não acompanham os valores globais aplicados no comércio exterior, e de acordo com os armadores a grande razão disso é o Convênio firmado entre Brasil e Chile sobre Transportes Marítimos, de 1974.

Em função dos recentes desafios vividos pela Argentina, o Chile tornou-se o mercado mais relevante para destino de papéis produzidos no Brasil. No nosso caso, são mais de 75 mil toneladas exportadas para este país anualmente, ou aproximadamente 15% de nossa exportação.

Infelizmente, em um momento em que a prática de livre comércio torna-se fundamental para o crescimento das economias, encontramos uma barreira quase que intransponível. Em função do convênio, hoje o transporte marítimo entre os dois países está limitado a apenas duas empresas, com oito navios diferentes disponíveis para a rota. Não há ainda a possibilidade de utilizar o serviço de transbordo para melhores condições competitivas. Note que se compararmos com outros países como Equador e Peru, este número de embarcações sobre para 29.

Considerando apenas o transporte porto a porto, essa limitação de embarcações se reflete em um valor cerca de 30% superior em média, para o transporte de cargas para o Chile, considerando estes dois outros mercados, lembrando que o percurso para o Chile é cerca de 40% mais curto do que o percurso aoa Equador.

Senhora Secretária, o tema já foi apresentado pelo nosso Presidente Global em diversas ocasiões aos Ministros de estado da Casa Civil e do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, em função de sua atuação desde a fundação do Fórum de Altos Executivos Brasil-Estados Unidos. Já foi também apresentado a outros órgãos do Governo, e a conclusão é que a Camex é o órgão mais adequado para avaliar esta anomalia com impactos no Comércio Exterior. A solução vislumbrada por nós de forma definitiva e com a maior segurança jurídica possível, é a denuncia do acordo.

Agradeço antecipadamente vossa atenção a esta solicitação, e espero ter a oportunidade de esclarecer quaisquer pontos necessários para a senhora e sua equipe.

Com cerca de US\$ 3 bilhões investidos no Brasil, a International Paper possui unidades fabris nos estados de São Paulo, Mato Grosso do Sul, Goiás e Amazonas. Em São Paulo são sete plantas em seis municípios, e 102.000 hectares de florestas próprias. Metade de nossa produção nacional é exportada a aproximadamente 130 mercados em todos os continentes, nos posicionando como o maior usuário de contêineres secos do porto de Santos. Globalmente a empresa é líder na produção de papéis não revestidos e embalagens, com operações na América do Norte, Europa, América Latina, Rússia, Ásia e Norte da África. Sediada em Memphis, nos Estados Unidos, a companhia emprega aproximadamente 70 mil colaboradores globalmente. O faturamento da IP em 2015 foi de US\$31 bilhões.

Aproveito a ocasião para reiterar os votos de elevada estima e apreço.

Respeitosamente,

  
INTERNATIONAL PAPER DO BRASIL LTDA.





## Carta da SUZANO, assinada em São Paulo, no dia 13 de abril de 2016 – CAMEX



São Paulo, 13 de abril de 2016

Exma. Sra.  
Secretária-Executiva **Anamelia Socal Seyffarth**  
Secretaria Executiva da Câmara de Comércio Exterior  
Brasília - DF

**Assunto: Perda de Competitividade nas exportações brasileiras para o Chile**

Exma. Sra. Secretária,

Por meio desta, solicito atenção da senhora em relação à perda de competitividade das exportações de produtos acabados produzidos no Brasil para o Chile, utilizando o serviço de frete marítimo. Nos últimos anos observamos um aumento de preço de frete que não acompanha os valores globais aplicados no comércio exterior, e de acordo com os armadores a grande razão disso é o Convênio firmado entre Brasil e Chile sobre Transportes Marítimos, de 1974.

Devido à crise econômica que o Brasil atravessa, o Chile tornou-se um mercado relevante para destino de papéis produzidos no Brasil.

Hoje, em função do convênio, o transporte marítimo entre os dois países está limitado a apenas duas empresas, com oito navios diferentes disponíveis para a rota. Não existe a possibilidade de utilizar o serviço de transbordo para melhores condições competitivas. Note que se compararmos com outros países como Equador e Peru, este número de embarcações sobe para 29.

Devido à existência do convênio, a impossibilidade de se utilizar outras empresas para o percurso em questão, acarreta um prejuízo logístico para a Suzano Papel em torno de USD 540.000 / ano.

Senhora Secretária, a IBA (Indústria Brasileira de Árvores), nossa associação de classe, juntamente com outras empresas do setor de Papel e Celulose, já apresentou o tema ao Ministro do Estado da Casa Civil e do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Já foi também apresentado a outros órgãos do Governo, e a conclusão é que a CAMEX é o órgão mais adequado para esta anomalia com impactos no Comércio Exterior. A solução proposta por nós de forma efetiva e segura do ponto de vista jurídico, é a denúncia do acordo.

Na expectativa que V.Exa. atenderá a nossa solicitação, aproveitamos a oportunidade para reiterar os nossos mais sinceros votos de estima e consideração.

Cordialmente,

Felipe de Faria Zumpano

Tel. +55 11 3503-9102  
Gerente de Relações Governamentais  
Suzano Papel e Celulose S.A.

## Carta da Indústria Brasileira de Árvores (IBÁ), assinada em São Paulo, no dia 13 de abril de 2016 – CAMEX



indústria brasileira de árvores

São Paulo, 13 de abril de 2016.

Ilma. Sra.  
Anamélia Soccal Seyffarth  
Secretaria-Executiva da Câmara de Comércio Exterior - CAMEX  
Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – MDIC

### **Ref.: Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile – “Acordo de Bandeiras”**

Prezada Senhora,

A Indústria Brasileira de Árvores – IBÁ, entidade responsável pela representação institucional da cadeia produtiva de árvores plantadas em nível nacional, reporta-se a esta Secretaria a respeito das dificuldades enfrentadas pelo setor decorrentes da perda de competitividade de nossos embarques marítimos ao Chile.

Em apoio aos escritórios de nossas associadas **International Paper** e **Suzano Papel e Celulose** (anexos) salientamos que o Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile é, de acordo com levantamento realizado junto ao Comitê de Comércio Exterior da IBÁ, a principal causa da perda de competitividade de nossos embarques ao Chile.

Enfatizamos, através desta, a necessidade de acabarmos com este instrumento de reserva de mercado que só vem causando prejuízos à indústria nacional desde a sua criação, em 1974.

Agradecemos a atenção dispensada e aproveitamos o ensejo para manifestar nossos votos de consideração e apreço. Permanecemos à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais que se façam necessários.

Atenciosamente,

  
Guilherme Cassaro  
Relações Internacionais

**São Paulo:**  
Rua Olímpíadas, 66 - 9º andar - São Paulo - SP  
CEP: 04551-000  
Tels.: (55 11) 3018-7800  
Fax: (55 11) 3018-7813

**Brasília:**  
SAS, Quadra 1, Bloco N, Lotes 1/2  
Edifício Terra Brasilis, salas 1205/1206 - Brasília - DF  
CEP: 70070-010  
Tels.: (55 61) 3224-0108 / 3224-0109  
Fax: (55 61) 3224-0115

[www.iba.org](http://www.iba.org)



## Carta da Indústria Brasileira de Árvores (IBÁ), assinada em São Paulo, no dia 9 de setembro de 2016 – Presidência da República

	 indústria brasileira de árvores
	São Paulo, 09 de setembro de 2016 N/Ref. Nº 064/16
<p>Ilmo. Sr. <b>Wellington Moreira Franco</b> Secretário-Executivo Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República Brasília - DF</p>	
<p><b>Assunto: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile</b></p>	
<p>Prezado Senhor,</p>	
<p>A Indústria Brasileira de Árvores (Ibá), cumprimentando-o cordialmente, gostaria de expressar preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade do comércio para o setor de árvores plantadas brasileiro devido ao aumento dos custos de frete entre os dois países.</p>	
<p>A reserva de carga, definida no Convênio, concede forte poder de negociação aos armadores em suas negociações com os usuários, o que impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva os custos de frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta em menor competitividade das transações comerciais do setor no mercado chileno.</p>	
<p>Passados 41 anos de vigência do Acordo, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, seja em termos de desenvolvimento da indústria naval, seja do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor de árvores plantadas engajado no comércio bilateral a conviver com fretes elevados ou mesmo proibitivos, e disponibilidade de horários e rotas de comércio limitadas ou inexistentes.</p>	
<p>Nesse contexto, venho, em nome da Indústria Brasileira de Árvores (Ibá), formalmente solicitar o seu apoio, junto a esta Secretaria-Executiva, para a denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.</p>	
<p>Na expectativa de contar com o apoio de Vossa Senhoria para o exposto, apresento votos de estima e consideração, colocando a Indústria Brasileira de Árvores (Ibá) à disposição naquilo que puder contribuir para o alcance desse objetivo.</p>	
<p>Atenciosamente,</p>	
 <b>Guilherme Cassaro</b> Relações Internacionais	
<p><b>São Paulo:</b> Rua Olímpíadas, 66 - 9º andar - São Paulo - SP CEP: 04551-000 Tels.: (55 11) 3018-7800 Fax: (55 11) 3018-7813</p>	<p><b>Brasília:</b> SAS, Quadra 1, Bloco N, Lotes 1/2 Edifício Terra Brasilis, salas 1205/1206 - Brasília - DF CEP: 70070-010 Tels.: (55 61) 3224-0108 / 3224-0109 Fax: (55 61) 3224-0115</p>
	<a href="http://www.iba.org">www.iba.org</a>

## Carta da Indústria Brasileira de Árvores (IBÁ), assinada em São Paulo, no dia 9 de setembro de 2016 – CAMEX



indústria brasileira de árvores

São Paulo, 09 de setembro de 2016  
N/Ref. Nº 063/16

Ilma. Sra.  
**Tatiana Rosito**  
Secretária-Executiva  
Câmara de Comércio Exterior (CAMEX)  
Brasília - DF



**Assunto: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile**

Prezada Senhora,

A Indústria Brasileira de Árvores (Ibá), cumprimentando-o cordialmente, gostaria de expressar preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade do comércio para o setor de árvores plantadas brasileiro devido ao aumento dos custos de frete entre os dois países.

A reserva de carga, definida no Convênio, concede forte poder de negociação aos armadores em suas negociações com os usuários, o que impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva os custos de frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta em menor competitividade das transações comerciais do setor no mercado chileno.

Passados 41 anos de vigência do Acordo, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, seja em termos de desenvolvimento da indústria naval, seja do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor de árvores plantadas engajado no comércio bilateral a conviver com fretes elevados ou mesmo proibitivos, e disponibilidade de horários e rotas de comércio limitadas ou inexistentes.

Nesse contexto, venho, em nome da Indústria Brasileira de Árvores (Ibá), formalmente solicitar o seu apoio, junto a esta Câmara de Comércio Exterior, para a denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.

Na expectativa de contar com o apoio de Vossa Senhoria para o exposto, apresento votos de estima e consideração, colocando a Indústria Brasileira de Árvores (Ibá) à disposição naquilo que puder contribuir para o alcance desse objetivo.

Atenciosamente,

  
Guilherme Cassaro  
Relações Internacionais

São Paulo:  
Rua Olímpéadas, 66 - 9º andar - São Paulo - SP  
CEP: 04551-000  
Tels.: (55 11) 3018-7800  
Fax: (55 11) 3018-7813

Brasília:  
SAS, Quadra 1, Bloco N, Lotes 1/2  
Edifício Terra Brasilis, salas 1205/1206 - Brasília - DF  
CEP: 70070-010  
Tels.: (55 61) 3224-0108 / 3224-0109  
Fax: (55 61) 3224-0115

[www.iba.org](http://www.iba.org)



## Carta da Indústria Brasileira de Árvores (IBÁ), assinada em São Paulo, no dia 9 de setembro de 2016 – MAPA



indústria brasileira de árvores

São Paulo, 09 de setembro de 2016  
N/Ref. Nº 066/16

ABASTECIMENTO MAPA  
EPRO CDRO

15/09/2016 10:10  
21000.045323/2016-78

Ilmo. Sr.  
**Eumar Roberto Novacki**  
Secretário-Executivo  
Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento  
Brasília - DF

**Assunto: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile**

Prezado Senhor,

A Indústria Brasileira de Árvores (IBÁ), cumprimentando-o cordialmente, gostaria de expressar preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade do comércio para o setor de árvores plantadas brasileiro devido ao aumento dos custos de frete entre os dois países.

A reserva de carga, definida no Convênio, concede forte poder de negociação aos armadores em suas negociações com os usuários, o que impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva os custos de frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta em menor competitividade das transações comerciais do setor no mercado chileno.

Passados 41 anos de vigência do Acordo, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, seja em termos de desenvolvimento da indústria naval, seja do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor de árvores plantadas engajado no comércio bilateral a conviver com fretes elevados ou mesmo proibitivos, e disponibilidade de horários e rotas de comércio limitadas ou inexistentes.

Nesse contexto, venho, em nome da Indústria Brasileira de Árvores (IBÁ), formalmente solicitar o seu apoio, junto a este Ministério, para a denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.

Na expectativa de contar com o apoio de Vossa Senhoria para o exposto, apresento votos de estima e consideração, colocando a Indústria Brasileira de Árvores (IBÁ) à disposição naquilo que puder contribuir para o alcance desse objetivo.

