



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



CAROLINA PIACENTE DUARTE



BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA

**RIO DE JANEIRO
2013**

CAROLINA PIACENTE DUARTE

BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA: Uma Abordagem Realista

Monografia apresentada como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica/Máquinas da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.
Orientador (a): MARCELO JOSÉ DAS NEVES

Rio de Janeiro

2013

CAROLINA PIACENTE DUARTE

BANDEIRA DE CONVENIÊNCIA: Uma Abordagem Realista

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

Data da Aprovação: ____/____/____

Orientador (a): MARCELO JOSÉ DAS NEVES

Especialista em Direito Marítimo

Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: _____

Dedico este trabalho
à família e aos amigos que amo
e que estiveram ao meu lado
durante esses três anos.

AGRADECIMENTOS

Agradeço ao meu orientador pela atenção e dedicação a esta monografia, agradeço também aos meus pais, meu irmão e minha família por todo o cuidado durante os anos de curso. Aos amigos, por ficarem ao meu lado todos os dias, literalmente, principalmente à Patricia e à Camila.

“É necessário ter o caos cá dentro para gerar uma estrela.”
(FRIEDRICH NIETZSCHE)

RESUMO

O objetivo deste trabalho é o de estudar as Bandeiras de Conveniência da forma mais realista possível, abordando seus pontos positivos e negativos. Para isso, precisamos fazer a definição e a análise histórica desta prática, conhecer todas as opções de registro que os proprietários e armadores possuem para inscrever seus navios. A partir da compreensão desses aspectos, podemos iniciar a abordagem dos problemas causados pelas BDC: problemas trabalhistas, sociais e econômicos enfrentados pelos marítimos que trabalham a bordo desses navios e também impactos ambientais e complicações no cenário mundial que afetam o comércio marítimo e a segurança dos países no mundo todo. Veremos também o que leva os países a cederem seus pavilhões em registro aberto e os armadores aderirem a elas. Para finalizar, quais são as organizações internacionais e suas políticas na luta contra os registros abertos.

Palavras-chave: Bandeiras de Conveniência. Definição. Problemas Causados. Vantagens. Tipos de Registro. Organizações Internacionais.

ABSTRACT

The main point of this work is to study the Flags of Convenience as realistically as possible, addressing its positives and negatives. For this we need to make the setting and historical analysis of this practice, meet all registration options for owners and shipowners have to register their ships. By understanding these aspects, we can start addressing the problems caused by FPC: labor issues, social and economic faced by seafarers on boarding such vessels, also impacts on the world stage and complications affecting maritime trade and security of countries worldwide. We will also see what leads countries to surrender their flags in open enrollment and owners adhere to them. Finally, what are the international organizations and their policies in the fight against open records.

Keywords: Flags of Convenience. Definition. Problems Caused. Advantages. Record Types. International Organizations.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	09
1 A ORIGEM DAS BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA	10
1.1 Definição	10
1.2 Análise Histórica.....	11
2 ESPÉCIES DE REGISTROS DE EMBARCAÇÕES	13
2.1 Registro Nacional.....	13
2.2 Registro Aberto.....	13
a) Segundo Registro.....	13
b) Registro Especial Brasileiro.....	14
3 PRINCIPAIS PROBLEMAS ORIGINADOS PELA UTILIZAÇÃO DAS BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA	16
3.1 Problemas enfrentados pelos marítimos a bordo de navio que utilizam Bandeiras de Conveniência.....	16
a) Problemas Trabalhistas.....	16
b) Problemas Sociais.....	17
c) Problemas Econômicos.....	18
d) Decorrências para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar.....	18
3.2 Outros Problemas Causados pelas Bandeiras de Conveniência.....	19
a) Cenário Mundial.....	19
b) Impactos Ambientais.....	20
4 BENEFÍCIOS DECORRENTES DA UTILIZAÇÃO DE BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA	25
4.1 Vantagens para os Países que Oferecem a Bandeira de Conveniência.....	25
4.2 Vantagens para o Armador.....	25
CONSIDERAÇÕES FINAIS	27
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	29
BIBLIOGRAFIA	30

INTRODUÇÃO

A prática dos pavilhões de conveniência vem se desenvolvendo desde antes do século XVI, tendo se intensificado durante a Segunda Guerra Mundial. Foram utilizadas por serem bandeiras neutras em meio à guerra. Com o tempo, mais navios aderiram à prática pelas facilidades que foram oferecidas.

