



MARINHA DO BRASIL
CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA
CURSO DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE



FLÁVIO AUGUSTO DIAS MARTINS



BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA – UMA REALIDADE INCOVENIENTE

**RIO DE JANEIRO
2013**

FLÁVIO AUGUSTO DIAS MARTINS

BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA – UMA REALIDADE INCOVENIENTE

Monografia apresentada como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Data de Aprovação: ___/___/_____

Orientador (a): 1 Ten (RM2-T) Marcelo

Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: _____

Dedico este trabalho a minha família, que sempre esteve ao meu lado me apoiando desde o início e me ajudando a tornar meus sonhos uma realidade.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus que me guiou durante minha caminhada e me sustentou nos momentos de maior dificuldade. Aos meu pais e minha irmã que sempre me incentivaram. A minha namorada, Thalita, que soube ser paciente quando eu não pude estar presente. Aos meu amigos, que estiveram ao meu lado durante estes três anos que marcaram minha vida.

RESUMO

Neste estudo acerca das Bandeiras de Conveniência serão especificados a definição do termo e o histórico da utilização das Bandeiras. Será apresentada uma breve explanação sobre os diversos tipos de registro das embarcações e a relação com sua nacionalidade. Serão analisadas as vantagens e desvantagens da adoção das bandeiras de conveniência. E se explicitarão os impactos econômicos nos países em desenvolvimento e quais são as articulações governamentais para evitar a fuga dos registros nacionais para os registros em bandeira de conveniência. Por fim, são propostas medidas a serem tomadas pelos armadores a fim de atenuar os malefícios provenientes da utilização do sistema de Bandeiras de Conveniência.

Palavras-chave: bandeiras de conveniência, registros, vantagens e desvantagens.

ABSTRACT

In this work about the flags of convenience, the definition of the term and the historical use of flags will be specified. A brief explanation about the different types of registration of vessels and the relationship with their nationalities will be given. The advantages and disadvantages of the adoption of flags of convenience will be analyzed. The economic impacts on developing countries and the government`s joints to prevent the escape of national registries to the registries on flag of convenience will be explained. Finally, measures are proposed to be taken by the owners to mitigate the harm from the use of the system of flags of convenience.

Key-words: flags of convenience, registries, advantages and disadvantages.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	07
CAPÍTULO I - A ORIGEM DAS BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA	08
1.1 – Definição	08
1.2 – Histórico	09
CAPÍTULO II - NACIONALIDADE E REGISTRO DE EMBARCAÇÕES	14
2.1 – Conceito e Natureza jurídica do navio	14
2.2 – Princípio da nacionalidade dos navios	14
2.3 – Registro de embarcações	15
2.3.1 – Definição	15
2.3.2 – Espécies de registros	16
2.3.2.1 – Registros nacionais	16
2.3.2.2 – Registros abertos	16
CAPÍTULO III - UTILIZAÇÃO DAS BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA	17
3.1 – Vantagens da adoção de Bandeira de conveniência	18
3.2 – Desvantagens da adoção de Bandeira de conveniência	19
3.3 – Impactos econômicos nas marinhas mercantes dos países em desenvolvimento	21
3.4 – Articulações governamentais para evitar a fuga dos registros nacionais para os registros em Bandeira de conveniência	22
3.4.1– Segundos registros	25
3.4.2 – Registro especial brasileiro (REB)	26
CONSIDERAÇÕES FINAIS	28
ANEXO A	30
ANEXO B	31
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	35

INTRODUÇÃO

A utilização das bandeiras de conveniência é um assunto muito complexo e conflitante que vem assumindo proporções elevadas no transporte marítimo. Entender como ocorreu o surgimento desse sistema e como ele se desenvolveu é de suma importância para entender porque é tão comumente utilizado nos dias atuais. As definições do termo Bandeira de Conveniência e um histórico detalhado do seu surgimento serão assuntos do capítulo 1.

No capítulo 2 é explicitado o conceito de navio e sua natureza jurídica. Nele serão apresentados também o princípio da nacionalidade dos navios, a definição e as espécies de registros existentes.

A existência de uma marinha mercante forte e competitiva é de grande importância para a maioria dos países, seja ela de ordem econômica, social ou sob a ótica do transporte marítimo que hoje movimentam mais de noventa por cento do comércio mundial. Tratada como uma atividade estratégica pelos países desenvolvidos, serve também como instrumento político e de captação de um grande volume de divisas. Dentro desse contexto, no capítulo 3, serão analisadas as vantagens e desvantagens da adoção das bandeiras de conveniência. Esse capítulo ainda discorre sobre os impactos econômicos nas marinhas mercantes dos países em desenvolvimento e quais são as articulações governamentais que esses países fazem para evitar a fuga dos registros nacionais para os registros em bandeira de conveniência.

CAPÍTULO 1

A ORIGEM DAS BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA

1.1– Definição

Atualmente, o termo Bandeira de Conveniência é um tema polêmico e se constitui numa das questões mais discutidas no universo marítimo; pois, dependendo de quem dele se utilize, torna-se passível de extremas e divergentes interpretações.

A Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes – ITF – considera bandeira de conveniência quando não existe nenhum vínculo genuíno entre o armador ou proprietário e o pavilhão do navio, ou seja, quando a propriedade beneficiária e o controle do navio estão sediados em país ou países diferentes ao da bandeira que o navio arvora.

O Comitê Econômico Social da Comunidade Europeia considera bandeira de conveniência a bandeira de qualquer país, permitindo o registro de sua propriedade estrangeira e o controle estrangeiro sob condições que, por quaisquer razões, são convenientes e oportunas para as pessoas que estão registrando os navios.

Metaxas, no livro “Flags of convenience”, define: “bandeiras de conveniência são as bandeiras nacionais daqueles estados, nos quais empresas de navegação registram seus navios, objetivando maximizar seus benefícios e minimizar seus custos, evitando a legislação econômica e outras legislações e as condições em fatores de emprego e de produção, que seriam aplicáveis em seus próprios países”.

Sintetizando todas as análises precedentes, as bandeiras de conveniência caracterizam-se, usualmente, por oferecerem total facilidade para registro, incentivos de ordem fiscal e não imposição de vínculo substancial entre o estado de registro e o navio. Simultaneamente às vantagens econômicas oferecidas por tais registros, ainda se elencam vantagens de ordem jurídica e operacional, tendo em vista que tais países adotam legislações internas,

regulamentos e procedimentos de fiscalização menos severos sobre segurança marítima, que dificilmente conseguiriam sob sua própria bandeira.

1.2- Histórico

Na história da navegação, a troca de bandeiras data de tempos longínquos. No século XVI, comerciantes britânicos utilizavam esse expediente, colocando seus navios sob pavilhão espanhol, no intuito de ter acesso ao comércio nas Índias Ocidentais, visto que o comércio tão cobiçado de especiarias nessa época era monopolizado por portugueses e espanhóis. Assim, navios de outros países, interessados em participar desse lucrativo comércio, adotavam bandeiras portuguesas ou espanholas e arvoravam esses pavilhões em seus mastros.

No início dos anos vinte, a bandeira de conveniência foi utilizada para burlar a “Lei Seca”¹ nos Estados Unidos. O primeiro país a implementar o sistema de bandeira de conveniência como, observa-se atualmente, foi o Panamá, em 1924 .