Atenciosamente,

  
Guilherme Cassaro  
Relações Internacionais

**São Paulo:**  
Rua Olímpíades, 66 - 9º andar - São Paulo - SP  
CEP: 04551-000  
Tels.: (55 11) 3018-7800  
Fax: (55 11) 3018-7813

**Brasília:**  
SAS, Quadra 1, Bloco N, Lotes 1/2  
Edifício Terra Brasília, salas 1905/1906 - Brasília - DF  
CEP: 70070-010  
Tels.: (55 61) 3924-0108 / 3924-0109  
Fax: (55 61) 3924-0115

[www.iba.org](http://www.iba.org)

## Carta da Indústria Brasileira de Árvores (IBÁ), assinada em São Paulo, no dia 9 de setembro de 2016 – MDIC



indústria brasileira de árvores

São Paulo, 09 de setembro de 2016  
N/Ref. Nº 065/16



MDIC Protocolo:  
15/09/2016 09:43:15  
62000.010303/2016-18

Ilmo. Sr.  
**Fernando de Magalhães Furlan**  
Secretário Executivo  
Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços  
Brasília - DF

**Assunto: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile**

Prezado Senhor,

A Indústria Brasileira de Árvores (Ibá), cumprimentando-o cordialmente, gostaria de expressar preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade do comércio para o setor de árvores plantadas brasileiro devido ao aumento dos custos de frete entre os dois países.

A reserva de carga, definida no Convênio, concede forte poder de negociação aos armadores em suas negociações com os usuários, o que impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva os custos de frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta em menor competitividade das transações comerciais do setor no mercado chileno.

Passados 41 anos de vigência do Acordo, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, seja em termos de desenvolvimento da indústria naval, seja do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor de árvores plantadas engajado no comércio bilateral a conviver com fretes elevados ou mesmo proibitivos, e disponibilidade de horários e rotas de comércio limitadas ou inexistentes.

Nesse contexto, venho, em nome da Indústria Brasileira de Árvores (Ibá), formalmente solicitar o seu apoio, junto a este Ministério, para a denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.

Na expectativa de contar com o apoio de Vossa Senhoria para o exposto, apresento votos de estima e consideração, colocando a Indústria Brasileira de Árvores (Ibá) à disposição naquilo que puder contribuir para o alcance desse objetivo.

Atenciosamente,

  
Guilherme Cassaro  
Relações Internacionais

**São Paulo:**  
Rua Olímpíadas, 66 - 9º andar - São Paulo - SP  
CEP: 04551-000  
Tels.: (55 11) 3018-7800  
Fax: (55 11) 3018-7813

**Brasília:**  
SAS, Quadra 1, Bloco N, Lotes 1/2  
Edifício Terra Brasils, salas 1205/1206 - Brasília - DF  
CEP: 70070-010  
Tels.: (55 61) 3224-0108 / 3224-0109  
Fax: (55 61) 3224-0115

[www.iba.org](http://www.iba.org)



## Carta da Indústria Brasileira de Árvores (IBÁ), assinada em São Paulo, no dia 9 de setembro de 2016 – MF



indústria brasileira de árvores

São Paulo, 09 de setembro de 2016  
N/Ref. N° 068/16

Ilmo. Sr.  
**Tarcísio José Massote de Godoy**  
Secretário-Executivo do Ministério da Fazenda  
Ministério da Fazenda  
Brasília - DF

**Assunto: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile**

Prezado Senhor,

A Indústria Brasileira de Árvores (IBÁ), cumprimentando-o cordialmente, gostaria de expressar preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade do comércio para o setor de árvores plantadas brasileiro devido ao aumento dos custos de frete entre os dois países.

A reserva de carga, definida no Convênio, concede forte poder de negociação aos armadores em suas negociações com os usuários, o que impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva os custos de frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta em menor competitividade das transações comerciais do setor no mercado chileno.

Passados 41 anos de vigência do Acordo, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, seja em termos de desenvolvimento da indústria naval, seja do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor de árvores plantadas engajado no comércio bilateral a conviver com fretes elevados ou mesmo proibitivos, e disponibilidade de horários e rotas de comércio limitadas ou inexistentes.

Nesse contexto, venho, em nome da Indústria Brasileira de Árvores (IBÁ), formalmente solicitar o seu apoio, junto a este Ministério, para a denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.

Na expectativa de contar com o apoio de Vossa Senhoria para o exposto, apresento votos de estima e consideração, colocando a Indústria Brasileira de Árvores (IBÁ) à disposição naquilo que puder contribuir para o alcance desse objetivo.

Atenciosamente,

  
Guilherme Cassaro  
Relações Internacionais

São Paulo:  
Rua Olímpíadas, 66 - 9º andar - São Paulo - SP  
CEP: 04551-000  
Tels.: (55 11) 3018-7800  
Fax: (55 11) 3018-7813

Brasília:  
SAS, Quadra 1, Bloco N, Lotes 1/2  
Edifício Terra Brasilis, salas 1205/1206 - Brasília - DF  
CEP: 70070-010  
Tels.: (55 61) 3224-0108 / 3224-0109  
Fax: (55 61) 3224-0115

  
www.iba.org

## Carta da Indústria Brasileira de Árvores (IBÁ), assinada em São Paulo, no dia 9 de setembro de 2016 – MPOG



indústria brasileira de árvores

São Paulo, 09 de setembro de 2016  
N/Ref. Nº 070/16

Ilmo. Sr.  
**Dyogo Henrique de Oliveira**  
Secretário-Executivo  
Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão  
Brasília - DF

**Assunto: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile**

Prezado Senhor,

A Indústria Brasileira de Árvores (Ibá), cumprimentando-o cordialmente, gostaria de expressar preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade do comércio para o setor de árvores plantadas brasileiro devido ao aumento dos custos de frete entre os dois países.

A reserva de carga, definida no Convênio, concede forte poder de negociação aos armadores em suas negociações com os usuários, o que impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva os custos de frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta em menor competitividade das transações comerciais do setor no mercado chileno.

Passados 41 anos de vigência do Acordo, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, seja em termos de desenvolvimento da indústria naval, seja do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor de árvores plantadas engajado no comércio bilateral a conviver com fretes elevados ou mesmo proibitivos, e disponibilidade de horários e rotas de comércio limitadas ou inexistentes.

Nesse contexto, venho, em nome da Indústria Brasileira de Árvores (Ibá), formalmente solicitar o seu apoio, junto a este Ministério, para a denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.

Na expectativa de contar com o apoio de Vossa Senhoria para o exposto, apresento votos de estima e consideração, colocando a Indústria Brasileira de Árvores (Ibá) à disposição naquilo que puder contribuir para o alcance desse objetivo.

Atenciosamente,

  
Guilherme Cassaro  
Relações Internacionais

**São Paulo:**  
Rua Olimpíadas, 66 - 9º andar - São Paulo - SP  
CEP: 04551-000  
Tels.: (55 11) 3018-7800  
Fax: (55 11) 3018-7813

**Brasília:**  
SAS, Quadra 1, Bloco N, Lotes 1/2  
Edifício Terra Brasilis, salas 1205/1206 - Brasília - DF  
CEP: 70070-010  
Tels.: (55 61) 3224-0108 / 3224-0109  
Fax: (55 61) 3224-0115

[www.iba.org](http://www.iba.org)

  
Registra Rolando Sáez  
Serviço de Protocolo  
Simples 2807716  
DIARRP/COIN/COPLAD/PLAMP  
16 - 09 - 16





## Carta da Indústria Brasileira de Árvores (IBÁ), assinada em São Paulo, no dia 9 de setembro de 2016 – MRE



indústria brasileira de árvores

São Paulo, 09 de setembro de 2016  
N/Ref. Nº 069/16

Ilmo. Sr.  
**Embaixador Marcos Bezerra Abbott Galvão**  
Secretário-Geral das Relações Exteriores  
Ministério das Relações Exteriores  
Brasília - DF



**Assunto: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile**

Prezado Senhor,

A Indústria Brasileira de Árvores (IBÁ), cumprimentando-o cordialmente, gostaria de expressar preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade do comércio para o setor de árvores plantadas brasileiro devido ao aumento dos custos de frete entre os dois países.

A reserva de carga, definida no Convênio, concede forte poder de negociação aos armadores em suas negociações com os usuários, o que impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva os custos de frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta em menor competitividade das transações comerciais do setor no mercado chileno.

Passados 41 anos de vigência do Acordo, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, seja em termos de desenvolvimento da indústria naval, seja do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor de árvores plantadas engajado no comércio bilateral a conviver com fretes elevados ou mesmo proibitivos, e disponibilidade de horários e rotas de comércio limitadas ou inexistentes.

Nesse contexto, venho, em nome da Indústria Brasileira de Árvores (IBÁ), formalmente solicitar o seu apoio, junto a este Ministério, para a denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.

Na expectativa de contar com o apoio de Vossa Senhoria para o exposto, apresento votos de estima e consideração, colocando a Indústria Brasileira de Árvores (IBÁ) à disposição naquilo que puder contribuir para o alcance desse objetivo.

Atenciosamente,

  
Guilherme Cassaro  
Relações Internacionais

**São Paulo:**  
Rua Olímpadas, 66 - 9º andar - São Paulo - SP  
CEP: 04551-000  
Tels.: (55 11) 3018-7800  
Fax: (55 11) 3018-7813

**Brasília:**  
SAS, Guacira 1, Bloco N, Lotes 1/2  
Edifício Terra Brasilis, salas 1205/1206 - Brasília - DF  
CEP: 70070-010  
Tels.: (55 61) 3224-0108 / 3224-0109  
Fax: (55 61) 3224-0115

[www.iba.org](http://www.iba.org)

## Carta da Indústria Brasileira de Árvores (IBÁ), assinada em São Paulo, no dia 9 de setembro de 2016 – MT

<p>MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES Protocolo-Gerência/DA/DE/PA/DE/PL/SAAD/SE RECEBIDO EM: 15 / 09 / 2016 HORA: 10 : 30 Jornal Assessor</p>	
<p>São Paulo, 09 de setembro de 2016 N/Ref. Nº 067/16</p>	
<p>Ilmo. Sr. <b>Fernando Fortes Melro Filho</b> Secretário-Executivo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil Brasília - DF</p>	
<p><b>Assunto: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile</b></p>	
<p>Prezado Senhor,</p>	
<p>A Indústria Brasileira de Árvores (Ibá), cumprimentando-o cordialmente, gostaria de expressar preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade do comércio para o setor de árvores plantadas brasileiro devido ao aumento dos custos de frete entre os dois países.</p>	
<p>A reserva de carga, definida no Convênio, concede forte poder de negociação aos armadores em suas negociações com os usuários, o que impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva os custos de frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta em menor competitividade das transações comerciais do setor no mercado chileno.</p>	
<p>Passados 41 anos de vigência do Acordo, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, seja em termos de desenvolvimento da indústria naval, seja do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor de árvores plantadas engajado no comércio bilateral a conviver com fretes elevados ou mesmo proibitivos, e disponibilidade de horários e rotas de comércio limitadas ou inexistentes.</p>	
<p>Nesse contexto, venho, em nome da Indústria Brasileira de Árvores (Ibá), formalmente solicitar o seu apoio, junto a este Ministério, para a denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.</p>	
<p>Na expectativa de contar com o apoio de Vossa Senhoria para o exposto, apresento votos de estima e consideração, colocando a Indústria Brasileira de Árvores (Ibá) à disposição naquilo que puder contribuir para o alcance desse objetivo.</p>	
<p>Atenciosamente,</p>	
 <b>Guilherme Cassaro</b> Relações Internacionais	
<p><b>São Paulo:</b> Rua Olímpíadas, 66 - 9º andar - São Paulo - SP CEP: 04551-000 Tels.: (55 11) 3018-7800 Fax: (55 11) 3018-7813</p>	<p><b>Brasília:</b> SAS, Quadra 1, Bloco N, Lotes 1/2 Edifício Terra Brasilis, salas 1205/1206 - Brasília - DF CEP: 70070-010 Tels.: (55 61) 3224-0108 / 3224-0109 Fax: (55 61) 3224-0115</p>
<p><a href="http://www.iba.org">www.iba.org</a></p>	

## Carta da Abit, assinada em Brasília, no dia 8 de setembro de 2016 – CAMEX



Brasília, 8 de setembro de 2016.

A Sua Excelência a Senhora  
Tatiana Rosito  
Secretária-Executiva  
Câmara de Comércio Exterior – CAMEX  
Esplanada dos Ministérios, Bloco J, Sala 700  
CEP 70053-900 - Brasília/DF



**Referência: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile.**

Prezada Secretária,

A Associação Brasileira de Indústria Têxtil e de Confeção - Abit, cumprimentando-o cordialmente, gostaria de expressar preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade do comércio para o setor têxtil e de confecção brasileiro devido ao aumento dos custos de frete entre os dois países.