Para entendermos melhor a problemática da situação, vamos discutir os aspectos mais práticos da questão, fazendo a definição de acordo com alguns autores podemos observar que há um consenso sobre a teoria das bandeiras de conveniência. Faremos uma passagem também sobre os tipos de registro e suas diferenças, vantagens e desvantagens.

Começa a se chegar a um consenso também na prática, pois alguns países da Europa já tocaram no assunto quanto a limitações a serem impostas aos navios de BDC. Essa atitude porém, não foi ainda efetivada por ferir algumas liberdades aceitas por tratados mundiais.

Abordaremos as questões que mais têm influência na vida dos envolvidos com as BDC, os trabalhadores, os países que cedem e que perdem bandeiras e também os armadores. As questões sociais, trabalhistas e econômicas que afetam aos trabalhadores; as consequências para a salvaguarda da vida humana no mar e para o cenário mundial, em que podemos incluir as evasões de divisas e os danos ao comércio marítimo mundial e; as vantagens para aqueles que adotam o registro aberto.

CAPÍTULO 1

1 A ORIGEM DAS BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA

1.1 Definição

Antes de entrarmos no assunto das Bandeiras de Conveniência propriamente, devemos conceituar o que é a chamada Bandeira de um navio. A exteriorização da nacionalidade de um navio se dá com o uso da Bandeira de seu Estado. A utilização desta bandeira remonta à Antiguidade e tornou-se um dever. MARTINS (2008, p.168) ensina que a prática de mostrar a bandeira de seu estado tornou-se uma saudação: ao encontrar outro navio, seja ele mercante ou de guerra, em alto mar ou águas territoriais, um navio mercante arria sua bandeira à meia adriça. Em resposta, o outro navio faz o mesmo e volta a içá-la; nesse momento, o navio mercante atope novamente sua bandeira, e segue sua rota.

Ao mesmo tempo em que o hasteamento da bandeira é um dever, este é também um direito, o qual se adquire com o registro da embarcação e consequente aquisição da nacionalidade.

Ao adquirir o registro de um Estado, o navio passa a ter um vínculo jurídico com o país que concedeu sua nacionalidade, ficando assim sujeito ao seu regime jurídico. Em alto mar, onde não há soberania de nenhum Estado, o navio goza da proteção de sua nacionalidade. Já no aspecto do direito interno, a nacionalidade de um navio implica em muitos pressupostos essenciais como proteção diplomática, privilégio na navegação de cabotagem, etc.

Bandeira de Conveniência é o termo usado para a prática de registrar o navio mercante em um Estado que não seja o do proprietário ou armador. Elas podem ser conhecidas por diversos nomes como bandeiras de necessidade, bandeiras independentes, bandeiras de aluguel ou ainda, pavilhões de conveniência.

Podemos encontrar diversas definições, entre elas:

A Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF, 2011 a) define Bandeiras de Conveniência como: “Quando, em um navio, não exista nenhum vínculo genuíno entre o armador ou o proprietário e o pavilhão da embarcação, 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”.

A definição de Carla Gibertoni (1998, p. 5) é “navios que, sendo de propriedade de pessoas domiciliadas em um país, são matriculados em outro país, devido aos benefícios auferidos com a legislação dos mesmos”.

No livro “Flags of Convenience”, Metaxas define “Bandeiras de Conveniência são as bandeiras nacionais daqueles estados, nos quais empresas de shipping registram seus navios, objetivando maximizar seus benefícios e minimizar seus custos, evitando a legislação econômica e outras legislações e as condições em termos de emprego dos fatores de produção, que seriam aplicáveis em seus próprios países.”.