O fenômeno generalizou-se devido à Segunda Guerra Mundial. Muitos armadores, principalmente americanos, transferiram o registro de seus navios para países neutros (como Panamá e Libéria), a fim de protegerem seus navios mercantes e suas frotas de serem atacados ou aprisionados.

No final dos anos quarenta, com a reorganização das marinhas mercantes dos países que participaram da Segunda Guerra Mundial, cresceu a concorrência e, com isso, a necessidade de haver fretes competitivos. Para tal, os custos deveriam ser baixos, já no campo tecnológico, foi feito o possível; entretanto as duas crises do petróleo, o aumento de impostos e as reivindicações sempre crescentes dos sindicatos dos trabalhadores marítimos fizeram com que os armadores migrassem para países que oferecessem impostos mais baixos e legislação

¹ A Lei Seca é caracterizada pela proibição de bebidas alcoólicas. Vigorou nos Estados Unidos por quase quatorze anos e condenava a fabricação, venda, transporte, importação e exportação das bebidas alcoólicas em todo países e territórios que eram submetidos judicialmente a eles.

sem muitos entraves burocráticos. Ou seja, ao contrário do que se esperava, a frota sob bandeiras de conveniência intensificou-se como prática corrente.

É apresentada, a seguir, uma tabela com a evolução da frota registrada nesses países, que hoje supera 50% da tonelagem mundial, para se ter uma idéia do aumento crescente dos navios sob bandeiras de conveniência:

EVOLUÇÃO DOS PRINCIPAIS PAÍSES FOC E DA FROTA EM BANDEIRA DE CONVENIÊNCIA

ANO	Total de Navios sob Bandeiras FOC	Frota de Países FOC/Frota Mundial (em %)	Principais Países FOC
1947	80	2,0	Panamá - Honduras
1950	737	4,9	Panamá - Honduras - Libéria
1960	1.658	12,4	Libéria - Panamá - Líbano
1970	2.962	18,1	Libéria - Panamá - Chipre
1980	7.479	27,3	Panamá - Libéria - Singapura
1990	5.090	34,1	Panamá - Libéria - Chipre
1995	6.248	53,3	Panamá - Libéria - Chipre - Bahamas

Fonte: Unctad.

Os vinte maiores países marítimos, pelo conceito de “origem dos proprietários da frota”, controlam 88% da tonelagem total registrada sob bandeiras de conveniência. A seguir, estão os dados sobre propriedade da frota registrada nos quatro maiores países de bandeiras de conveniência:

Panamá: Japão (42%), Hong Kong (13%) e Coréia (10%).

Libéria: Estados Unidos (20%), Grécia (12%) e Japão (10%).

Chipre: Grécia (68%), Alemanha (7%) e Noruega (5%).

Bahamas: Estados Unidos (20%), Grécia (16%) e Noruega (15%).

Cerca de 65% dos navios mercantes do mundo navegam registrados em apenas dez bandeiras. Desses dez principais registros, cinco são bandeiras de conveniência (Panamá, Libéria, Chipre, Bahamas e Malta), um é segundo registro da Noruega, e a Grécia tem um

registro bastante liberal. Apenas três registros, portanto, são tradicionais: Japão, China e Estados Unidos. Ressalte-se, no entanto, que o Japão e os Estados Unidos possuem cerca de 75% de sua frota registrada em países de bandeira de conveniência.

A análise da frota mundial por domicílio das empresas armadoras, ou seja, os países que controlam, de fato, os navios mercantes, apresenta um quadro completamente diverso. Somente os cinco principais países - Grécia, Japão, Estados Unidos, Noruega e China - controlam cerca de metade da frota mundial, sendo que esse percentual sobe para 67% para os dez primeiros. O Brasil aparece na 17ª posição.

PRINCIPAIS FROTAS MERCANTES POR DOMICÍLIO DO ARMADOR

	País	Capacidade (milhões tpb)	Registro Estrangeiro/ Registro Nacional (%)	Participação na frota mundial (%)
1)	Grécia	120	57,8	18,0
2)	Japão	87	73,0	12,9
3)	Estados Unidos	50	72,8	7,5
4)	Noruega	48	40,9	7,2
5)	China	35	35,3	5,2
6)	Hong Kong	31	77,7	4,7
7)	Inglaterra	22	76,3	3,3
8)	Coréia	21	53,5	3,1
9)	Rússia	18	22,2	2,7
10)	Alemanha	17	64,3	2,6
Soma (1-10)		449	59,6	67,2
17)	Brasil	10	14,0	1,5
Mundo		671	53,3	100,0

Atualmente, as principais bandeiras de conveniência são: Libéria, Panamá, Honduras, Costa Rica, Bahamas, Bermudas, Singapura, Filipinas, Malta, Antígua, Aruba, Barbados, Belize, Bolívia, Birmânia, Camboja, Ilhas Canárias, Ilhas Caiman, Ilhas Cook, Chipre, Guiné Equatorial, Gibraltar, Líbano, Luxemburgo, Ilhas Marshall, Maurício, Antilhas Holandesas, São Vicente e Granadinas, São Tomé e Príncipe, Sri Lanka, Tuvalu e Vanuatu.

CAPÍTULO 2

NACIONALIDADE E REGISTRO DE EMBARCAÇÕES

2.1 – Conceito e natureza jurídica do navio

Entender como o navio é classificado juridicamente é essencial para se entender a relação entre o registro e a utilização das bandeiras de conveniência.

À luz do direito, o navio é uma “coisa”. Algumas particularidades, no entanto, tornam essa “coisa” um objeto importantíssimo sujeito a leis, regulamentos, tratados e convenções nacionais e internacionais. Sua posse, em maior ou menor número, influencia fortemente a economia de uma nação.

Tradicionalmente, o aspecto econômico da atividade da navegação fundamentou a elaboração de normas específicas que apartaram o navio do estatuto próprio da propriedade mobiliária. Dessa forma, os Estados vislumbram a atividade da navegação como um instrumento de vital transcendência na circulação de bens. Nesse contexto, explica-se a vigência de normas que consagram exigências especiais para a titularidade do domínio sobre os navios.

Sendo o navio juridicamente uma “coisa”, um objeto de direito de propriedade, um navio caracteriza-se por sua individualidade, por sua identidade e por sua nacionalidade. A individualidade do navio é manifestada pelo nome, pela classe e pela tonelagem e arqueação. A sua identidade é retratada por documentos de bordo, marcações e números de identificação. Já a nacionalidade está atrelada ao registro.

2.2 – Princípio da nacionalidade dos navios

O princípio da nacionalidade dos navios possui dois aspectos. O primeiro, interno, concerne às condições que cada Estado fixa para outorgar o uso de sua bandeira. O segundo refere-se ao Direito Internacional que visa organizar a juridicidade no alto-mar, atrelando a

conduta nos navios ao ordenamento do Estado que concedeu a bandeira.

A prova da nacionalidade se faz pela Provisão do Registro de Propriedade Marítima (PRPM), um dos documentos obrigatórios de bordo. Hasteando a bandeira de uma nação, o navio passa a ser parte integrante do território dela, nele dominando as leis e convenções internacionais ratificadas pelo Estado de registro.