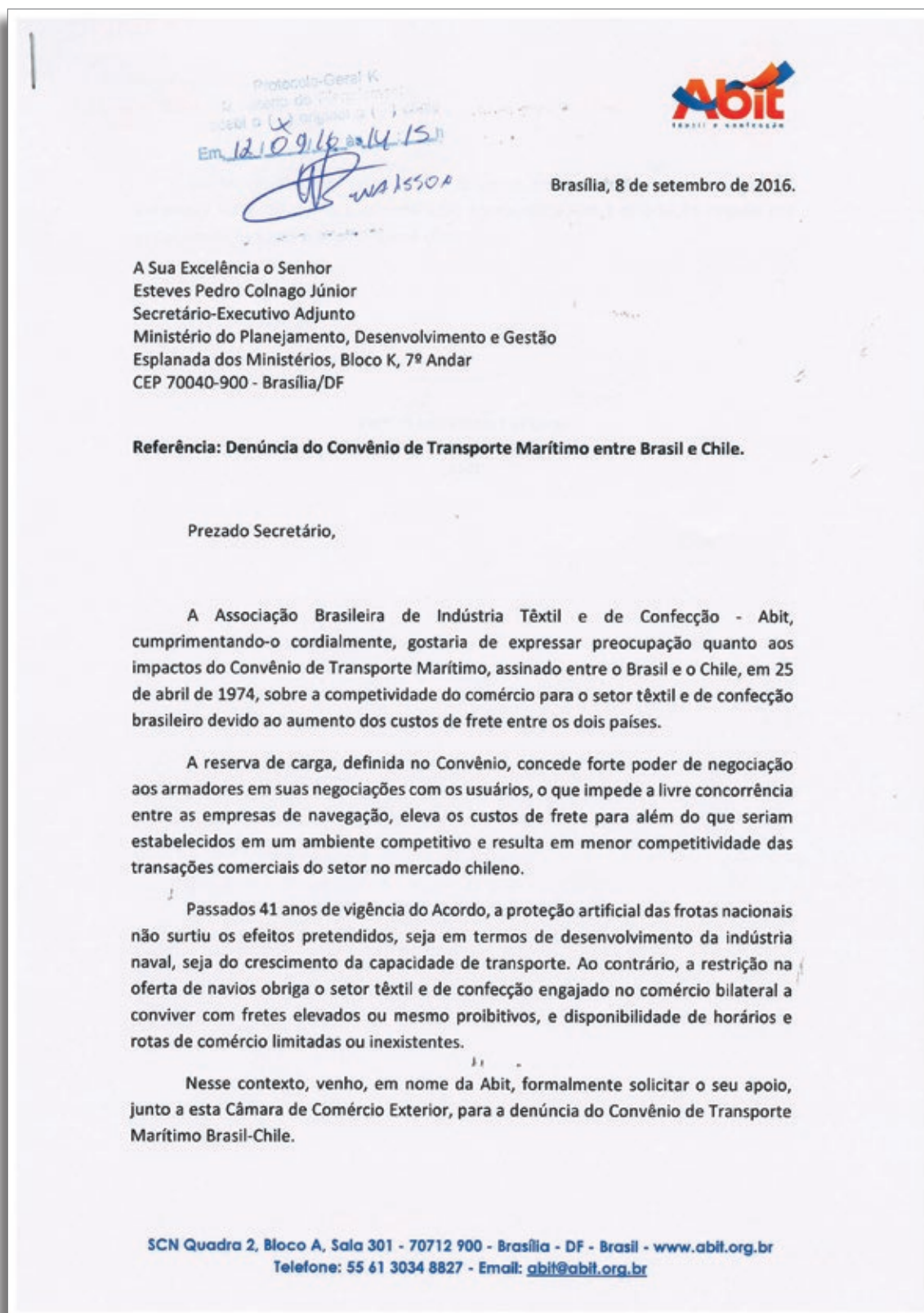
A reserva de carga, definida no Convênio, concede forte poder de negociação aos armadores em suas negociações com os usuários, o que impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva os custos de frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta em menor competitividade das transações comerciais do setor no mercado chileno.

Passados 41 anos de vigência do Acordo, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, seja em termos de desenvolvimento da indústria naval, seja do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor têxtil e de confecção engajado no comércio bilateral a conviver com fretes elevados ou mesmo proibitivos, e disponibilidade de horários e rotas de comércio limitadas ou inexistentes.

Nesse contexto, venho, em nome da Abit, formalmente solicitar o seu apoio, junto a esta Câmara de Comércio Exterior, para a denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.

SCN Quadra 2, Bloco A, Sala 301 - 70712 900 - Brasília - DF - Brasil - [www.abif.org.br](http://www.abif.org.br)  
Telefone: 55 61 3034 8827 - Email: [abit@abif.org.br](mailto:abit@abif.org.br)

## Carta da Abit, assinada em Brasília, no dia 8 de setembro de 2016 – MPOG



## Carta da Abit, assinada em Brasília, no dia 8 de setembro de 2016 – MAPA



Brasília, 8 de setembro de 2016.

A Sua Excelência o Senhor  
Eumar Roberto Novacki  
Secretário-Executivo  
Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA  
Esplanada dos Ministérios, Bloco D, Sala 906  
CEP 70043-900 - Brasília/DF

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA PECUÁRIA E  
ABASTECIMENTO - MAPA  
S/PRO-COSG  
12/09/2016 14:43  
21000.044587/2016-12

**Referência: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile.**

Prezado Secretário,

A Associação Brasileira de Indústria Têxtil e de Confecção - Abit, cumprimentando-o cordialmente, gostaria de expressar preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade do comércio para o setor têxtil e de confecção brasileiro devido ao aumento dos custos de frete entre os dois países.


A reserva de carga, definida no Convênio, concede forte poder de negociação aos armadores em suas negociações com os usuários, o que impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva os custos de frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta em menor competitividade das transações comerciais do setor no mercado chileno.

Passados 41 anos de vigência do Acordo, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, seja em termos de desenvolvimento da indústria naval, seja do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor têxtil e de confecção engajado no comércio bilateral a conviver com fretes elevados ou mesmo proibitivos, e disponibilidade de horários e rotas de comércio limitadas ou inexistentes.

Nesse contexto, venho, em nome da Abit, formalmente solicitar o seu apoio, junto a esta Câmara de Comércio Exterior, para a denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.

SCN Quadra 2, Bloco A, Sala 301 - 70712 900 - Brasília - DF - Brasil - [www.abit.org.br](http://www.abit.org.br)  
Telefone: 55 61 3034 8827 - Email: [abit@abit.org.br](mailto:abit@abit.org.br)

## Carta da Abit, assinada em Brasília, no dia 8 de setembro de 2016 – MT



Brasília, 8 de setembro de 2016.

A Sua Excelência o Senhor  
Fernando Fortes Melro Filho  
Secretário-Executivo  
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil  
Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Sala 501  
CEP 70044-900 - Brasília/DF

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES  
Pró-Reitoria Geral  
RECEBIDO EM: 12 09 16  
HORARIO: 14 28  
*Gabriel*

**Referência: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile.**

Prezado Secretário,

A Associação Brasileira de Indústria Têxtil e de Confecção - Abit, cumprimentando-o cordialmente, gostaria de expressar preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade do comércio para o setor têxtil e de confecção brasileiro devido ao aumento dos custos de frete entre os dois países.


A reserva de carga, definida no Convênio, concede forte poder de negociação aos armadores em suas negociações com os usuários, o que impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva os custos de frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta em menor competitividade das transações comerciais do setor no mercado chileno.

Passados 41 anos de vigência do Acordo, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, seja em termos de desenvolvimento da indústria naval, seja do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor têxtil e de confecção engajado no comércio bilateral a conviver com fretes elevados ou mesmo proibitivos, e disponibilidade de horários e rotas de comércio limitadas ou inexistentes.


Nesse contexto, venho, em nome da Abit, formalmente solicitar o seu apoio, junto a esta Câmara de Comércio Exterior, para a denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.

SCN Quadra 2, Bloco A, Sala 301 - Brasília - DF - Brasil - [www.abif.org.br](http://www.abif.org.br)  
Telefone: 55 61 3034 8827 - Email: [abit@abif.org.br](mailto:abit@abif.org.br)

## Carta da Abit, assinada em Brasília, no dia 8 de setembro de 2016 – MRE

  
Brasília, 8 de setembro de 2016.

A Sua Excelência o Senhor  
Marcos Bezerra Abbott Galvão  
Secretário-Geral  
Ministério das Relações Exteriores – MRE  
Palácio do Itamaraty, 2º Andar  
CEP 70170-900 - Brasília/DF



**Referência: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile.**

Prezado Secretário,

A Associação Brasileira de Indústria Têxtil e de Confeção - Abit, cumprimentando-o cordialmente, gostaria de expressar preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade do comércio para o setor têxtil e de confecção brasileiro devido ao aumento dos custos de frete entre os dois países.


A reserva de carga, definida no Convênio, concede forte poder de negociação aos armadores em suas negociações com os usuários, o que impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva os custos de frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta em menor competitividade das transações comerciais do setor no mercado chileno.

Passados 41 anos de vigência do Acordo, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, seja em termos de desenvolvimento da indústria naval, seja do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor têxtil e de confecção engajado no comércio bilateral a conviver com fretes elevados ou mesmo proibitivos, e disponibilidade de horários e rotas de comércio limitadas ou inexistentes.

Nesse contexto, venho, em nome da Abit, formalmente solicitar o seu apoio, junto a esta Câmara de Comércio Exterior, para a denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.

SCN Quadra 2, Bloco A, Sala 301 - 70712 900 - Brasília - DF - Brasil - [www.abit.org.br](http://www.abit.org.br)  
Telefone: 55 61 3034 8827 - Email: [abit@abit.org.br](mailto:abit@abit.org.br)

## Carta da Abit, assinada em Brasília, no dia 8 de setembro de 2016 – Casa Civil



Brasília, 8 de setembro de 2016.

A Sua Excelência o Senhor  
Wellington Moreira Franco  
Secretário-Executivo  
Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República  
SCES, Trecho 03, Pólo 8, Bloco C, 2º Andar - Sede ANTT  
CEP 70170-900 - Brasília/DF

Presidência da República	
CODOC/PROTOCOLO	
12 SET 2016	
Rec: 75	: 13
Func.:	

  
Valdeci Oliveira  
Assistente - CODOC

**Referência: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile.**

Prezado Secretário,

A Associação Brasileira de Indústria Têxtil e de Confeção - Abit, cumprimentando-o cordialmente, gostaria de expressar preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade do comércio para o setor têxtil e de confecção brasileiro devido ao aumento dos custos de frete entre os dois países.

A reserva de carga, definida no Convênio, concede forte poder de negociação aos armadores em suas negociações com os usuários, o que impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva os custos de frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta em menor competitividade das transações comerciais do setor no mercado chileno.

Passados 41 anos de vigência do Acordo, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, seja em termos de desenvolvimento da indústria naval, seja do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor têxtil e de confecção engajado no comércio bilateral a conviver com fretes elevados ou mesmo proibitivos, e disponibilidade de horários e rotas de comércio limitadas ou inexistentes.

Nesse contexto, venho, em nome da Abit, formalmente solicitar o seu apoio, junto a esta Câmara de Comércio Exterior, para a denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.

SCN Quadra 2, Bloco A, Sala 301 - 70712 900 - Brasília - DF - Brasil - [www.abif.org.br](http://www.abif.org.br)  
Telefone: 55 61 3034 8827 - Email: [abit@abif.org.br](mailto:abit@abif.org.br)



## Carta da Abit, assinada em Brasília, no dia 8 de setembro de 2016 – MDIC



Brasília, 8 de setembro de 2016.



MDIC Protocolo:  
12/09/2016 14:05:19  
62000.010167/2016-12

A Sua Excelência o Senhor  
Fernando de Magalhães Furlan  
Secretário-Executivo  
Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços  
Esplanada dos Ministérios, Bloco J, Sala 800  
CEP 70053-900 - Brasília/DF

**Referência: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile.**

Prezado Secretário,

A Associação Brasileira de Indústria Têxtil e de Confecção - Abit, cumprimentando-o cordialmente, gostaria de expressar preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade do comércio para o setor têxtil e de confecção brasileiro devido ao aumento dos custos de frete entre os dois países.

A reserva de carga, definida no Convênio, concede forte poder de negociação aos armadores em suas negociações com os usuários, o que impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva os custos de frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta em menor competitividade das transações comerciais do setor no mercado chileno.

Passados 41 anos de vigência do Acordo, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, seja em termos de desenvolvimento da indústria naval, seja do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor têxtil e de confecção engajado no comércio bilateral a conviver com fretes elevados ou mesmo proibitivos, e disponibilidade de horários e rotas de comércio limitadas ou inexistentes.

Nesse contexto, venho, em nome da Abit, formalmente solicitar o seu apoio, junto a esta Câmara de Comércio Exterior, para a denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.

SCN Quadra 2, Bloco A, Sala 301 - 70712 900 - Brasília - DF - Brasil - [www.abit.org.br](http://www.abit.org.br)  
Telefone: 55 61 3034 8827 - Email: [abit@abit.org.br](mailto:abit@abit.org.br)

## Carta da ABCobre, assinada em Brasília, no dia 9 de setembro de 2016 – CAMEX



Brasília, 09 de Setembro de 2016.

À Senhora  
Secretária-Executiva, Tatiana Rosito  
Câmara de Comércio Exterior (CAMEX)  
Brasília - DF



**Assunto: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile**

Prezada Senhora,

A Associação Brasileira do Cobre - ABCobre, cumprimentando-a cordialmente, gostaria de expressar preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade do comércio para o setor de Cobre brasileiro devido ao aumento dos custos de frete entre os dois países.

A reserva de carga, definida no Convênio, concede forte poder de negociação aos armadores em suas negociações com os usuários, o que impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva os custos de frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta em menor competitividade das transações comerciais do setor no mercado chileno.

Passados 41 anos de vigência do Acordo, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, seja em termos de desenvolvimento da indústria naval, seja do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor de engajado no comércio bilateral a conviver com fretes elevados ou mesmo proibitivos, e disponibilidade de horários e rotas de comércio limitadas ou inexistentes.

Nesse contexto, venho, em nome da Associação Brasileira do Cobre - ABCobre, formalmente solicitar o seu apoio, junto a esta Câmara de Comércio Exterior, para a denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.

Na expectativa de contar com o apoio de Vossa Senhoria para o exposto, apresento votos de estima e consideração, colocando a Associação Brasileira do Cobre - ABCobre à disposição naquilo que puder contribuir para o alcance desse objetivo.

Atenciosamente,

  
**Maria Antonietta Cervetto Silva**  
Presidente  
Associação Brasileira do Cobre - ABCobre

ABCobre - Associação Brasileira do Cobre  
Alameda Vicente Pinzon, 144, conjunto 103 - Edifício Number One - Vila Olímpia - São Paulo - SP



## Carta da ABCobre, assinada em Brasília, no dia 9 de setembro de 2016 – MAPA



Brasília, 09 de Setembro de 2016.

Ao Senhor  
**Secretário-Executivo, Eumar Roberto Novacki**  
Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.  
Brasília - DF

ABASTECIMENTO MAPA  
SPRO COB  
15/09/2016 10:14  
21000.045324/2016-12

Assunto: **Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile**

Prezado Senhor,

A *Associação Brasileira de Cobre*, cumprimentando-o cordialmente, gostaria de expressar preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade do comércio para o setor *de cobre* brasileiro devido ao aumento dos custos de frete entre os dois países.