Podemos notar que as definições são parecidas e podemos resumí-las dizendo que as Bandeiras de Conveniência são concedidas por países que oferecem facilidades fiscais, baixos custos e pouca ou nenhuma fiscalização, sem restrições para a real nacionalidade do navio e sua tripulação.

Vale lembrar que “a CNUDM III (Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar) art. 91, determina a existência de um elo substancial entre o Estado do pavilhão e o navio” (MARTINS, 2008, p.169). Nesta convenção, foi instituída a obrigação de o Estado “exercitar eficazmente sua jurisdição e controle dos assuntos administrativos, técnicos e sociais sobre os navios de suas respectivas bandeiras.” (MENDES, *apud* REVISTA ANAMATRA, 2007, p.15). O objetivo deste elo é combater as Bandeiras de Conveniência, já que os países que concedem as BDC o fazem sem nenhum tipo de vínculo entre o navio e o seu Estado.

1.2 Análise histórica

O termo “Bandeira de Conveniência” tem sido usado desde a década de 1950, contudo a utilização de falsas bandeiras data desde a Idade Média.

No século XVI, comerciantes britânicos colocavam seus navios sob a bandeira espanhola com o objetivo de não serem excluídos da atividade comercial nas Índias Ocidentais.

Os Estados Unidos da América usaram essa técnica durante a Guerra de 1812 contra a Grã Bretanha e a Inglaterra durante as Guerras Napoleônicas. Entre 1915 e 1922, várias leis foram criadas nos EUA para fortalecer sua marinha mercante, Durante este período, iniciaram-se inspeções regulares nos navios americanos e foram criadas regulamentações para proteger o marítimo. Essas leis geraram uma desvantagem econômica e muitos navios mudaram suas bandeiras para o Panamá.

Já durante a II Guerra Mundial, muitos armadores transferiram os registros de seus navios para países neutros, e assim a prática da Bandeira de Conveniência começou a se popularizar. Após a guerra, as marinhas mercantes se reorganizaram e a concorrência cresceu. Os armadores obtiveram muito lucro durante esse período e não retornaram às suas bandeiras de origem.

Atualmente, a ITF registra que 34 países ofereçam sua bandeira a armadores de outra nacionalidade, entre eles estão Libéria, Panamá, Honduras, Costa Rica, Bahamas, Bermudas, Singapura, Filipinas, Malta e Bolívia. Os dados da frota mercante europeia demonstram que 67% dos navios ostentam Bandeiras de Conveniência. Na Espanha, somente 1% dos navios são realmente de bandeira espanhola. Estima-se que 55% de toda a frota mercante mundial arvore Bandejas de Conveniência. Entre os porta-contêineres, os dados da ITF apontam que 59% da frota está sob pavilhões de conveniência. A Coreia do Norte tem um registro próspero, tanto quanto a sem-litoral Mongólia. O registro da Libéria, o segundo maior do mundo, floresceu mesmo durante mais de dez anos de guerra civil. Alguns registros permitem que os donos de navios mudem as bandeiras que registraram num prazo de 48 horas; alguns exigem pouco mais que uma assinatura ou o preenchimento de um formulário online pelo proprietário. Muitos nem sequer pedem que os donos revelem suas identidades.

CAPÍTULO 2

2 ESPÉCIES DE REGISTRO DE EMBARCAÇÕES

Antes de abordarmos as questões a serem discutidas sobre as Bandeiras de Conveniência, vamos definir os tipos de Registros existentes, seus efeitos jurídicos e os critérios exigidos para cada um. Para o Brasil, existem dois tipos: Registro Nacional e Registro Aberto, o qual se divide em Segundo Registro, Registro Especial Brasileiro e Bandeira de Conveniência.