Os navios devem navegar sob a bandeira de um só Estado e devem submeter-se, no alto-mar, à jurisdição exclusiva do Estado de registro. Todo o Estado deve exercer, de modo efetivo não só a jurisdição, mas também o controle em questões administrativas, técnicas e sociais sobre navios que arvoreem sua bandeira.

O pavilhão nacional (que o navio arvora), simboliza a sua nacionalidade e indica o Estado cujo regime jurídico está submetido e é nessa ideia que se considera o navio como porção flutuante ou como prolongamento do país a que pertence, e do qual defluem consequências consideráveis.

2.3 – Registro de embarcações

2.3.1- Definição

O registro da propriedade das embarcações determina a sua nacionalidade. Efetuado o registro, a embarcação estará habilitada a arvorar o pavilhão do Estado de registro, além de ter a proteção em alto-mar, além de outras vantagens inerentes à nacionalidade.

A Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (CNUDM III) exige que haja um forte elo entre o Estado do pavilhão e o navio, preconizando que Estados signatários deverão estabelecer os requisitos necessários para a atribuição da sua nacionalidade a navios, para o registro de navios no seu território e para o direito de arvorar a sua bandeira.

O emprego de determinados registros desencadeia consequências que transcendem o marco do direito da navegação, afetando não só a soberania dos países, mas também a economia do transporte, particularmente ao desenvolvimento das marinhas mercantes nos países em desenvolvimento, nas relações trabalhistas e no comércio.

2.3.2- Espécies de registros

Considerando as condições e os pressupostos adotados pelos diversos países, os registros das embarcações podem ser classificados em registros nacionais e registros abertos.

2.3.2.1– Registros nacionais

Os Estados que concedem registros nacionais mantêm um efetivo controle sobre os navios nele registrados, mantendo-os atrelados à sua legislação, obrigando a que boa parte ou toda a tripulação seja nacional. Tradicionalmente, os países que concedem registros nacionais são signatários da CNUDM III.

2.3.2.2– Registros abertos

Os registros abertos caracterizam-se, em geral, pela inexistência ou pelas exigências mais lenientes de vínculo entre o Estado de registro e o navio. Os registros abertos de Bandeiras de Conveniência – BDC (também denominados registros independentes, de complacência ou de favor) caracterizam-se usualmente por oferecerem total facilidade para registro, incentivos de ordem fiscal e não imposição de vínculo substancial entre o Estado de registro e o navio. Ademais, tais Estados não exigem e nem fiscalizam, com o devido rigor, o cumprimento e a adoção das normas e regulamentos nacionais ou internacionais sobre as embarcações neles registradas, pela legislação menos severa, no que diz respeito à segurança e aos equipamentos a bordo. A adoção de BDC consiste em estratégia empresarial que visa a maior eficiência e lucratividade.

CAPÍTULO 3

UTILIZAÇÃO DAS BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA

A constante busca pela competitividade e pela lucratividade sempre configurou elemento relevante na atividade empresarial. Com a competição do mercado de fretes cada vez mais acirrada, os armadores buscaram, na eficiência da operação de seus navios, a sobrevivência de suas empresas marítimas. Os custos operacionais dos navios passaram a ficar diretamente relacionados com a sua bandeira, ou seja, dependentes do país ao qual estavam registrados.

Nesse cenário globalizado, as empresas da navegação procedem à estratégia de adoção de pavilhão de conveniência, incentivadas por facilidades do procedimento de registro, incentivos de ordem fiscal, redução de custos trabalhistas e inexistência de imposição de vínculo entre o estado de registro e o navio.

É certo que vários são os interesses envolvidos e, dependendo da ótica que alguém se propuser a analisar, as definições serão diferentes. Tem-se a seguir as seguintes partes empenhadas:

- armadores;
- governos dos países que cedem suas bandeiras;
- marítimos (nacionais e estrangeiros);
- importadores e exportadores;
- governos dos países que procuram proteger-se contra as bandeiras de conveniência;

Há que se analisar, se os benefícios conjunturais da adoção das bandeiras de conveniência compensam alguns aspectos negativos de extrema relevância: o alto índice de desastres marítimos que envolvem navios que ostentam BDC e as condições insatisfatórias de trabalho da tripulação.

3.1 – Vantagens da adoção de Bandeira de Conveniência

Geralmente, os países que permitem o uso de suas bandeiras são países de pouca expressão econômica e com a arrecadação proveniente dos direitos de matrícula e taxas anuais. Por oferecer sua bandeira, encontram a forma de obterem uma fonte de recursos financeiros clandestinos que, devido a uma grande quantidade de navios registrados, geram valores apreciáveis para utilização em suas balanças de pagamento, podendo essa fonte de receita se constituir no maior fator de ingresso de dinheiro.

Por essa razão, oferecem aos armadores estrangeiros uma série de facilidades, que são outorgadas de maneira indiscriminada e sem nenhuma restrição. Normalmente cobram taxas mais baixas para as companhias de navegação de qualquer país, tornando fácil a obtenção do registro e permitem livremente a contratação de tripulações estrangeiras, sem restrição de número de tripulantes por nacionalidade. Em relação ao meio marítimo, a regulamentação é reduzida e há exoneração dos impostos sobre os lucros, assegurando aos armadores que exploram suas frotas sob essas bandeiras vantagens que dificilmente conseguiriam sob sua bandeira de origem.

A prática de registrar o navio em bandeira de conveniência é extremamente favorável aos armadores, pois eles vêm na BDC uma saída para alcançar facilidades fiscais, reduzindo seus custos e promovendo aumento em seus ganhos reais. As diversas vantagens, adicionadas à inexistência do controle que há por parte dos países que cedem suas bandeiras, motivam, cada vez mais, os armadores do mundo inteiro a participarem desse sistema.

Os principais motivos que levam os armadores a operar seus navios sob bandeiras de conveniência, com a finalidade de maximizar o lucro, são os seguintes:

- a fuga das obrigações fiscais de seus países de origem;
- salários mais baixos para os tripulantes, visto que as bandeiras de conveniência permitem a operação com menores custos, especialmente com tripulação, que em média representa 15% do custo total anual de um navio. Em média, o custo da

tripulação de um navio é de US\$ 3 mil/dia em registro tradicional europeu, US\$ 6 mil/dia no registro americano e US\$ 1,4 mil/dia em registro de conveniência.

- regras mínimas de segurança com relação ao navio e à tripulação;
- nenhum controle sobre o cumprimento dos regulamentos de navegação;
- contratação de pessoal não qualificado, redução de tripulantes;
- comercializar com países que normalmente não poderiam, por aspectos políticos;
- possibilidade de operar em cenários de guerra, sem quebrar uma possível neutralidade do país armador;
- maior facilidade em fugir à responsabilidade em caso de acidentes ou atos que prejudiquem alguma pessoa ou país.