A reserva de carga, definida no Convênio, concede forte poder de negociação aos armadores em suas negociações com os usuários, o que impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva os custos de frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta em menor competitividade das transações comerciais do setor no mercado chileno.

Passados 41 anos de vigência do Acordo, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, seja em termos de desenvolvimento da indústria naval, seja do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor *de cobre* engajado no comércio bilateral a conviver com fretes elevados ou mesmo proibitivos, e disponibilidade de horários e rotas de comércio limitadas ou inexistentes.

Nesse contexto, venho, em nome da *Associação Brasileira de Cobre*, formalmente solicitar o seu apoio, junto a este Ministério, para a denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.

Na expectativa de contar com o apoio de Vossa Senhoria para o exposto, apresento votos de estima e consideração, colocando a *Associação Brasileira de Cobre* à disposição naquilo que puder contribuir para o alcance desse objetivo.

Atenciosamente,

  
**Maria Antonietta Cervetto Silva**  
Presidente  
*Associação Brasileira do Cobre- ABCobre*

ABCobre - Associação Brasileira do Cobre  
Alameda Vicente Pinzon, 144, conjunto 103 - Edifício Number One - Vila Olímpia - São Paulo - SP

## Carta da ABCobre, assinada em Brasília, no dia 9 de setembro de 2016 – MDIC



Brasília, 09 de Setembro de 2016.

Ao Senhor  
**Secretário Executivo, Fernando de Magalhães Furlan**  
Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços.  
Brasília - DF



**Assunto: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile**

Prezado Senhor,

A *Associação Brasileira do Cobre - ABCobre*, cumprimentando-o cordialmente, gostaria de expressar preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade do comércio para o setor de cobre brasileiro devido ao aumento dos custos de frete entre os dois países.

A reserva de carga, definida no Convênio, concede forte poder de negociação aos armadores em suas negociações com os usuários, o que impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva os custos de frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta em menor competitividade das transações comerciais do setor no mercado chileno.

Passados 41 anos de vigência do Acordo, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, seja em termos de desenvolvimento da indústria naval, seja do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor de cobre engajado no comércio bilateral a conviver com fretes elevados ou mesmo proibitivos, e disponibilidade de horários e rotas de comércio limitadas ou inexistentes.

Nesse contexto, venho, em nome da *Associação Brasileira do Cobre - ABCobre*, formalmente solicitar o seu apoio, junto a este Ministério, para a denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.

Na expectativa de contar com o apoio de Vossa Senhoria para o exposto, apresento votos de estima e consideração, colocando a *Associação Brasileira do Cobre - ABCobre* à disposição naquilo que puder contribuir para o alcance desse objetivo.

Atenciosamente,

  
**Maria Antonietta Cervetto Silva**  
Presidente  
Associação Brasileira de Cobre - ABCobre

ABCobre - Associação Brasileira do Cobre  
Alameda Vicente Pinzon, 144, conjunto 103 - Edifício Number One - Vila Olímpia - São Paulo - SP



## Carta da ABCobre, assinada em Brasília, no dia 9 de setembro de 2016 – MF



Brasília, 09 de Setembro de 2016.

Ao Senhor  
Secretário-Executivo do Ministério da Fazenda, Tarcísio José Massote de Godoy  
Ministério da Fazenda  
Brasília - DF

Assunto: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile

Prezado Senhor,

A Associação Brasileira do Cobre - ABCobre, cumprimentando-o cordialmente, gostaria de expressar preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade do comércio para o setor de cobre brasileiro devido ao aumento dos custos de frete entre os dois países.

A reserva de carga, definida no Convênio, concede forte poder de negociação aos armadores em suas negociações com os usuários, o que impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva os custos de frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta em menor competitividade das transações comerciais do setor no mercado chileno.

Passados 41 anos de vigência do Acordo, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, seja em termos de desenvolvimento da indústria naval, seja do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor de cobre engajado no comércio bilateral a conviver com fretes elevados ou mesmo proibitivos, e disponibilidade de horários e rotas de comércio limitadas ou inexistentes.

Nesse contexto, venho, em nome da Associação Brasileira do Cobre - ABCobre, formalmente solicitar o seu apoio, junto a este Ministério, para a denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.

Na expectativa de contar com o apoio de Vossa Senhoria para o exposto, apresento votos de estima e consideração, colocando a Associação Brasileira do Cobre - ABCobre à disposição naquilo que puder contribuir para o alcance desse objetivo.

Atenciosamente,

  
Maria Antonietta Cervetto Silva  
Presidente  
Associação Brasileira de Cobre - ABCobre

Recebemos  
Brasília, 15 de 09 de 2016  
  
PROTOCOLADO EM  
EDIFÍCIO SEDE

ABCobre - Associação Brasileira do Cobre  
Alameda Vicente Pinzon, 144, conjunto 103 - Edifício Number One - Vila Olímpia - São Paulo - SP

## Carta da ABCobre, assinada em Brasília, no dia 9 de setembro de 2016 – MPOG



Brasília, 09 de Setembro de 2016.

Ao Senhor  
**Secretário-Executivo, Dyogo Henrique de Oliveira**  
Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão  
Brasília - DF

**Assunto: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile**

Prezado Senhor,

A *Associação Brasileira do Cobre - ABCobre*, cumprimentando-o cordialmente, gostaria de expressar preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade do comércio para o setor de cobre brasileiro devido ao aumento dos custos de frete entre os dois países.


A reserva de carga, definida no Convênio, concede forte poder de negociação aos armadores em suas negociações com os usuários, o que impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva os custos de frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta em menor competitividade das transações comerciais do setor no mercado chileno.

Passados 41 anos de vigência do Acordo, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, seja em termos de desenvolvimento da indústria naval, seja do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor de cobre engajado no comércio bilateral a conviver com fretes elevados ou mesmo proibitivos, e disponibilidade de horários e rotas de comércio limitadas ou inexistentes.

Nesse contexto, venho, em nome da *Associação Brasileira do Cobre - ABCobre*, formalmente solicitar o seu apoio, junto a este Ministério, para a denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.

Na expectativa de contar com o apoio de Vossa Senhoria para o exposto, apresento votos de estima e consideração, colocando a *Associação Brasileira do Cobre - ABCobre* à disposição naquilo que puder contribuir para o alcance desse objetivo.

Atenciosamente,

  
**Maria Antonietta Cervetto Silva**  
Presidente  
Associação Brasileira de Cobre - ABCobre

  
Renata Rodrigues Silva  
Serviço de Protocolo  
Símbolo 2807175  
DIARPICODIN/CGPLAD/PLAMP  
15-09-16

ABCobre - Associação Brasileira do Cobre  
Alameda Vicente Pinzon, 144, conjunto 103 - Edifício Number One - Vila Olímpia - São Paulo - SP



## Carta da ABCobre, assinada em Brasília, no dia 9 de setembro de 2016 – MRE



Brasília, 09 de Setembro de 2016.

Ao Senhor  
**Embaixador Marcos Bezerra Abbott Galvão**  
**Secretário-geral das Relações Exteriores**  
Ministério das Relações Exteriores  
Brasília - DF



**Assunto: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile**

Prezado Senhor,

A *Associação Brasileira do Cobre - ABCobre*, cumprimentando-o cordialmente, gostaria de expressar preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade do comércio para o setor de cobre brasileiro devido ao aumento dos custos de frete entre os dois países.

A reserva de carga, definida no Convênio, concede forte poder de negociação aos armadores em suas negociações com os usuários, o que impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva os custos de frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta em menor competitividade das transações comerciais do setor no mercado chileno.

Passados 41 anos de vigência do Acordo, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, seja em termos de desenvolvimento da indústria naval, seja do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor de cobre engajado no comércio bilateral a conviver com fretes elevados ou mesmo proibitivos, e disponibilidade de horários e rotas de comércio limitadas ou inexistentes.

Nesse contexto, venho, em nome da *Associação Brasileira do Cobre - ABCobre*, formalmente solicitar o seu apoio, junto a este Ministério, para a denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.

Na expectativa de contar com o apoio de Vossa Senhoria para o exposto, apresento votos de estima e consideração, colocando a *Associação Brasileira do Cobre - ABCobre* à disposição naquilo que puder contribuir para o alcance desse objetivo.

Atenciosamente,

  
**Maria Antonietta Cervetto Silva**  
Presidente  
Associação Brasileira de Cobre - ABCobre

ABCobre - Associação Brasileira do Cobre  
Alameda Vicente Pinzon, 144, conjunto 103 - Edifício Number One - Vila Olímpia - São Paulo - SP

## Carta da ABCobre, assinada em Brasília, no dia 9 de setembro de 2016 – Casa Civil



Brasília, 09 de Setembro de 2016.

Ao Senhor  
**Secretário-Executivo, Wellington Moreira Franco.**  
Secretaria-Executiva do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República  
Brasília - DF

**Assunto: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile**

Prezado Senhor,

A *Associação Brasileira do Cobre - ABCobre*, cumprimentando-o cordialmente, gostaria de expressar preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade do comércio para o setor de cobre brasileiro devido ao aumento dos custos de frete entre os dois países.

A reserva de carga, definida no Convênio, concede forte poder de negociação aos armadores em suas negociações com os usuários, o que impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva os custos de frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta em menor competitividade das transações comerciais do setor no mercado chileno.

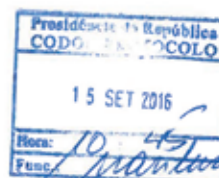
Passados 41 anos de vigência do Acordo, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, seja em termos de desenvolvimento da indústria naval, seja do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor de cobre engajado no comércio bilateral a conviver com fretes elevados ou mesmo proibitivos, e disponibilidade de horários e rotas de comércio limitadas ou inexistentes.

Nesse contexto, venho, em nome da *Associação Brasileira do Cobre - ABCobre*, formalmente solicitar o seu apoio, junto a esta Secretaria-Executiva, para a denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.

Na expectativa de contar com o apoio de Vossa Senhoria para o exposto, apresento votos de estima e consideração, colocando a *Associação Brasileira do Cobre - ABCobre* à disposição naquilo que puder contribuir para o alcance desse objetivo.

Atenciosamente,

  
**Maria Antonietta Cervetto Silva**  
Presidente  
Associação Brasileira de Cobre - ABCobre



ABCobre - Associação Brasileira do Cobre  
Alameda Vicente Pinzon, 144, conjunto 103 - Edifício Number One - Vila Olímpia - São Paulo - SP





## Carta da TOSHIBA, assinada em Brasília, no dia 9 de setembro de 2016 – Presidência

**TOSHIBA**  
Leading Innovation >>>

**TOSHIBA AMÉRICA DO SUL LTDA.**  
Divisão Transformadores  
Rodovia BR-381, nº 3045  
CEP: 32240-090 - Contagem/MG, Brasil  
Tel.: (31) 3329-6340 – Fax: (31)3329-6699

Brasília, 09 de setembro de 2016

Ao Senhor  
**Secretário-Executivo, Wellington Moreira Franco**  
Secretaria-Executiva do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República  
Brasília - DF

**Assunto: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile**

Prezado Senhor,

A Toshiba América do Sul Ltda, cumprimentando-o cordialmente, gostaria de expressar preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade do comércio para o setor de equipamentos eletroeletrônicos de grande porte, devido ao aumento dos custos de frete entre os dois países

A reserva de carga, definida no Convênio, concede forte poder de negociação aos armadores em suas negociações com os usuários, o que impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva os custos de frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta em menor competitividade das transações comerciais do setor no mercado chileno.

Passados 41 anos de vigência do Acordo, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, seja em termos de desenvolvimento da indústria naval, seja do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor de equipamentos eletroeletrônicos de grande porte, engajado no comércio bilateral, a conviver com fretes elevados ou mesmo proibitivos e disponibilidade de horários e rotas de comércio limitadas ou inexistentes.

Nesse contexto, venho, em nome da Toshiba América do Sul Ltda, formalmente solicitar o seu apoio, junto a esta Câmara de Comércio Exterior, para a denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.

Na expectativa de contar com o apoio de Vossa Senhoria para o exposto, apresento votos de estima e consideração, colocando a Toshiba América do Sul Ltda à disposição naquilo que puder contribuir para o alcance desse objetivo.