2.1 Registro Nacional

Conforme já foi discutido, todo navio deve estar registrado em algum país, possuindo assim, uma nacionalidade. Além disso, esse navio fica sob a jurisdição do Estado do pavilhão.

Esse vínculo entre o navio e seu país acarreta quatro principais consequências ao país:

- 1) cumprimento de normas fiscais, financeiras e empresariais;
- 2) cumprimento de tratados internacionais aos quais o Estado for signatário;
- 3) respeito à legislação do navio e às condições de trabalho desta;
- 4) proteção naval e legal do Estado.

Para que o navio tenha o direito de arvorar a bandeira de seu país de registro, deve atender a alguns critérios que variam para cada país. São quatro:

- 1) Construção - a bandeira só é concedida a navios construídos no território do país em que se registrará;
- 2) Propriedade - o armador deve ser nacional;
- 3) Composição de Equipagem - a tripulação do navio deve ser na maioria nacional;
- 4) Misto - composição dos três critérios acima mencionados.

O critério de Construção é pouco utilizado atualmente, um dos países que ainda o adota é os EUA. O terceiro critério, de Composição de Equipagem, é mais utilizado: o Chile exige que um terço da tripulação seja chilena, no Brasil exige-se dois terços. O Misto também é pouco utilizado, sendo adotado pelo Brasil e pela França.

2.2 Registro Aberto

Nos Registros Abertos estão incluídos o Segundo Registro e o Registro Especial Brasileiro e as Bandeiras de Conveniência. Com o objetivo de proteger suas frotas mercantes, os países decidiram criar o Segundo Registro ou Registro Internacional.

a) Segundo Registro

Na impossibilidade de erradicar a prática da Bandeira de Conveniência, os Governos procuraram minimizar seus prejuízos, criando o Segundo Registro. Os primeiros segundos registros foram da Noruega, seguido da Dinamarca e Alemanha, e então vários outros países aderiram.

O Segundo Registro oferece isenção de tributos e cargas fiscais e sociais, além de dar liberdade aos armadores para contratar a tripulação. Apesar de ser mais flexível que o Registro Nacional, o Estado ainda fiscaliza e exige o cumprimento de algumas normas.

Os objetivos desse tipo de registro são: impedir a evasão da frota nacional para os países de registros abertos; fortalecer a marinha mercante do país e; retorno dos navios já registrados nas Bandeiras de Conveniência.

Apesar de ambos, o segundo registro e a bandeira de conveniência, serem registros abertos, existem pequenas diferenças. Os países que cedem o segundo registro são mais desenvolvidos e têm tradição náutica, enquanto os que cedem as BDC são menos desenvolvidos e não têm tal tradição. Elencamos as principais diferenças a seguir:

SEGUNDO REGISTRO	BANDEIRA DE CONVENIÊNCIA
Há ainda algumas exigências quanto à equipagem e à instalação da empresa no país;	Total facilidade e nenhum vínculo entre o Estado e o navio;
Maior exigência quanto ao cumprimento das Convenções Internacionais;	Praticamente nenhuma fiscalização quanto a Convenções Internacionais e condições de trabalho;
Legislação trabalhista vigente.	Legislação trabalhista favorável.

b) Registro Especial Brasileiro (REB)

Em 1997, o Brasil criou seu Segundo Registro, denominando-o Registro Especial Brasileiro. A ideia era reduzir os custos sem perder os benefícios da bandeira brasileira, como reserva de carga, financiamento através do Fundo de Marinha Mercante (FMM) e subsídios do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante.

Liberando os armadores dos encargos fiscais, trabalhistas e previdenciários, a Marinha Mercante Brasileira também se beneficiaria, tornando-se mais competitiva no transporte marítimo mundial, com navios de bandeira brasileira no mundo todo, e incentivando o desenvolvimento da construção naval no país.