3.2 – Desvantagens da adoção de Bandeira de Conveniência

Infelizmente, os Estados que concedem BDC, em regra, não exigem nem fiscalizam, com o devido rigor, o cumprimento e a adoção de normas e regulamentos nacionais ou internacionais sobre embarcações registradas em seus territórios. Isso ocasiona problemas de segurança da vida humana no mar, pois não são cumpridas normas sobre carga máxima e outras normas de segurança mínima da navegação. Nota-se também a ausência ou falta de treinamentos para o caso de sinistro, as péssimas condições dos equipamentos de incêndio e salvatagem por falta de manutenção, a deficiente manutenção das máquinas propulsoras e de todas as partes e sistemas do navio. Geralmente, esses navios são velhos, sem reparos apropriados e inseguros, pondo em risco assim a vida da tripulação, sendo esses fatores, portanto, importantes na ocorrência dos acidentes.

A insuficiência de fiscalização, controle e padrões de segurança vem sendo apontada como aspecto preponderante nos altos índices de acidentes da marinha mercante mundial, que

envolvem navios de bandeira de conveniência. Evidências empíricas detectaram ainda que as maiores marés negras foram provocadas por navios que ostentavam BDC.

Além disso, os armadores dos navios que ostentam bandeiras de conveniência geralmente utilizam tripulações inferiores, com relação à quantidade e à qualificação desses profissionais. Assim, esses navios e suas tripulações estão mais sujeitos a acidentes no mar do que os navios de registro nacional.

Sindicatos e organismos de defesa dos trabalhadores, dentre os quais se destaca a Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF), vem destacando as condições de trabalho desfavoráveis à tripulação de conveniência, ou seja, a tripulação formada por marítimos de nacionalidades diferentes da bandeira que o navio arvora. Na maioria dos casos, a tripulação está sujeita às condições de trabalho inferiores ao padrão mínimo determinado pela Organização Marítima Internacional (IMO).

A grande maioria dos marítimos que trabalham a bordo de navios de bandeira de conveniência sofrem com problemas trabalhistas, tais como:

- longas jornadas de trabalho, geralmente ocasionadas pela reduzida tripulação, o que aumenta o tempo de serviço de cada tripulante e insuficiente tempo de descanso devido às excessivas jornadas de trabalho;
- problemas econômicos, visto que os salários pagos nos navios de bandeira de conveniência são geralmente menores que os estabelecidos pela Convenção da Organização Internacional do Trabalho (OIT);
- problemas sociais, pois a comunicação entre os tripulantes é difícil, devido ao grande número de diferentes nacionalidades a bordo;
- problemas de seguridade, social pois acidentes no trabalho não são indenizados, não tendo o tripulante acesso a planos médicos.

Essas práticas realizadas pelos armadores dos navios de bandeiras de conveniência muitas vezes causam uma situação em que a segurança do navio, do pessoal e da carga ficam

seriamente comprometidas. Inclusive, a segurança de outros navios, portos e costas também são comprometidas.

Para os países, em geral, a desvantagem é que, como os usuários das bandeiras de conveniência são mestres em fugir às responsabilidades legais, os países ou pessoas que sofram com suas atitudes têm dificuldades em localizá-los e fazê-los responder pelos prejuízos causados.

Para os armadores, as principais desvantagens são a perda de facilidades de financiamento que as nações marítimas tradicionais oferecem aos navios nacionais e a exclusão do tráfego de cabotagem que, em muitos países, é privativo dos navios nacionais. Porém essas desvantagens não chegam a afetar as inúmeras vantagens provenientes da utilização das bandeiras de conveniência.

A utilização das bandeiras de conveniência, além de criar uma concorrência desleal para com os armadores que ostentam a bandeira do próprio país, acarreta prejuízos, tais como: perdas de impostos, salários, contribuições sociais e empregos. Prejuízos esses que prejudicam a economia do seu país.

3.3 – Impactos econômicos nas marinhas mercantes dos países em desenvolvimento

Os países em desenvolvimento respondem por 40% do comércio e 19% da frota mundial. Embora controlem 19% da frota mundial, somente cerca de 6% da frota mercante dos países em desenvolvimento encontram-se registradas sob bandeira nacional.

O acentuado aumento da utilização das bandeiras de conveniência passou a representar uma ameaça para os interesses marítimos dos países em desenvolvimento. A evasão das frotas nacionais desses países representa uma significativa perda de receitas.

Para que esse fenômeno se reverta, seria necessário que esses países fortalecessem a sua frota mercante própria por meios de concessão de subsídios e outros incentivos, com a finalidade de que essas frotas voltem a ser competitivas, mesmo que isso possa afetar sua

balança de pagamento.

Caso contrário, os países em desenvolvimentos estão fadados a ficar sob o domínio de grandes empresas que ostentam bandeiras de conveniência e essas empresas podem acabar monopolizando o comércio exterior no tráfego marítimo.

Essa desleal concorrência pode ser tão prejudicial a esses países que eles chegam a correr o risco de uma eliminação progressiva de suas frotas mercantes. Devido a esse problema, a UNCTAD ¹ desenvolveu uma seção a fim de adotar um plano de ação para a transferência gradativa dos registros em bandeiras de conveniência, para o registro normal, e de tentar implementar a participação desses países no tráfego marítimo.

Ademais, os navios de bandeira de conveniência vêm causando perdas econômicas e evasão de divisas significativas a países que concedem registros nacionais. No Brasil, apenas 3% do total arrecadado com frete é gerado por navios que ostentam a bandeira brasileira. Estima-se evasão de divisas na ordem de US\$ 6 bilhões em 2002, provocada pela adoção de bandeiras de conveniência. Entre as isenções nas taxas por tonelada transportada e a redução dos custos laborais, os armadores economizam uma cifra superior a um milhão de dólares ao ano, por navio.

3.4- Articulações governamentais para evitar a fuga dos registros nacionais para os regimes em bandeira de conveniência

A defesa de uma marinha mercante nacional e de um parque industrial destinado à construção naval sempre foi realizada sob argumentos de preservação da soberania política ou militar do país. Atualmente, é a esfera econômica que valoriza esses setores, pois o transporte marítimo internacional gera mais de US\$ 220 bilhões em fretes. Uma frota mercante competitiva dá ao país acesso e controle das redes de logísticas de produção e comercialização, o que possibilita a determinação de rotas adequadas aos produtos exportados e estratégias comerciais de seus portos. Possibilita, enfim, sustentação eficaz ao comércio exterior.

¹ United Nations Conference on Trade and Development – Conferência das Nações Unidas para o Comércio e Desenvolvimento. Criada em 1964, procura desenvolver o comércio internacional, em busca do progresso econômico.

Como a redução dos custos e das taxas são fatores importantes e determinantes no critério de seleção da bandeira, diversos países implementaram variadas políticas governamentais, em apoio ao desenvolvimento de suas marinhas mercantes. Esses mecanismos de proteção e apoio são considerados essenciais para a existência e o desenvolvimento de uma frota nacional.

A forma de proteção mais comum é a reserva para a cabotagem, praticada por vinte e quatro países, como Grécia, Itália, Estados Unidos e Dinamarca. Entre os cinco países que não adotam essa reserva encontram-se Singapura e Turquia, absolutamente liberais em suas marinhas mercantes. Subsídios à construção de embarcações, programas de financiamento, acordos bilaterais e benefícios fiscais são outras fortes medidas de proteção utilizadas pela maioria dos países.