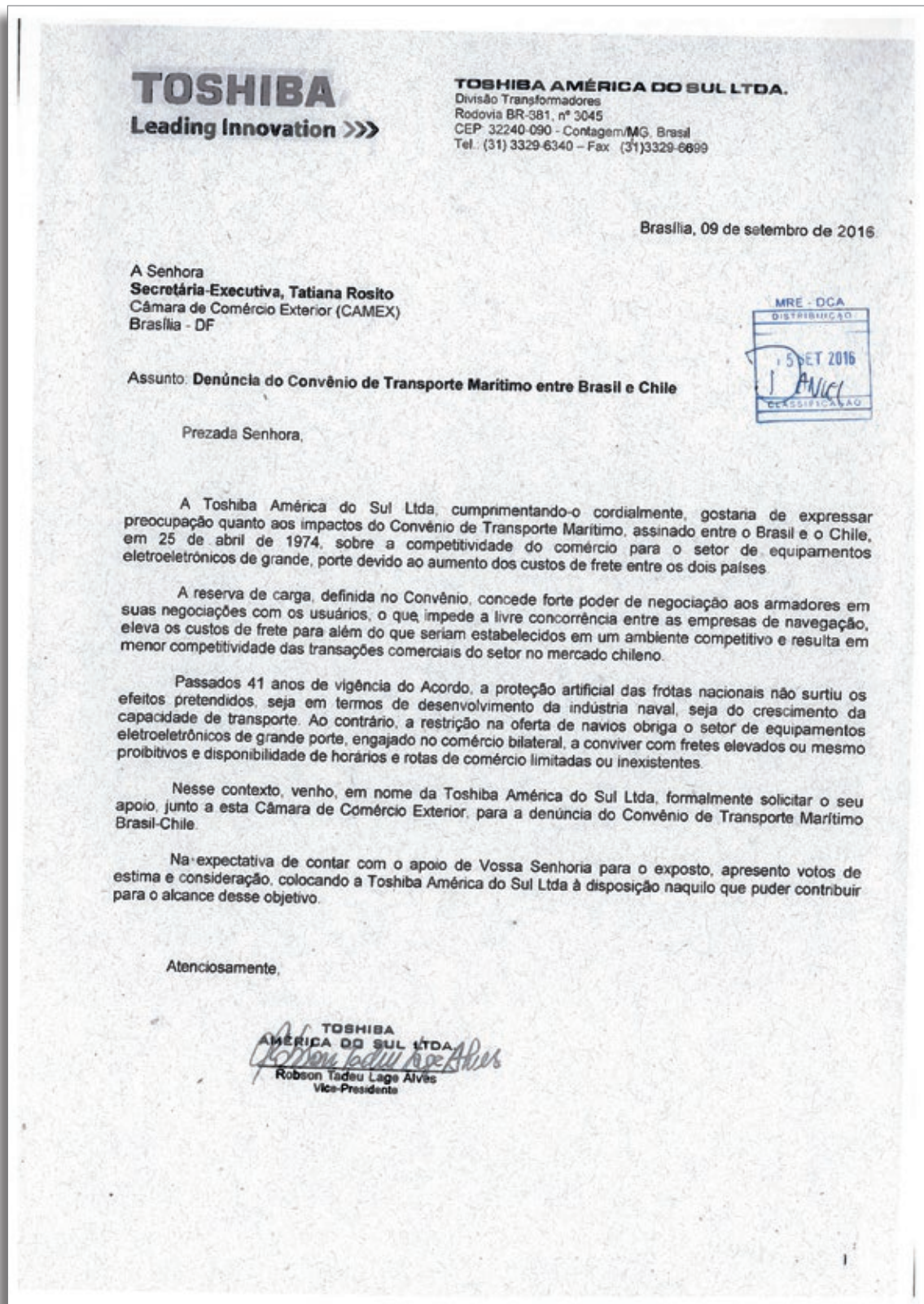
Atenciosamente,

**TOSHIBA**  
**AMÉRICA DO SUL LTDA.**  
*Robson Tadeu Lage Alves*  
Robson Tadeu Lage Alves  
Vice-Presidente

Presidência da República
CODO COLO
15 SET 2016
Nom: 10 45
Func: <i>[assinatura]</i>

1

## Carta da TOSHIBA, assinada em Brasília, no dia 9 de setembro de 2016 – CAMEX





## Carta da TOSHIBA, assinada em Brasília, no dia 9 de setembro de 2016 – MDIC

**TOSHIBA**  
Leading Innovation >>

**TOSHIBA AMÉRICA DO SUL LTDA.**  
Divisão Transformadores  
Rodovia BR-381, nº 3045  
CEP: 32240-090 - Contagem/MG, Brasil  
Tel.: (31) 3329-6340 Fax.: (31) 3329-6699

Brasília, 09 de setembro de 2016

Ao Senhor  
**Secretário Executivo, Fernando de Magalhães Furlan**  
Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços  
Brasília - DF



**MDIC Protocolo:**  
15/09/2016 09:43:39  
62000.010304/2016-64

**Assunto: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile**

Prezado Senhor

A Toshiba América do Sul Ltda, cumprimentando-o cordialmente, gostaria de expressar preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade do comércio para o setor de equipamentos eletroeletrônicos de grande porte, devido ao aumento dos custos de frete entre os dois países.

A reserva de carga, definida no Convênio, concede forte poder de negociação aos armadores em suas negociações com os usuários, o que impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva os custos de frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta em menor competitividade das transações comerciais do setor no mercado chileno.

Passados 41 anos de vigência do Acordo, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos seja em termos de desenvolvimento da indústria naval, seja do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor de equipamentos eletroeletrônicos de grande porte, engajado no comércio bilateral, a conviver com fretes elevados ou mesmo proibitivos e disponibilidade de horários e rotas de comércio limitadas ou inexistentes.

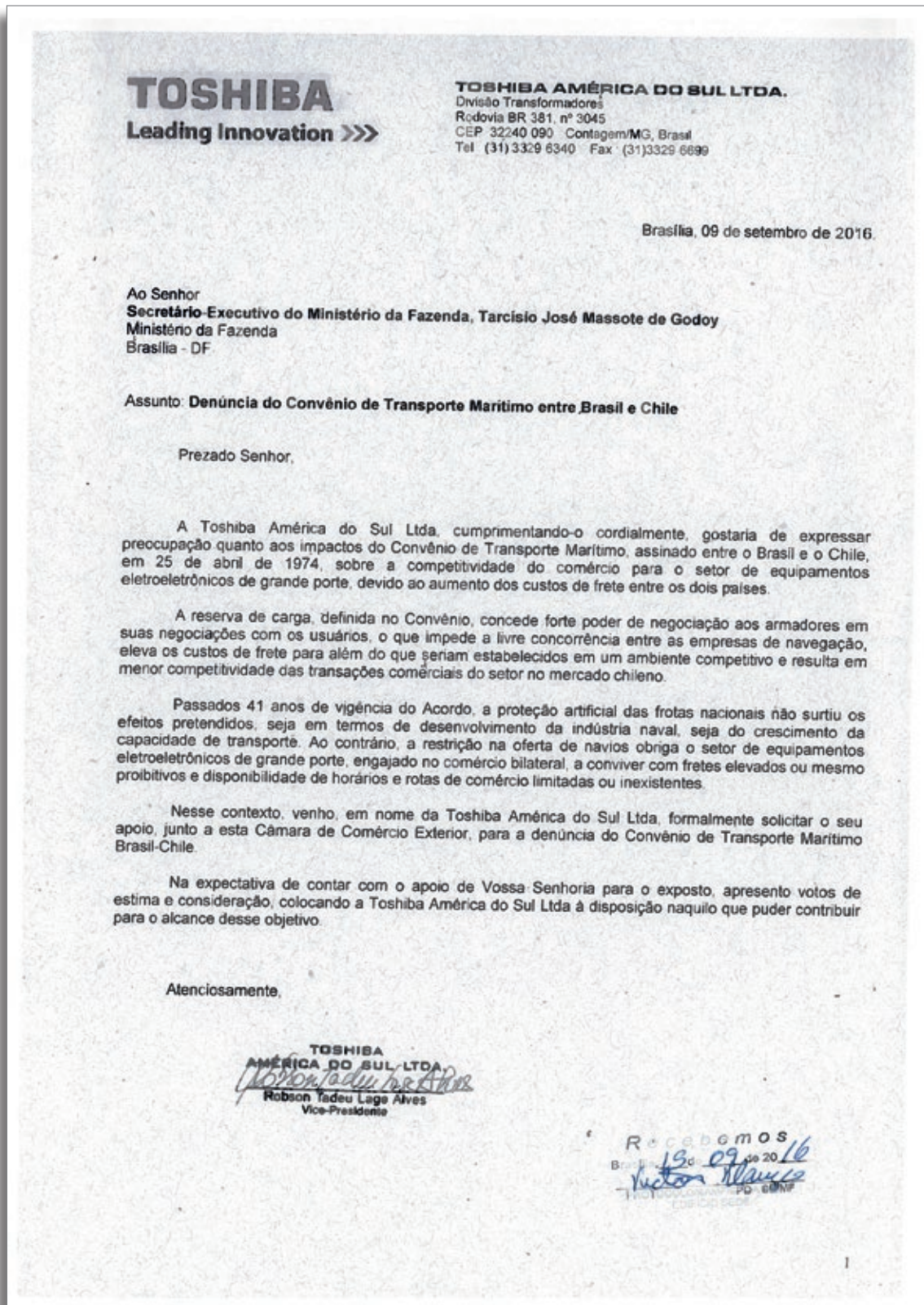
Nesse contexto venho, em nome da Toshiba América do Sul Ltda, formalmente solicitar o seu apoio, junto a esta Câmara de Comércio Exterior para a denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.

Na expectativa de contar com o apoio de Vossa Senhoria para o exposto, apresento votos de estima e consideração, colocando a Toshiba América do Sul Ltda à disposição naquilo que puder contribuir para o alcance desse objetivo.

Atenciosamente

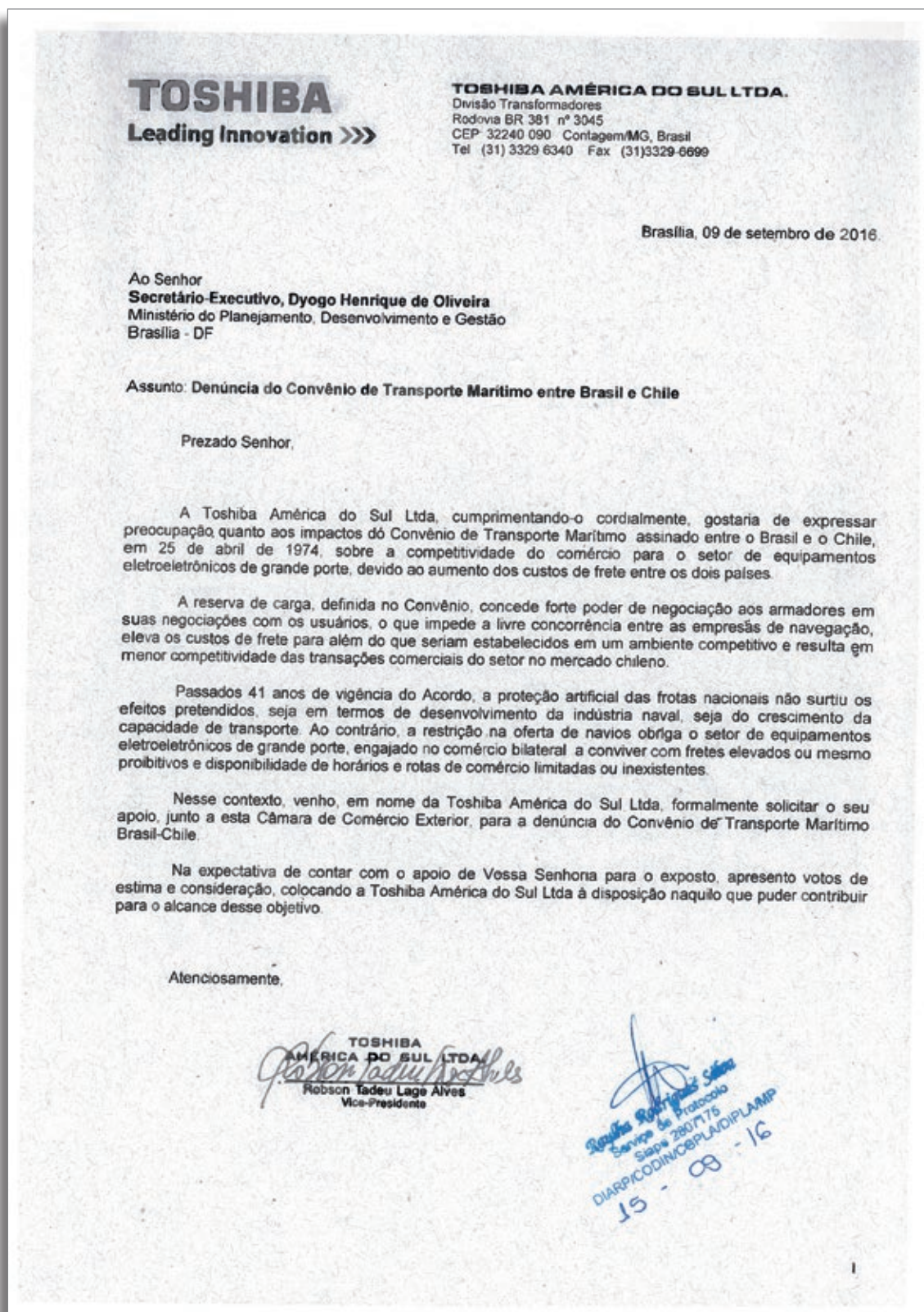
**TOSHIBA**  
**AMÉRICA DO SUL LTDA.**  
*Robson Tadeu Lage Alves*  
Robson Tadeu Lage Alves  
Vice-Presidente