Um estudo feito pela UNCTAD em 2000, “Medidas de Apoio Praticadas pelos Países às suas Bandeiras”, contabiliza mais de 16 tipos de subsídios praticados pelos diversos países como forma de proteger suas marinhas mercantes. São eles:

- subsídios à construção – fundos e verbas para operações em andamento, reestruturação e produção, crédito para sucateamento e entrega do navio como parte do pagamento e programas de taxa cambial;
- programas de financiamento – empréstimos a taxas reduzidas e garantias de empréstimos para estaleiros, tomados por estaleiro ou diretamente pelo comprador do navio, por meio de governos ou instituições afins;
- acordos bilaterais;
- créditos à exportação;
- depreciação e taxas com beneficiamento;
- tratamento fiscal diferenciado mediante redução de impostos;

- empresa de navegação governamental;
- reserva de cabotagem;
- auxílio à pesquisa e ao desenvolvimento;
- reserva de carga e preferência de bandeira;
- subsídios operacionais;
- auxílio seguro marítimo;
- auxílio à construção e ao sucateamento;
- programas sociais ou econômicos;
- segundo registro;
- auxílio de reestruturação.

O Departamento de Transporte dos Estados Unidos, por intermédio do *Maritime Administration*, publica anualmente uma análise da concessão de subsídios em nível mundial. Aparecem como países que mais concedem subsídios a Coreia, Espanha, Itália, Japão, Alemanha e Bélgica. No Brasil, são apontados os seguintes subsídios:

- programas especiais de financiamento;
- apoio às exportações;
- concessão de benefícios fiscais;
- existência de impostos e restrições à importação de embarcações;

- reserva da navegação de cabotagem.

3.4.1- Segundos registros

Os governos, preocupados em resguardar a sua frota mercante, começaram a procurar meios para que os armadores trouxessem de volta seus navios para o registro nacional. A solução para o problema foi a criação do segundo registro.

O segundo registro serve para evitar que a frota mercante seja transferida para bandeira de conveniência ou mesmo para repatriá-la, caso isso já tenha ocorrido. São registros que buscam o oferecimento de condições semelhantes às daquelas dos países de bandeira de conveniência. Esses registros não são tão rígidos quanto aos registros nacionais, mas também não são tão liberais quanto aos registros livres que, embora apresentem custos mais baixos, não têm acesso a determinados tráfegos e cargas reservados.

No segundo registro são criadas condições diferenciadas para os setores fiscais, trabalhistas e operacionais. O governo também fornece outros tipos de benefícios tais como:

- reservas de cargas;
- facilidades para o registro, com taxas reduzidas;
- aceitação de tripulação de nacionalidade variada, exigindo apenas que o comandante e o chefe de máquinas tenham a mesma nacionalidade do país do segundo registro;
- financiamentos especiais que os navios de bandeira de conveniência não possuem.

Aliado a isso, os países de segundo registro oferecem a reputação de sua bandeira, pois submetem o navio a todas as leis e convenções internacionais concernentes à segurança da navegação aplicada ao registro nacional. É a combinação de “custos inferiores” e “outros benefícios” que faz com que os segundos registros existentes tenham sucesso diante dos registros de bandeira de conveniência tradicionais.

Entretanto, o segundo registro não pode ser considerado bandeira de conveniência, pois exige que a propriedade corresponda ao país da bandeira e que os acordos sejam aceitáveis para os sindicatos de tal país. Os países que adotaram o segundo registro são países desenvolvidos e de tradição marítima. Já os países que oferecem seus pavilhões são basicamente de economia pouco desenvolvida e de pouca tradição marítima. Enquanto praticamente todos os proprietários dos navios que ostentam bandeiras de conveniência são de nacionalidade estrangeira, o segundo registro se compõe de proprietários (pessoas ou empresas), quase na sua totalidade, de mesma nacionalidade da do país de registro.

O segundo registro é concedido por nações que já possuem registro nacional a navios de sua ou de outras nacionalidades. Diversos países criaram o segundo registro tais como:

- Franca – Ilha de Kerguelen;
- Portugal– Ilha da Madeira;
- Bélgica – Grão Ducado de Luxemburgo;
- Inglaterra – Ilhas Caimã e Ilha de Man;
- Noruega– NIS;
- Dinamarca– DIS;
- Alemanha – GIS;
- Espanha – Ilhas Canárias;
- Brasil – REB;

3.4.2- Registro Especial Brasileiro (REB)

O Registro Especial Brasileiro (REB) foi criado para oferecer benefícios a embarcações de bandeira brasileira e aos seus proprietários, com o objetivo de tornar o registro nacional mais vantajoso e fazer com que os armadores brasileiros deixem de ostentar pavilhões de conveniência em prol do nacional.

Esse registro oferece diversas vantagens para quem (empresa / armador brasileiro) o utiliza, dentre as quais, podem-se destacar:

- taxa de juros semelhante à utilizada na exportação para construção, reparo e modernização dos navios;
- cobertura internacional de seguro;
- isenção de PIS/COFINS nos fretes gerados;
- novas convenções e acordos coletivos – remuneração e férias;
- obrigatoriedade de serem brasileiros somente o comandante e o chefe de máquinas;
- o frete não integra a base de cálculo para os tributos da empresa;
- isenção de contribuição ao Fundo de Desenvolvimento do Ensino do Profissional Marítimo – FDEPM.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nenhuma nação conseguiu, ao longo da história, ter expressão no comércio marítimo internacional sem uma grande frota marítima. Com a relevância do fenômeno da globalização da economia, advém uma revolução econômica mundial, incitando novas realidades no âmbito da competitividade e da concorrência, o que vem impulsionar ainda mais os registros abertos como estratégia de lucratividade. Mais da metade da frota mundial está registrada em país diferente de seus proprietários, o que demonstra a grande importância dos registros de conveniência na operação de marinha mercante.

O emprego dos registros de bandeira de conveniência desencadeia consequências que transcendem o marco do direito da navegação, afetando a soberania dos países, a economia do transporte, o desenvolvimento das marinhas mercantes nos países em desenvolvimento, as relações trabalhistas e o comércio. Pois, os navios que arvoram pavilhões de conveniência não integram, de modo efetivo a economia dos Estados de Registro, não servem a seu comércio exterior, nem são para tais países positivamente produtores de divisas, salvo no concernente aos direitos de inscrição. Em consequência, as possibilidades concretas do controle, fiscalização e inspeção do navio por parte das autoridades do Estado de Registro são praticamente inexistentes.

O combate aos navios de bandeira de conveniência baseia-se, principalmente, em função do registro de graves acidentes e dos sérios riscos ao meio ambiente e à vida humana no mar. Tais acidentes acontecem, na maioria das vezes, por imprudência das empresas de transporte (que privilegia a política de corte nos custos em prejuízo da segurança da navegação e da proteção ambiental, contratando marítimos recrutados em países pobres, que são em sua maioria sem qualificação profissional) e por falta de fiscalização dos governos. Outros inconvenientes das frotas de bandeira de conveniência são: a elevada idade dos navios, o baixo nível de preparo das tripulações empregadas, a falta de manutenção e operação adequadas da grande maioria de seus navios e o desrespeito às normas mínimas do trabalho por parte dos armadores, proprietários e operadores.