## Carta da TOSHIBA, assinada em Brasília, no dia 9 de setembro de 2016 – MF

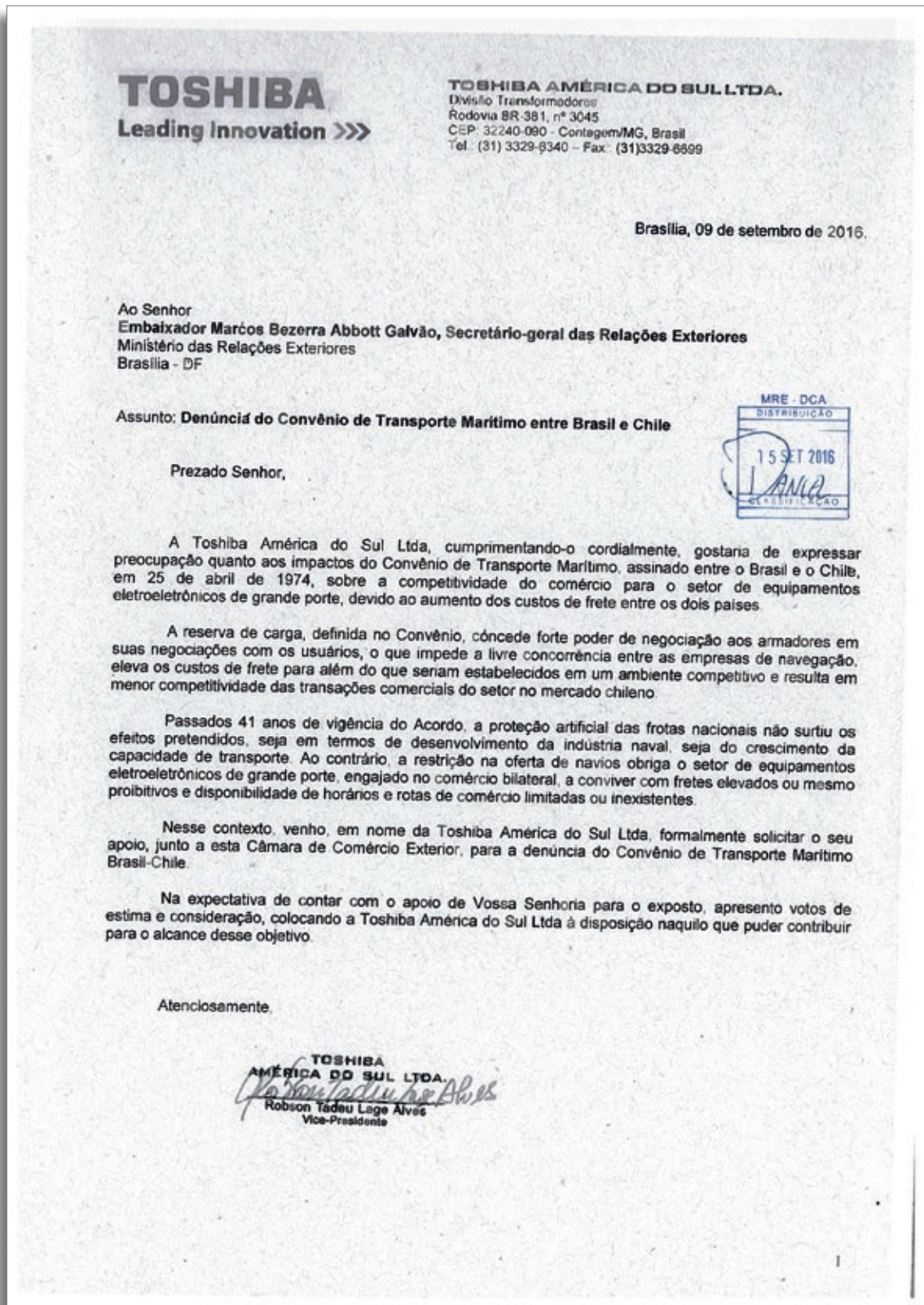




## Carta da TOSHIBA, assinada em Brasília, no dia 9 de setembro de 2016 – MPOG



## Carta da TOSHIBA, assinada em Brasília, no dia 9 de setembro de 2016 – MRE





## Carta da TOSHIBA, assinada em Brasília, no dia 9 de setembro de 2016 – MT

**TOSHIBA**  
Leading Innovation >>>

**TOSHIBA AMÉRICA DO SUL LTDA.**  
Divisão Transformadores  
Rodovia BR 381, nº 3045  
CEP: 32240 090 Contagem/MG, Brasil  
Tel.: (31) 3329 6340 Fax.: (31)3329 6699

Brasília, 09 de setembro de 2016

Ao Senhor  
**Secretário-Executivo, Fernando Fortes Meiro Filho**  
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil  
Brasília - DF

**Assunto: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile**

Prezado Senhor

A Toshiba América do Sul Ltda, cumprimentando-o cordialmente, gostaria de expressar preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974 sobre a competitividade do comércio para o setor de equipamentos eletroeletrônicos de grande porte devido ao aumento dos custos de frete entre os dois países.

A reserva de carga definida no Convênio concede forte poder de negociação aos armadores em suas negociações com os usuários o que impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva os custos de frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta em menor competitividade das transações comerciais do setor no mercado chileno

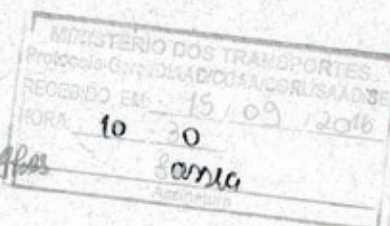
Passados 41 anos de vigência do Acordo, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, seja em termos de desenvolvimento da indústria naval seja do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor de equipamentos eletroeletrônicos de grande porte, engajado no comércio bilateral a conviver com fretes elevados ou mesmo proibitivos e disponibilidade de horários e rotas de comércio limitadas ou inexistentes

Nesse contexto, venho, em nome da Toshiba América do Sul Ltda, formalmente solicitar o seu apoio, junto a esta Câmara de Comércio Exterior, para a denuncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.

Na expectativa de contar com o apoio de Vossa Senhoria para o exposto apresento votos de estima e consideração, colocando a Toshiba América do Sul Ltda à disposição naquilo que puder contribuir para o alcance desse objetivo

Atenciosamente

TOSHIBA  
AMÉRICA DO SUL LTDA  
*Robson Tadeu Lage Alvet*  
Robson Tadeu Lage Alvet  
Vice-Presidente



## Carta da Caterpillar, assinada em Piracicaba, no dia 16 de setembro de 2016 – CAMEX

**CATERPILLAR**

**Caterpillar Brasil Ltda.**

Rod. Luiz de Queiroz, Km 157, s/n  
Distrito Unilite - Caixa Postal 330  
CEP 13400-970 - Piracicaba, SP  
Fone (PABX): 19 2106-2100

Brasília, 16 de setembro de 2016.

A Senhora  
**Secretária-Executiva, Tatiana Rosito**  
Câmara de Comércio Exterior (CAMEX)  
Brasília - DF



**Assunto: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile**

Prezada Senhora,

A Caterpillar Brasil Ltda., cumprimentando-a cordialmente, gostaria de expressar preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade do comércio para o setor de máquinas e equipamentos brasileiro, devido à reduzida frequência de frete e aos elevados custos observados na rota marítima entre os dois países.

A reserva de carga, definida no Convênio, concede forte poder de negociação aos armadores em suas negociações com os usuários, o que impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva os custos de frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta em menor competitividade das transações comerciais do setor no mercado chileno.

Passados 41 anos de vigência do Acordo, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, seja em termos de desenvolvimento da indústria naval, seja do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor de máquinas e equipamentos engajado no comércio bilateral a conviver com fretes elevados e disponibilidade de horários e rotas de comércio limitadas ou inexistentes.





**Caterpillar Brasil Ltda.**

Rod. Luiz de Queiroz, Km 167, s/n  
Distrito Unileste - Caixa Postal 330  
CEP 13460-970 - Piracicaba, SP  
Fone (FAX): 19 2106-2100

Nesse contexto, venho, em nome da Caterpillar Brasil Ltda., formalmente solicitar o seu apoio, junto a esta Câmara de Comércio Exterior, para a denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.

Na expectativa de contar com o apoio de Vossa Senhoria para o exposto, apresento votos de estima e consideração, colocando a Caterpillar Brasil Ltda. à disposição naquilo que puder contribuir para o alcance desse objetivo.

Atenciosamente,

Rafael Souza Fonseca  
Caterpillar Brasil Ltda

## Carta da Caterpillar, assinada em Piracicaba, no dia 16 de setembro de 2016 – MAPA



**Caterpillar Brasil Ltda.**

Rod. Luiz de Queiroz, Km 107, s/n  
Distrito Unilote - Caixa Postal 330  
CEP 13400-970 - Piracicaba, SP  
Fone (FABX): 19 2106-2100

Brasília, 16 de setembro de 2016.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E  
ABASTECIMENTO MAPA

SFRO-0560

19/09/2016 10:41

21000.045797/2016-10

Ao Senhor  
**Secretário-Executivo, Eumar Roberto Novacki**  
Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento  
Brasília - DF

**Assunto: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile**

Prezado Senhor,

A Caterpillar Brasil Ltda., cumprimentando-o cordialmente, gostaria de expressar preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade do comércio para o setor de máquinas e equipamentos brasileiro, devido à reduzida frequência de frete e aos elevados custos observados na rota marítima entre os dois países.

A reserva de carga, definida no Convênio, concede forte poder de negociação aos armadores em suas negociações com os usuários, o que impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva os custos de frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta em menor competitividade das transações comerciais do setor no mercado chileno.

Passados 41 anos de vigência do Acordo, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, seja em termos de desenvolvimento da indústria naval, seja do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor de máquinas e equipamentos engajado no comércio bilateral a conviver com fretes elevados e disponibilidade de horários e rotas de comércio limitadas ou inexistentes.



**Caterpillar Brasil Ltda.**

Rod. Luiz de Queiroz, Km 157,5m  
Distrito Uribete - Caixa Postal 330  
CEP 13400-970 - Piracicaba, SP  
Fone (PABX) 19 2106-2100

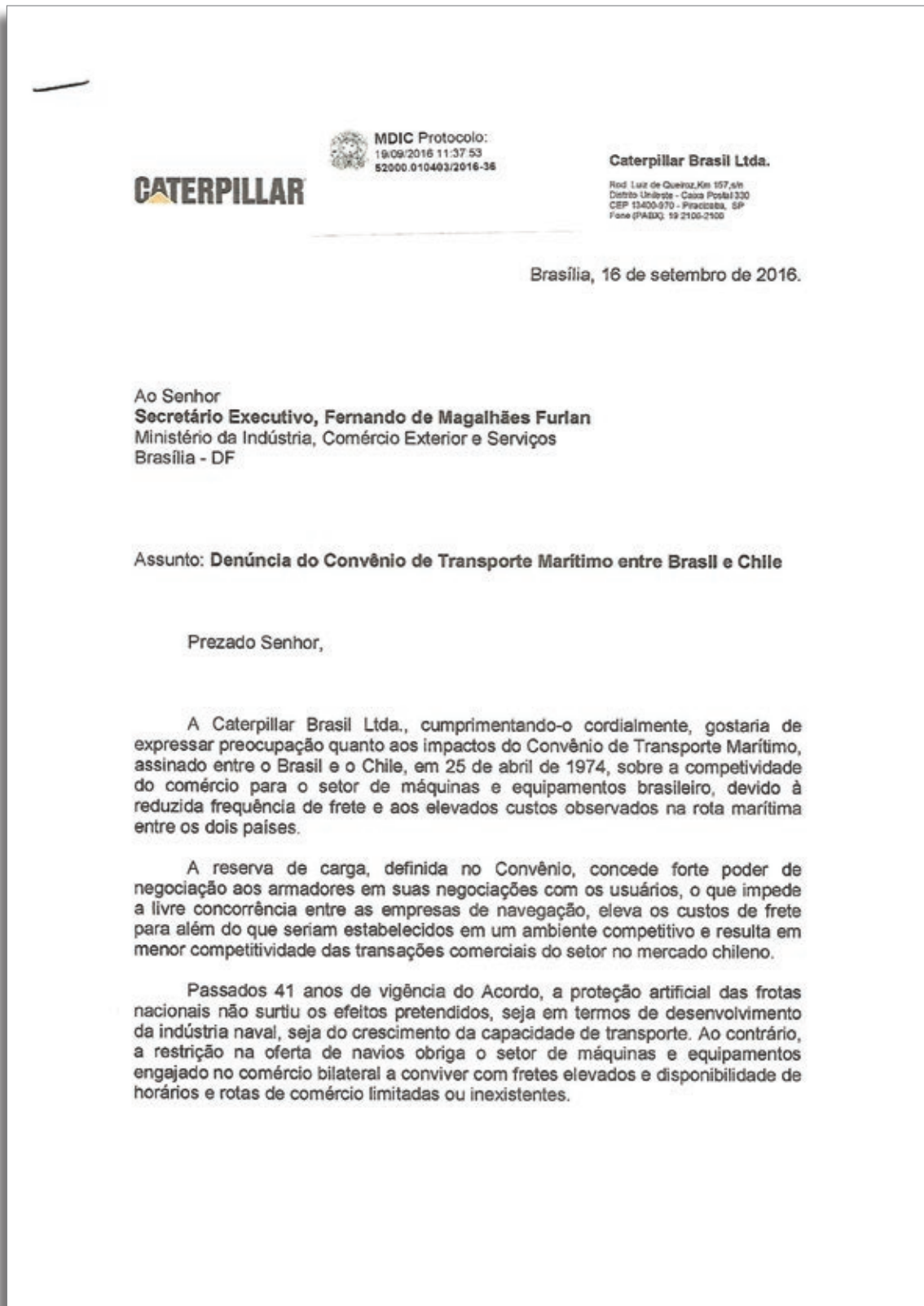
Nesse contexto, venho, em nome da Caterpillar Brasil Ltda., formalmente solicitar o seu apoio, junto a este Ministério, para a denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.

Na expectativa de contar com o apoio de Vossa Senhoria para o exposto, apresento votos de estima e consideração, colocando a Caterpillar Brasil Ltda. à disposição naquilo que puder contribuir para o alcance desse objetivo.

Atenciosamente,

Rafael Souza Fonseca  
Caterpillar Brasil Ltda

## Carta da Caterpillar, assinada em Piracicaba, no dia 16 de setembro de 2016 – MDIC





**CATERPILLAR**

**Caterpillar Brasil Ltda.**

Rod. Luiz de Queiroz, Km 157, s/n  
Distrito Unileste - Caixa Postal 330  
CEP 13400-970 - Piracicaba, SP  
Fone (PABX) 19 2106-2100

Nesse contexto, venho, em nome da Caterpillar Brasil Ltda., formalmente solicitar o seu apoio, junto a este Ministério, para a denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.

Na expectativa de contar com o apoio de Vossa Senhoria para o exposto, apresento votos de estima e consideração, colocando a Caterpillar Brasil Ltda. à disposição naquilo que puder contribuir para o alcance desse objetivo.