Para reduzir a ocorrência desses acidentes é necessário que normas de segurança marítima sejam aplicadas por completo e que se regulamentem procedimentos mínimos

aceitáveis, através de convenções e recomendações aos governos dos países membros das Nações Unidas. Segurança é responsabilidade de todos, e a aplicação de todas essas medidas é o único caminho para garantir que as embarcações inferiores aos padrões corretos de navegação não sejam mais utilizadas.

Ao final desse estudo, propõem-se algumas medidas que possam minimizar os efeitos causados pela utilização das Bandeiras de conveniência, tais como:

- exclusão da navegação de cabotagem (medida que já é adotada em alguns países);
- possível adoção de “lista negra” de navios, a exemplo da lista elaborada pela Comissão da União Europeia, que é composta de navios que não cumprem as normas mínimas de segurança da navegação e da vida humana no mar e, por isso, são impedidos de atracar nos principais portos, excluídos de determinadas rotas de navegação e não têm contratação para serviços de transporte;
- maior rigor nas exigências quanto à inspeção dos navios;
- revisão das normas internacionais e internas e sua efetiva aplicação e cumprimento;
- revisão das legislações atinentes à adoção de registro nacional e à implementação de mecanismos de incentivo à frota mercante nacional, impondo um controle mais rigoroso às bandeiras de conveniência, especialmente na perspectiva do respeito das normas sociais mínimas.

Infelizmente, o término da prática da navegação sob bandeira de conveniência é uma meta que está muito distante de ser alcançada, já que envolve muitos interesses de poderosos setores. Enquanto não se atingir o objetivo principal, a estratégia deve ser a contestação, o esclarecimento, a discussão e a conscientização de como esse regime de navegação prejudica aos tripulantes, à salvaguarda da vida humana no mar, ao meio ambiente, à segurança da navegação e aos países em desenvolvimento.

ANEXO A – TABELA 1 – AS 35 BANDEIRAS DE REGISTRO COM A MAIOR TONELAGEM DE PORTE BRUTO

The 35 flags of registration with the largest registered deadweight tonnage, as of 1 January 2009 ^a

Flag of registration	Number of vessels	Share of world total, vessels	Deadweight tonnage, 1000 dwt	Share of world total, dwt	Cumulated share, dwt	Average vessel size, dwt	Dwt growth 2009/2008, per cent
Panama	8 065	8.09	273 961	22.98	22.98	33 969	8.47
Liberia	2 306	2.31	125 993	10.57	33.54	54 637	7.21
Marshall Islands	1 265	1.27	68 451	5.74	39.28	54 111	14.85
Hong Kong, China	1 371	1.37	64 183	5.38	44.67	46 814	8.40
Greece	1 498	1.50	63 036	5.29	49.95	42 080	2.69
Bahamas	1 446	1.45	62 013	5.20	55.15	42 886	3.80
Singapore	2 451	2.46	60 798	5.10	60.25	24 805	9.45
Malta	1 532	1.54	50 666	4.25	64.50	33 072	12.05
China	3 916	3.93	39 998	3.35	67.86	10 214	7.74
Cyprus	1 016	1.02	31 388	2.63	70.49	30 893	6.65
Republic of Korea	3 001	3.01	22 600	1.90	72.38	7 531	6.90
Norway (NIS)	601	0.60	20 322	1.70	74.09	33 813	-0.88
Germany	961	0.96	17 949	1.51	75.59	18 677	19.41
United Kingdom	1 676	1.68	15 950	1.34	76.93	9 517	15.25
Japan	6 316	6.33	15 417	1.29	78.23	2 441	4.09
India	1 460	1.46	15 300	1.28	79.51	10 480	1.72
Isle of Man	345	0.35	14 516	1.22	80.73	42 075	4.81
Italy	1 588	1.59	14 415	1.21	81.93	9 078	8.66
Denmark (DIS)	470	0.47	12 479	1.05	82.98	26 551	14.45
Antigua and Barbuda	1 195	1.20	12 455	1.04	84.03	10 423	11.38
United States	6 435	6.45	11 910	1.00	85.02	1 851	-1.88
Bermuda	153	0.15	10 298	0.86	85.89	67 310	4.34
Malaysia	1 238	1.24	9 391	0.79	86.68	7 586	-0.61
Turkey	1 301	1.30	7 476	0.63	87.30	5 747	2.41
Saint Vincent and the Grenadines	1 009	1.01	7 400	0.62	87.92	7 334	-12.97
France (FIS)	168	0.17	7 144	0.60	88.52	42 524	-3.63
Russian Federation	3 444	3.45	7 140	0.60	89.12	2 073	0.07
Indonesia	4 464	4.48	7 025	0.59	89.71	1 574	2.42
Netherlands	1 296	1.30	6 815	0.57	90.28	5 258	9.61
Philippines	1 808	1.81	6 750	0.57	90.85	3 733	1.37
Belgium	243	0.24	6 631	0.56	91.40	27 289	2.54
Viet Nam	1 312	1.32	4 663	0.39	91.80	3 554	19.77
Cayman Islands	153	0.15	4 314	0.36	92.16	28 196	-1.01
Taiwan Province of China	637	0.64	4 246	0.36	92.51	6 665	-1.43
Thailand	879	0.88	4 218	0.35	92.87	4 799	-0.12
Total Top 35 flags of registration	67 019	67.19	1 107 312	92.87		16 522	7.19
World Total	99 741	100.00	1 192 317	100.00		11 954	6.67

Source: Compiled by the UNCTAD secretariat, on the basis of data supplied by Lloyd's Register – Fairplay.

^a Ships of 100 GT and above; ranked by deadweight tonnage.

ANEXO B – TABELA 2 – A VERDADEIRA NACIONALIDADE DAS 10 MAIORES FROTAS DE REGISTRO ABERTO E INTERNACIONAL

True nationality of 10 major open and international registry fleets, as of 1 January 2009^a

Country or territory of ownership	Panama			Liberia			Marshall Islands		
	Number of vessels	1 000 dwt	%	Number of vessels	1 000 dwt	%	Number of vessels	1 000 dwt	%
Japan	2 292	128 423	53.3	115	6 996	6.0	23	2 234	3.7
Greece	503	19 429	8.1	387	23 155	19.9	282	16 051	26.7
Germany	95	7 501	3.1	857	39 527	34.0	233	10 449	17.4
China	558	22 818	9.5	12	364	0.3	10	789	1.3
Norway	134	4 540	1.9	49	2 164	1.9	86	6 185	10.3
Republic of Korea	324	19 209	8.0	5	124	0.1	13	1 059	1.8
United States	172	3 065	1.3	105	3 698	3.2	170	11 788	19.6
Hong Kong, China	127	4 864	2.0	60	3 672	3.2	7	283	0.5
Denmark	40	1 063	0.4	9	275	0.2	9	521	0.9
United Kingdom	56	1 305	0.5	30	1 345	1.2	16	798	1.3
Taiwan Province of China	332	12 753	5.3	92	7 186	6.2	1	276	0.5
Singapore	92	2 668	1.1	36	4 420	3.8	20	952	1.6
Italy	31	788	0.3	48	2 953	2.5	3	127	0.2
Russian Federation	24	238	0.1	95	8 049	6.9	9	163	0.3
India	25	859	0.4	1	150	0.1	2	310	0.5
Canada	11	975	0.4	5	215	0.2		0	-
Turkey	96	782	0.3	12	228	0.2	57	2 344	3.9
Saudi Arabia	8	191	0.1	28	7 353	6.3	4	1 242	2.1
Iran (Islamic Republic of)	8	68	0.0		0	-		0	-
Belgium	3	192	0.1	1	14	0.0	1	442	0.7
Malaysia	17	296	0.1		0	-	8	47	0.1
United Arab Emirates	118	2 788	1.2	27	1 556	1.3	16	511	0.9
Netherlands	29	242	0.1	6	74	0.1	10	164	0.3
Cyprus	14	781	0.3	38	764	0.7	42	1 113	1.9
Sweden	7	72	0.0	10	421	0.4	6	57	0.1
Indonesia	26	498	0.2	2	234	0.2		0	-
France	7	188	0.1	4	159	0.1		0	-
Kuwait	9	565	0.2		0	-		0	-
Viet Nam	35	1 126	0.5	4	204	0.2		0	-
Brazil	8	1 367	0.6	3	456	0.4	1	280	0.5
Spain	51	336	0.1		0	-	1	94	0.2
Thailand	11	63	0.0		0	-		0	-
Switzerland	32	828	0.3	11	318	0.3	11	374	0.6
Croatia	3	35	0.0	2	31	0.0	8	213	0.4
Bermuda		0	-		0	-	11	1 255	2.1
Total of the 35 countries	5 298	240 917	100.0	2 054	116 104	100.0	1 060	60 122	100.0
Percentage share among the 35 countries	15.7	22.8		6.1	11.0		3.1	5.7	

Bahamas			Malta			Cyprus			Country or territory of ownership
Number of vessels	1 000 dwt	%	Number of vessels	1 000 dwt	%	Number of vessels	1 000 dwt	%	
87	4 900	8.8	6	227	0.5	20	562	1.9	Japan
217	12 573	22.5	408	19 457	41.8	249	13 069	44.3	Greece
43	2 817	5.0	95	3 148	6.8	174	4 236	14.3	Germany
9	760	1.4	12	207	0.4	8	191	0.6	China
231	6 702	12.0	100	919	2.0	31	819	2.8	Norway
	0	-	28	3 797	8.2	1	9	0.0	Republic of Korea
111	4 090	7.3	29	358	0.8	6	25	0.1	United States
25	349	0.6	2	19	0.0	2	36	0.1	Hong Kong, China
60	753	1.3	44	527	1.1	4	57	0.2	Denmark
73	2 008	3.6	21	440	0.9	23	1 221	4.1	United Kingdom
	0	-		0	-		0	-	Taiwan Province of China
19	417	0.7		0	-	2	95	0.3	Singapore
12	516	0.9	53	1 041	2.2	7	54	0.2	Italy
3	18	0.0	57	508	1.1	52	1 801	6.1	Russian Federation
2	12	0.0	2	162	0.3	3	284	1.0	India
85	8 478	15.2	1	24	0.1	2	64	0.2	Canada
7	349	0.6	188	3 800	8.2		0	-	Turkey
18	4 036	7.2		0	-		0	-	Saudi Arabia
	0	-	86	9 662	20.7	10	2 636	8.9	Iran (Islamic Republic of)
13	163	0.3	16	345	0.7	2	12	0.0	Belgium
14	109	0.2		0	-		0	-	Malaysia
22	1 042	1.9	3	81	0.2	10	440	1.5	United Arab Emirates
32	1 928	3.5	4	95	0.2	49	405	1.4	Netherlands
28	864	1.5	30	751	1.6	126	3 196	10.8	Cyprus
8	168	0.3	3	43	0.1	2	8	0.0	Sweden
2	82	0.1		0	-		0	-	Indonesia
23	594	1.1	5	56	0.1		0	-	France
2	85	0.2	1	73	0.2		0	-	Kuwait
	0	-		0	-		0	-	Viet Nam
1	105	0.2		0	-		0	-	Brazil
9	997	1.8	6	75	0.2	8	303	1.0	Spain
5	132	0.2		0	-		0	-	Thailand
1	9	0.0	16	301	0.6		0	-	Switzerland
1	54	0.1	10	451	1.0		0	-	Croatia
11	693	1.2		0	-		0	-	Bermuda
1 174	55 804	100.0	1 226	46 566	100.0	791	29 524	100.0	Total of the 35 countries
3.5	5.3		3.6	4.4		2.3	2.8		Percentage share among the 35 countries

Country or territory of ownership	Isle of Man			Antigua and Barbuda			Bermuda			Saint Vincent & the Grenadines		
	Number of vessels	1 000 dwt	%	Number of vessels	1 000 dwt	%	Number of vessels	1 000 dwt	%	Number of vessels	1 000 dwt	%
Japan	7	129	0.9		0	-	2	164	2.6	3	10	0.2
Greece	52	4 557	31.9	4	57	0.5	2	152	2.4	64	1 738	31.3
Germany	52	804	5.6	952	10 499	89.9	21	768	12.2	2	3	0.1
China		0	-		0	-	16	2 232	35.4	87	1 988	35.7
Norway	52	2 098	14.7	10	80	0.7	5	58	0.9	15	54	1.0
Republic of Korea		0	-	1	51	0.4		0	-		0	-
United States	4	203	1.4	8	28	0.2	26	346	5.5	21	84	1.5
Hong Kong, China		0	-		0	-	5	640	10.1	5	65	1.2
Denmark	46	479	3.4	21	103	0.9		0	-	17	48	0.9
United Kingdom	95	5 912	41.4	10	157	1.3	7	478	7.6	14	170	3.1
Taiwan Province of China		0	-		0	-		0	-	4	5	0.1
Singapore	1	50	0.4		0	-		0	-	2	19	0.3
Italy		0	-		0	-		0	-	16	212	3.8
Russian Federation		0	-	4	11	0.1		0	-	25	317	5.7
India		0	-		0	-		0	-	6	25	0.5
Canada		0	-		0	-		0	-	1	3	0.1
Turkey	2	7	0.0	8	41	0.3		0	-	17	68	1.2
Saudi Arabia		0	-		0	-		0	-		0	-
Iran (Islamic Republic of)		0	-		0	-		0	-	2	2	0.0
Belgium		0	-		0	-		0	-	13	41	0.7
Malaysia		0	-		0	-		0	-		0	-
United Arab Emirates		0	-		0	-		0	-	13	299	5.4
Netherlands	3	4	0.0	16	64	0.5		0	-	6	20	0.4
Cyprus		0	-	17	273	2.3		0	-	1	6	0.1
Sweden	1	23	0.2	1	5	0.0	19	1 464	23.2	2	8	0.1
Indonesia		0	-		0	-		0	-		0	-
France	1	4	0.0		0	-	1	7	0.1	23	66	1.2
Kuwait		0	-		0	-		0	-		0	-
Viet Nam		0	-		0	-		0	-		0	-
Brazil		0	-		0	-		0	-		0	-
Spain		0	-		0	-		0	-		0	-
Thailand		0	-		0	-		0	-		0	-
Switzerland		0	-	7	305	2.6		0	-	10	125	2.3
Croatia		0	-		0	-		0	-	11	185	3.3
Bermuda		0	-		0	-		0	-		0	-
Total of the 35 countries	316	14 270	100.0	1 059	11 673	100.0	104	6 309	100.0	380	5 561	100.0
Percentage share among the 35 countries	0.9	1.4		3.1	1.1		0.3	0.6		1.1	0.5	