Atenciosamente,

Rafael Souza Fonseca  
Caterpillar Brasil Ltda

## Carta da Caterpillar, assinada em Piracicaba, no dia 16 de setembro de 2016 – MF

**CATERPILLAR**

**Caterpillar Brasil Ltda.**

Rod. Luiz de Queiroz, Km 157, s/n  
Distrito Unilite - Caixa Postal 330  
CEP 13450-970 - Piracicaba, SP  
Fone (PABX) 19 2106-2100

Brasília, 16 de setembro de 2016.

Ao Senhor  
**Secretário-Executivo do Ministério da Fazenda, Tarcísio José Massote de Godoy**  
Ministério da Fazenda  
Brasília - DF

**Assunto: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile**

Prezado Senhor,

A Caterpillar Brasil Ltda., cumprimentando-o cordialmente, gostaria de expressar preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade do comércio para o setor de máquinas e equipamentos brasileiro, devido à reduzida frequência de frete e aos elevados custos observados na rota marítima entre os dois países.

A reserva de carga, definida no Convênio, concede forte poder de negociação aos armadores em suas negociações com os usuários, o que impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva os custos de frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta em menor competitividade das transações comerciais do setor no mercado chileno.

Passados 41 anos de vigência do Acordo, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, seja em termos de desenvolvimento da indústria naval, seja do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor de máquinas e equipamentos engajado no comércio bilateral a conviver com fretes elevados e disponibilidade de horários e rotas de comércio limitadas ou inexistentes.

Recebemos  
Brasília, 19 de 09 de 2016  
Jonathan  
PROT. ...



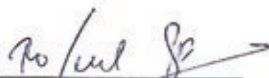
**Caterpillar Brasil Ltda.**

Rod. Luiz de Queiroz, Km 167, s/n  
Distrito Urubeste - Caixa Postal 1330  
CEP 13400-970 - Piracicaba, SP  
Fone (19) 633. 12 2100-2100

Nesse contexto, venho, em nome da Caterpillar Brasil Ltda., formalmente solicitar o seu apoio, junto a este Ministério, para a denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.

Na expectativa de contar com o apoio de Vossa Senhoria para o exposto, apresento votos de estima e consideração, colocando a Caterpillar Brasil Ltda. à disposição naquilo que puder contribuir para o alcance desse objetivo.

Atenciosamente,



Rafael Souza Fonseca  
Caterpillar Brasil Ltda

## Carta da Caterpillar, assinada em Piracicaba, no dia 16 de setembro de 2016 – MPOG

**CATERPILLAR**


**Caterpillar Brasil Ltda.**

Rod. Luiz de Queiroz, Km 157, s/n  
Distrito Unileste - Caixa Postal 330  
CEP 13400-970 - Piracicaba, SP  
Fone (PABX): 19 2106-2100

Brasília, 16 de setembro de 2016.

Ao Senhor  
**Secretário-Executivo, Dyogo Henrique de Oliveira**  
Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão  
Brasília - DF

Protocolo-Geral K  
Ministério do Planejamento  
Recebi a (x) original e ( ) cópia  
Em 19.09.16 às 11:28h



**Assunto: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile**

Prezado Senhor,

A Caterpillar Brasil Ltda., cumprimentando-o cordialmente, gostaria de expressar preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade do comércio para o setor de máquinas e equipamentos brasileiro, devido à reduzida frequência de frete e aos elevados custos observados na rota marítima entre os dois países.

A reserva de carga, definida no Convênio, concede forte poder de negociação aos armadores em suas negociações com os usuários, o que impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva os custos de frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta em menor competitividade das transações comerciais do setor no mercado chileno.

Passados 41 anos de vigência do Acordo, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, seja em termos de desenvolvimento da indústria naval, seja do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor de máquinas e equipamentos engajado no comércio bilateral a conviver com fretes elevados e disponibilidade de horários e rotas de comércio limitadas ou inexistentes.





**Caterpillar Brasil Ltda.**

Rod. Luiz de Queiroz, Km 157, s/n  
Distrito Unieste - Caixa Postal 330  
CEP 13400-970 - Piracicaba, SP  
Fone (PABX): 19 2106-2100

Nesse contexto, venho, em nome da Caterpillar Brasil Ltda., formalmente solicitar o seu apoio, junto a este Ministério, para a denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.

Na expectativa de contar com o apoio de Vossa Senhoria para o exposto, apresento votos de estima e consideração, colocando a Caterpillar Brasil Ltda. à disposição naquilo que puder contribuir para o alcance desse objetivo.

Atenciosamente,

Rafael Souza Fonseca  
Caterpillar Brasil Ltda

## Carta da Caterpillar, assinada em Piracicaba, no dia 16 de setembro de 2016 – MRE

**CATERPILLAR**

**Caterpillar Brasil Ltda.**

Rod. Luiz de Queiroz, Km 107, s/n  
Distrito Unilênse - Caixa Postal 330  
CEP 13450-970 - Piracicaba, SP  
Fone (045) 19 2106-2100



Brasília, 16 de setembro de 2016.

Ao Senhor  
**Embaixador Marcos Bezerra Abbott Galvão, Secretário-geral das Relações Exteriores**  
Ministério das Relações Exteriores  
Brasília - DF

**Assunto: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile**

Prezado Senhor,

A Caterpillar Brasil Ltda., cumprimentando-o cordialmente, gostaria de expressar preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade do comércio para o setor de máquinas e equipamentos brasileiro, devido à reduzida frequência de frete e aos elevados custos observados na rota marítima entre os dois países.

A reserva de carga, definida no Convênio, concede forte poder de negociação aos armadores em suas negociações com os usuários, o que impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva os custos de frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta em menor competitividade das transações comerciais do setor no mercado chileno.

Passados 41 anos de vigência do Acordo, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, seja em termos de desenvolvimento da indústria naval, seja do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor de máquinas e equipamentos engajado no comércio bilateral a conviver com fretes elevados e disponibilidade de horários e rotas de comércio limitadas ou inexistentes.



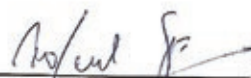
**Caterpillar Brasil Ltda.**

Rod. Luiz de Queiroz, Km 167, s/n  
Distrito Industrial - Caixa Postal 330  
CEP 13420-970 - Piracicaba, SP  
Fone (PABX) 19 2105-2100

Nesse contexto, venho, em nome da Caterpillar Brasil Ltda., formalmente solicitar o seu apoio, junto a este Ministério, para a denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.

Na expectativa de contar com o apoio de Vossa Senhoria para o exposto, apresento votos de estima e consideração, colocando a Caterpillar Brasil Ltda. à disposição naquilo que puder contribuir para o alcance desse objetivo.

Atenciosamente,



Rafael Souza Fonseca  
Caterpillar Brasil Ltda

## Carta da Caterpillar, assinada em Piracicaba, no dia 16 de setembro de 2016 – MT

**CATERPILLAR**

**Caterpillar Brasil Ltda.**

Rod. Luiz de Queiroz, Km 167, s/n  
Distrito Unilênse - Caixa Postal 330  
CEP 13400-970 - Piracicaba, SP  
Fone (FAX): 19 2109-2100

Brasília, 16 de setembro de 2016.

Ao Senhor  
**Secretário-Executivo, Fernando Fortes Melro Filho**  
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil  
Brasília - DF

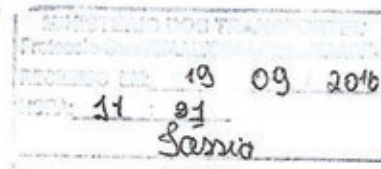
**Assunto: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile**

Prezado Senhor,

A Caterpillar Brasil Ltda., cumprimentando-o cordialmente, gostaria de expressar preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade do comércio para o setor de máquinas e equipamentos brasileiro, devido à reduzida frequência de frete e aos elevados custos observados na rota marítima entre os dois países.

A reserva de carga, definida no Convênio, concede forte poder de negociação aos armadores em suas negociações com os usuários, o que impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva os custos de frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta em menor competitividade das transações comerciais do setor no mercado chileno.

Passados 41 anos de vigência do Acordo, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, seja em termos de desenvolvimento da indústria naval, seja do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor de máquinas e equipamentos engajado no comércio bilateral a conviver com fretes elevados e disponibilidade de horários e rotas de comércio limitadas ou inexistentes.





**Caterpillar Brasil Ltda.**

Rod. Luiz de Queiroz, Km 157, s/n  
Distrito Industrial - Caixa Postal 330  
CEP 13403-970 - Piracicaba, SP  
Fone (FABR) 19 2106-2130

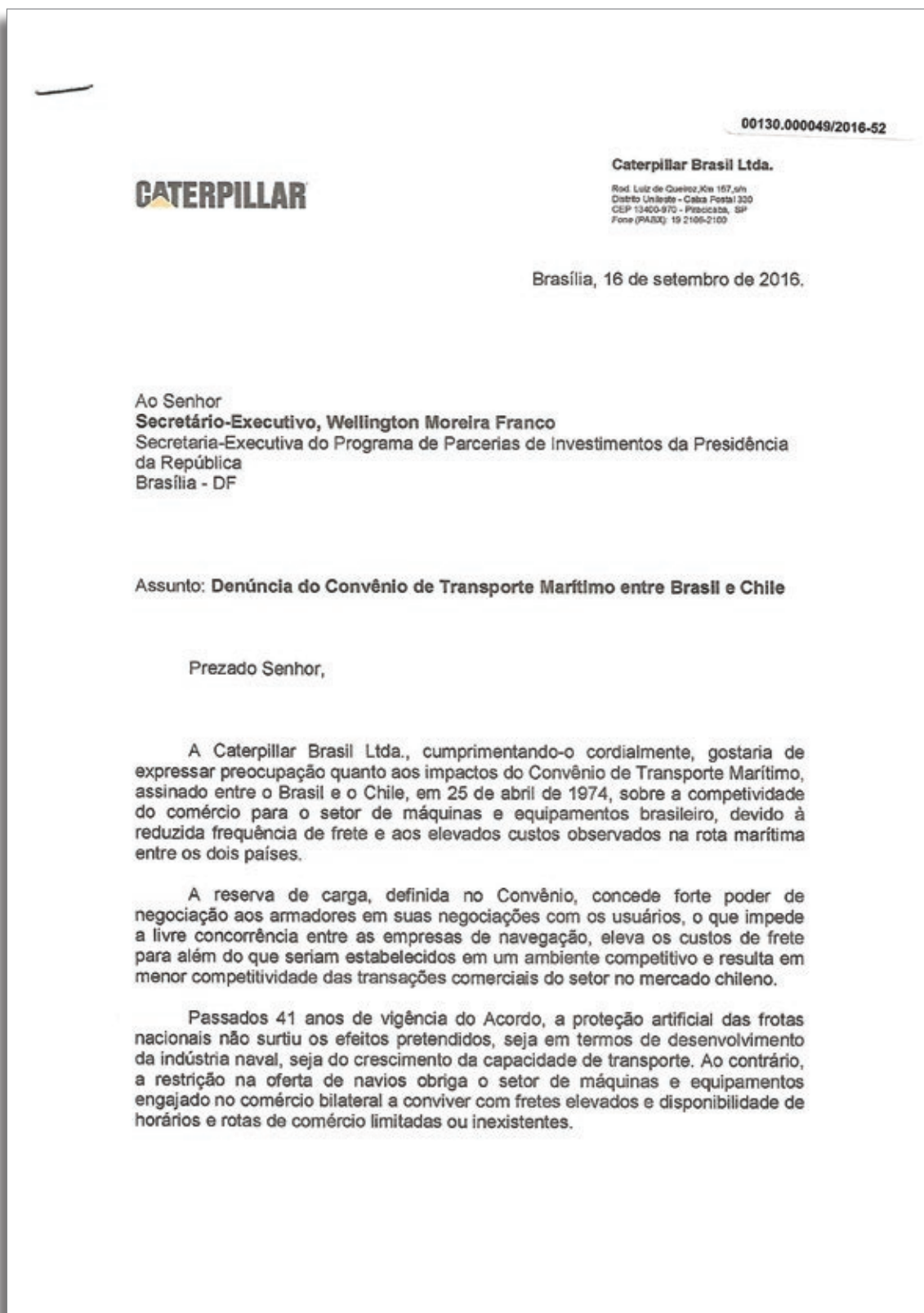
Nesse contexto, venho, em nome da Caterpillar Brasil Ltda., formalmente solicitar o seu apoio, junto a este Ministério, para a denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.

Na expectativa de contar com o apoio de Vossa Senhoria para o exposto, apresento votos de estima e consideração, colocando a Caterpillar Brasil Ltda. à disposição naquilo que puder contribuir para o alcance desse objetivo.

Atenciosamente,

Rafael Souza Fonseca  
Caterpillar Brasil Ltda

## Carta da Caterpillar, assinada em Piracicaba, no dia 16 de setembro de 2016 – Casa Civil





**Caterpillar Brasil Ltda.**

Rod. Luiz de Queiroz, Km 157, s/n  
Distrito União - Caixa Postal 330  
CEP 13400-970 - Piracicaba, SP  
Fone (PHAXX): 19 2106-2100

Nesse contexto, venho, em nome da Caterpillar Brasil Ltda., formalmente solicitar o seu apoio, junto a esta Secretaria-Executiva, para a denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.

Na expectativa de contar com o apoio de Vossa Senhoria para o exposto, apresento votos de estima e consideração, colocando a Caterpillar Brasil Ltda. à disposição naquilo que puder contribuir para o alcance desse objetivo.

Atenciosamente,

Rafael Souza Fonseca  
Caterpillar Brasil Ltda

Recebido em, 19. 9. 16  
D. 4

## Carta da ABAL, assinada em Brasília, no dia 20 de setembro de 2016 – MAPA



20 de setembro de 2016  
n/r ABAL SECR-582/2016

Dr. EUMAR ROBERTO NOVACKI  
Secretário Executivo  
Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento  
Esplanada dos Ministérios, Bloco D – 9º andar – s/ 906  
70043-900 - Brasília - DF

Ref.: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile

Prezado Senhor,

A ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DO ALUMÍNIO-ABAL, cumprimentando-o cordialmente, gostaria de expressar preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade do comércio para o setor da indústria brasileira do alumínio devido ao aumento dos custos de frete entre os dois países.