Total major 10 open and international registries					Total national controlled fleet, 1 000 dwt	Major 10 registries as % of total national controlled fleet	Country or territory of ownership
Number of vessels	% of vessels	1 000 dwt	% of dwt	Average vessel size			
2 555	19.0	143 646	24.5	56 221	173 285	82.9	Japan
2 168	16.1	110 239	18.8	50 848	169 427	65.1	Greece
2 524	18.7	79 751	13.6	31 597	104 954	76.0	Germany
712	5.3	29 349	5.0	41 221	92 799	31.6	China
713	5.3	23 618	4.0	33 124	50 216	47.0	Norway
372	2.8	24 248	4.1	65 183	46 623	52.0	Republic of Korea
652	4.8	23 684	4.0	36 325	39 966	59.3	United States
233	1.7	9 930	1.7	42 617	33 724	29.4	Hong Kong, China
250	1.9	3 825	0.7	15 301	31 596	12.1	Denmark
345	2.6	13 835	2.4	40 101	30 917	44.7	United Kingdom
429	3.2	20 220	3.4	47 132	29 804	67.8	Taiwan Province of China
172	1.3	8 622	1.5	50 126	28 230	30.5	Singapore
170	1.3	5 692	1.0	33 482	19 750	28.8	Italy
269	2.0	11 105	1.9	41 284	18 288	60.7	Russian Federation
41	0.3	1 803	0.3	43 977	17 213	10.5	India
105	0.8	9 759	1.7	92 942	17 171	56.8	Canada
387	2.9	7 618	1.3	19 685	15 451	49.3	Turkey
58	0.4	12 823	2.2	221 087	14 911	86.0	Saudi Arabia
106	0.8	12 368	2.1	116 676	14 561	84.9	Iran (Islamic Republic of)
49	0.4	1 208	0.2	24 659	13 447	9.0	Belgium
39	0.3	453	0.1	11 608	11 559	3.9	Malaysia
209	1.6	6 718	1.1	32 142	9 033	74.4	United Arab Emirates
155	1.2	2 996	0.5	19 330	8 405	35.7	Netherlands
296	2.2	7 748	1.3	26 175	8 359	92.7	Cyprus
59	0.4	2 267	0.4	38 421	7 438	30.5	Sweden
30	0.2	814	0.1	27 133	7 022	11.6	Indonesia
64	0.5	1 073	0.2	16 767	6 565	16.3	France
12	0.1	724	0.1	60 316	6 449	11.2	Kuwait
39	0.3	1 330	0.2	34 102	5 568	23.9	Viet Nam
13	0.1	2 209	0.4	169 923	4 711	46.9	Brazil
75	0.6	1 805	0.3	24 069	4 448	40.6	Spain
16	0.1	195	0.0	12 158	4 127	4.7	Thailand
88	0.7	2 260	0.4	25 677	3 829	59.0	Switzerland
35	0.3	969	0.2	27 693	3 297	29.4	Croatia
22	0.2	1 948	0.3	88 557	3 228	60.4	Bermuda
13 462	100.0	586 850	100.0	43 593	1 056 368	55.6	Total of the 35 countries
39.8		55.6					Percentage share among the 35 countries

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. AMANTES, Carlos Alberto de Souza. **Bandeira de Conveniência**. Rio de Janeiro, CIAGA, 1990.
2. BRANCH, Alan E. **Economics of shipping practice and management**. London, 1988.
3. CARDOZO, Mauro Novellino. **Bandeiras de conveniência: análise e opiniões**. Rio de Janeiro, CIAGA, 1993.
4. CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS EM COMÉRCIO E DESENVOLVIMENTO. **Review of maritime transport 2008**. New York, 2008.
5. COUPER, A. D. **Voyages of abuse: seafarers, human rights and international shipping**. London, 1999.
6. DOGANIS, R. S.; METAXAS, B. N. **The impact of flags of convenience**. London, 1986.
7. FEDERAÇÃO INTERNACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES - ITF. **Oslo to Delhi: a comprehensive review of the ITF FOC campaign**. London, 1998.
8. FUNDAÇÃO DE ESTUDOS DO MAR. **Bandeira de conveniência e registro especial brasileiro**. Rio de Janeiro, DPC, 1997.
9. MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de direito marítimo**. São Paulo, 2008.
10. NASCIMENTO, Roberto Luiz Do. **A problemática da frota nacional de marinha mercante**. Escola de guerra naval, Ministério da Marinha, Rio de Janeiro, 1995.
11. SOUZA, François Armand de. **Noções de economia dos transportes marítimos**. Rio de Janeiro, CIAGA.
12. TRANCOSO, Nicoli Pinheiro. **Bandeiras de conveniência: lucro x exploração**. Rio de Janeiro, CIAGA, 2006.
13. VIEGAS, Gilson de Carvalho. **Bandeira de conveniência**. Rio de Janeiro, CIAGA, 1986.

FOLHA DE AVALIAÇÃO ESCRITA (FAE)

Nome:	Nº
Turma:	Data: ____/____/____
Tema:	Nota final:
Orientador (a):	Rubrica do Orientador (a):

CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO		NOTA
Elementos pré e pós-textuais	Capa até o sumário; referências; apêndice; anexo e índice.	1,0
Clareza	Texto fácil de entender, ordenação das ideias, adequação da linguagem, coesão, coerência. <i>Evitar: períodos longos ou muito curtos, linguagem rebuscada, conectores mal empregados, palavras que geram a ambigüidade.</i>	1,0
Concisão	Precisão/exatidão. <i>Evitar: frases feitas e chavões, usar palavras a mais do que o necessário, adjetivação abundante, redundância, pleonismo, excesso de orações subordinadas desenvolvidas.</i>	1,0
Originalidade	Boa disposição das palavras, apresentação do texto, agradável leitura e precisão vocabular. <i>Evitar: gírias, frases prontas, cacofonia, eco, colisão aliteração e abreviação.</i>	1,0
Correção	Norma culta: concordância, regência, colocação pronominal, seleção vocabular, ortografia, pontuação, acentuação, emprego de maiúsculas e minúsculas, crase. <i>Evitar: estrangeirismo, barbarismo, cacografia, cruzamento léxico.</i>	1,0
Adequação	O texto tem origem no indivíduo, criatividade, capacidade crítica. <i>Evitar: plágio.</i>	1,0
Partes do Texto	Introdução: apresentação do trabalho.	0,5
	Desenvolvimento: argumentos fortes, nenhuma informação poderá ser subentendida. Tipo de texto: Dissertativo-argumentativo.	2,0
	Considerações Finais: confirmação da tese apresentada, apontando eventuais perspectivas.	0,5
Pesquisa	Aprofundamento (obras de autores renomados), material empregado, método, aplicabilidade de dados, fatos e comprimento do prazo determinado.	1,0
Total		10,0