A reserva de carga, definida no Convênio, concede forte poder de negociação aos armadores em suas negociações com os usuários, o que impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva os custos de frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta em menor competitividade das transações comerciais do setor no mercado chileno.

Passados 41 anos de vigência do Acordo, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, seja em termos de desenvolvimento da indústria naval, seja do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor do alumínio, engajado no comércio bilateral a conviver com fretes elevados ou mesmo proibitivos, e disponibilidade de horários e rotas de comércio limitadas ou inexistentes.

Nesse contexto, venho formalmente solicitar o seu apoio, junto a esta Câmara de Comércio Exterior, para a denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.

Na expectativa de contar com o apoio de V.Sa. para o exposto, apresento votos de estima e consideração, colocando-nos à disposição naquilo que puder contribuir para o alcance desse objetivo.

Atenciosamente,

Milton Rego  
Presidente Executivo  
Associação Brasileira do Alumínio

Associação Brasileira do Alumínio - ABAL • Rua Humberto I, nº 220 - 4º andar • CEP: 04018-030 • São Paulo • SP • Brasil  
Tel.: +55 (11) 5904-6450 • Fax: +55 (11) 5904-6459 • www.abal.org.br • e-mail: aluminio@abal.org.br





## Carta da ABAL, assinada em Brasília, no dia 20 de setembro de 2016 – MDIC



20 de setembro de 2016  
n/r ABAL SECR-580/2016

Dr. FERNANDAO DE MAGALHÃES FURLAN  
Secretário Executivo  
Ministério da Indústria, Comércio e Serviços  
Esplanada dos Ministérios, Bloco J – 8º andar s/ 800  
70053-900 - Brasília - DF

Ref.: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile

Prezado Senhor,

A ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DO ALUMÍNIO-ABAL, cumprimentando-o cordialmente, gostaria de expressar preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade do comércio para o setor da indústria brasileira do alumínio devido ao aumento dos custos de frete entre os dois países.

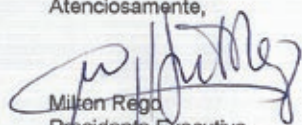
A reserva de carga, definida no Convênio, concede forte poder de negociação aos armadores em suas negociações com os usuários, o que impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva os custos de frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta em menor competitividade das transações comerciais do setor no mercado chileno.

Passados 41 anos de vigência do Acordo, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, seja em termos de desenvolvimento da indústria naval, seja do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor do alumínio, engajado no comércio bilateral a conviver com fretes elevados ou mesmo proibitivos, e disponibilidade de horários e rotas de comércio limitadas ou inexistentes.

Nesse contexto, venho formalmente solicitar o seu apoio, junto a esta Câmara de Comércio Exterior, para a denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.

Na expectativa de contar com o apoio de V.Sa. para o exposto, apresento votos de estima e consideração, colocando- nos à disposição naquilo que puder contribuir para o alcance desse objetivo.

Atenciosamente,



Milton Régis  
Presidente Executivo  
Associação Brasileira do Alumínio

Associação Brasileira do Alumínio - ABAL • Rua Humberto I, nº 220 - 4º andar • CEP: 04018-030 • São Paulo • SP • Brasil  
Tel.: +55 (11) 5904-6450 • Fax: +55 (11) 5904-6459 • www.abal.org.br • e-mail: aluminio@abal.org.br

## Carta da ABAL, assinada em Brasília, no dia 20 de setembro de 2016 – MF



20 de setembro de 2016  
n/r ABAL SECR-579/2016

**Dr. EDUARDO GUARDIA**  
Secretário Executivo  
Ministério da Fazenda  
Esplanada dos Ministérios, Bloco P – 4º andar s/ 428  
70048-900 - Brasília - DF

**Ref.: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile**

Prezado Senhor,

A ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DO ALUMÍNIO-ABAL, cumprimentando-o cordialmente, gostaria de expressar preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade do comércio para o setor da indústria brasileira do alumínio devido ao aumento dos custos de frete entre os dois países.

A reserva de carga, definida no Convênio, concede forte poder de negociação aos armadores em suas negociações com os usuários, o que impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva os custos de frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta em menor competitividade das transações comerciais do setor no mercado chileno.

Passados 41 anos de vigência do Acordo, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, seja em termos de desenvolvimento da indústria naval, seja do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor do alumínio, engajado no comércio bilateral a conviver com fretes elevados ou mesmo proibitivos, e disponibilidade de horários e rotas de comércio limitadas ou inexistentes.

Nesse contexto, venho formalmente solicitar o seu apoio, junto a esta Câmara de Comércio Exterior, para a denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.

Na expectativa de contar com o apoio de V.Sa. para o exposto, apresento votos de estima e consideração, colocando-nos à disposição naquilo que puder contribuir para o alcance desse objetivo.

Atenciosamente,

Milton Rego  
Presidente Executivo  
Associação Brasileira do Alumínio

Associação Brasileira do Alumínio - ABAL • Rua Humberto I, nº 220 - 4º andar • CEP: 04018-030 • São Paulo • SP • Brasil  
Tel.: +55 (11) 5904-6450 • Fax: +55 (11) 5904-6459 • www.abal.org.br • e-mail: aluminio@abal.org.br



## Carta da ABAL, assinada em Brasília, no dia 20 de setembro de 2016 – MPOG



20 de setembro de 2016  
n/r ABAL SECR-583/2016

Dr. DYOGO HENRIQUE DE OLIVEIRA  
Secretário Executivo  
Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão  
Esplanada dos Ministérios, Bloco K – 6º andar – gabinete  
70040-906 - Brasília - DF

Ref.: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile

Prezado Senhor,

A ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DO ALUMÍNIO-ABAL, cumprimentando-o cordialmente, gostaria de expressar preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade do comércio para o setor da indústria brasileira do alumínio devido ao aumento dos custos de frete entre os dois países.

A reserva de carga, definida no Convênio, concede forte poder de negociação aos armadores em suas negociações com os usuários, o que impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva os custos de frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta em menor competitividade das transações comerciais do setor no mercado chileno.

Passados 41 anos de vigência do Acordo, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, seja em termos de desenvolvimento da indústria naval, seja do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor do alumínio, engajado no comércio bilateral a conviver com fretes elevados ou mesmo proibitivos, e disponibilidade de horários e rotas de comércio limitadas ou inexistentes.

Nesse contexto, venho formalmente solicitar o seu apoio, junto a esta Câmara de Comércio Exterior, para a denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.

Na expectativa de contar com o apoio de V.Sa. para o exposto, apresento votos de estima e consideração, colocando-nos à disposição naquilo que puder contribuir para o alcance desse objetivo.

Atenciosamente,

Milton Rego,  
Presidente Executivo  
Associação Brasileira do Alumínio

## Carta da ABAL, assinada em Brasília, no dia 20 de setembro de 2016 – MRE



20 de setembro de 2016  
n/r ABAL SECR-581/2016

Embaixador MARCOS BEZERRA ABBOTT GALVÃO  
Secretário-geral das Relações Exteriores  
Ministério das Relações Exteriores  
Palácio do Itamaraty – 2º andar  
70170-900 - Brasília - DF

Ref.: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile

Prezado Senhor,

A ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DO ALUMÍNIO-ABAL, cumprimentando-o cordialmente, gostaria de expressar preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade do comércio para o setor da indústria brasileira do alumínio devido ao aumento dos custos de frete entre os dois países.

A reserva de carga, definida no Convênio, concede forte poder de negociação aos armadores em suas negociações com os usuários, o que impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva os custos de frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta em menor competitividade das transações comerciais do setor no mercado chileno.

Passados 41 anos de vigência do Acordo, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, seja em termos de desenvolvimento da indústria naval, seja do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor do alumínio, engajado no comércio bilateral a conviver com fretes elevados ou mesmo proibitivos, e disponibilidade de horários e rotas de comércio limitadas ou inexistentes.

Nesse contexto, venho formalmente solicitar o seu apoio, junto a esta Câmara de Comércio Exterior, para a denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.

Na expectativa de contar com o apoio de V.Sa. para o exposto, apresento votos de estima e consideração, colocando- nos à disposição naquilo que puder contribuir para o alcance desse objetivo.

Atenciosamente,

Milton Rego  
Presidente Executivo  
Associação Brasileira do Alumínio

Associação Brasileira do Alumínio - ABAL • Rua Humberto I, nº 220 - 4º andar • CEP: 04018-030 • São Paulo • SP • Brasil  
Tel.: +55 (11) 5904-6450 • Fax: +55 (11) 5904-6459 • www.abal.org.br • e-mail: aluminio@abal.org.br



## Carta da ABAL, assinada em Brasília, no dia 20 de setembro de 2016 – Casa Civil



20 de setembro de 2016  
n/r ABAL SECR-578/2016

Dr. WELLINGTON MOREIRA FRANCO  
Secretaria do  
Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República  
Palácio do Planalto, Anexo II – Ala B – Térreo – sala 104  
70150-900 - Brasília - DF

Ref.: Denúncia do Convênio de Transporte Marítimo entre Brasil e Chile

Prezado Senhor,

A ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DO ALUMÍNIO-ABAL, cumprimentando-o cordialmente, gostaria de expressar preocupação quanto aos impactos do Convênio de Transporte Marítimo, assinado entre o Brasil e o Chile, em 25 de abril de 1974, sobre a competitividade do comércio para o setor da indústria brasileira do alumínio devido ao aumento dos custos de frete entre os dois países.

A reserva de carga, definida no Convênio, concede forte poder de negociação aos armadores em suas negociações com os usuários, o que impede a livre concorrência entre as empresas de navegação, eleva os custos de frete para além do que seriam estabelecidos em um ambiente competitivo e resulta em menor competitividade das transações comerciais do setor no mercado chileno.

Passados 41 anos de vigência do Acordo, a proteção artificial das frotas nacionais não surtiu os efeitos pretendidos, seja em termos de desenvolvimento da indústria naval, seja do crescimento da capacidade de transporte. Ao contrário, a restrição na oferta de navios obriga o setor do alumínio, engajado no comércio bilateral a conviver com fretes elevados ou mesmo proibitivos, e disponibilidade de horários e rotas de comércio limitadas ou inexistentes.

Nesse contexto, venho formalmente solicitar o seu apoio, junto a esta Câmara de Comércio Exterior, para a denúncia do Convênio de Transporte Marítimo Brasil-Chile.

Na expectativa de contar com o apoio de V.Sa. para o exposto, apresento votos de estima e consideração, colocando-nos à disposição naquilo que puder contribuir para o alcance desse objetivo.

Atenciosamente,

Milton Rego  
Presidente Executivo  
Associação Brasileira do Alumínio

Associação Brasileira do Alumínio - ABAL • Rua Humberto I, nº 220 - 4º andar • CEP: 04018-030 • São Paulo • SP • Brasil  
Tel.: +55 (11) 5904-6450 • Fax: +55 (11) 5904-6459 • www.abal.org.br • e-mail: aluminio@abal.org.br

## Carta da CMA CGM, assinada em São Paulo, no dia 19 de setembro de 2016 – MDIC



Excelentíssimo Senhor Marcos Pereira,  
Ministro da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC)

São Paulo, 19 de setembro de 2016,

Vimos, pela presente, manifestar o interesse do armador de longo curso CMA CGM SA representado no Brasil pelo seu agente marítimo CMA CGM do Brasil Agência Marítima Ltda. na participação deste no transporte de cargas em contêineres de portos brasileiros para portos chilenos e vice versa.

Fundada em 1978, a CMA CGM é uma líder global em transporte de carga conteneurizada. Baseada em Marselha, França, o Grupo emprega, aproximadamente, 29.000 pessoas globalmente.

O Grupo CMA CGM opera, globalmente, através de sua rede de mais de 600 agências em mais de 160 países, escalando 420 dos 521 portos comerciais do mundo. Contando com 4.300 colaboradores marítimos, o Grupo transportou 18 milhões de TEU (unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés) em 2015.

No Brasil, desde 2003, a CMA CGM vem expandindo seus serviços e oferecendo soluções logísticas para seus clientes e parceiros, visando ampliar as oportunidades de negócios na região.

A CMA CGM do Brasil conta com 15 escritórios e escala mais de 20 portos na região, oferecendo serviços regulares a todos os continentes e emprega mais de 330 funcionários no território brasileiro.

CMA CGM do Brasil Agência Marítima Ltda. – Avenida Paulista, 283, 12º andar – conj 121, Bela Vista  
CEP 01311-100 – São Paulo – Brasil - Tel.: 55 11 3708-0088  
CNPJ: 05.951.386/0001-30

Uma vez autorizada a operar nesta rota, a CMA CGM poderá oferecer este serviço de forma imediata por meio de transbordo em Manzanillo ou Cartagena.

Vale destacar ainda que a CMA CGM já teve interesse no passado em realizar estudos de viabilidade quanto ao transporte marítimo de cargas em contêineres de portos brasileiros para portos chilenos e vice-versa via Patagônia e se dispõe a retomar em função da demanda, referido estudo caso for autorizada a participar desta rota.

Diante de todo exposto, vimos ressaltar que é de grande interesse do Armador CMA CGM realizar o serviço de transporte de cargas em contêineres no comércio bilateral dos países.

Dessa forma, a CMA CGM permanece à disposição de V. Exa. e do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC) para quaisquer informações adicionais que se fizerem necessárias.

Atenciosamente,



Lionel Chatelet  
Diretor Presidente  
CMA CGM do Brasil Agência Marítima Ltda.  
Na qualidade de agente da CMA CGM SA.



*Confederação Nacional da Indústria*

**CNI. A FORÇA DO BRASIL INDÚSTRIA**