Carla Gibertoni (1998, p.62) enumera alguns incentivos do REB:

- O financiamento oficial à empresa brasileira de navegação, para construção, conversão, modernização e reparação de embarcação pré-registrada no REB, contará com taxa de juros semelhantes à da embarcação para exportação, a ser equalizada pelo Fundo de Marinha Mercante;
- É assegurada às empresas brasileiras de navegação a contratação, no mercado internacional, da cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil para embarcações registradas no REB;
- A receita do frete de mercadorias transportadas entre o País e o exterior pelas embarcações registradas no REB fica isenta de contribuições para o PIS e COFINS;
- O frete aquaviário internacional, produzido por embarcação de bandeira brasileira registrada no REB, não integra a base de cálculo para tributos incidentes sobre a importação e exportação de mercadorias pelo Brasil;
- As embarcações inscritas no REB são isentas do recolhimento de taxa para manutenção do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo;

CAPÍTULO 3

3 PRINCIPAIS PROBLEMAS ORIGINADOS PELA UTILIZAÇÃO DAS BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA

3.1 Problemas enfrentados pelos marítimos a bordo de navio que utilizam Bandeiras de Conveniência

a) Problemas Trabalhistas

Dentre todos os afetados pelas desvantagens das BDC, o marítimo é o que mais sofre pois é o elo mais fraco do sistema. Os países que cedem suas bandeiras não fazem praticamente nada para garantir condições mínimas de trabalho nem os direitos dos movimentos sindicais.

Segundo estudos da OIT, as condições a bordo de navios que arvoram as Bandeiras de Conveniência são precárias, ameaçando a saúde e a vida da tripulação. Quase não baixam terra, trabalhando por vários períodos sem descanso, o que leva à fadiga e prejudica a atenção e o desempenho do trabalhador. Isso acontece porque para reduzir custos, os armadores não respeitam o “cartão de lotação” da embarcação, que representa o número mínimo de pessoas necessárias para a boa condução e o bom funcionamento do navio.

Os navios não possuem EPIs ou qualquer proteção laboral, havendo negligência nos procedimentos de segurança e manutenção do navio e não recebem atendimento médico. O armador se exime da responsabilidade sobre salários justos e boas condições de trabalho, e o Estado do país da bandeira, se omite ou é incapaz de se manifestar.

Relacionamos, a seguir, alguns dos problemas trabalhistas enfrentados:

- Com o objetivo de diminuir os custos, os navios navegam com tripulação inferior à mínima exigida, resultando em sobrecarga dos tripulantes;
- O trabalhador é submetido a longas jornadas de trabalho, sem o descanso necessário;
- Muitas normas e padrões do navio são negligenciados, assim o trabalho é dificultado devido ao mau estado de conservação dos navios e à falta de manutenção;
- Tripulações sem qualificação apropriada, competindo com marítimos qualificados, recebendo salários menores e oferecendo pouca condição de desempenhar suas funções;
- O tripulante é embarcado sem exame médico, ou seja, sem estar estabelecido se o mesmo se encontra em condições para o embarque e atividade e / ou trabalho a bordo do navio;

- Instabilidade, uma vez que existe a possibilidade de o marítimo ser desembarcado a qualquer hora, em qualquer porto do mundo;
- Nem sempre a obrigação de repatriação é cumprida: o armador é obrigado a repatriar o tripulante ao seu país de origem ou porto de engajamento;
- Os contratos de trabalho podem não ser na língua de origem do tripulante, assim como não tem cláusulas adequadas às condições de trabalho e aos direitos dos tripulantes;
- Os trabalhadores não recebem aposentaria, férias e indenizações e carecem de seguros sociais;
- Acidentes de trabalho não são indenizados;
- O período no qual o tripulante apresentar doença laboral não é compensado;
- Os países que fornecem a mão-de-obra geralmente não possuem sindicatos atuantes;
- Os tripulantes não têm conhecimento sobre a importância do sindicato, e a maior parte não é sindicalizada;
- Existe a proliferação de agentes engajadores cujo objetivo é desestabilizar os sindicatos, tentando encobrir suas atividades ilegais.

b) Problemas Sociais

O custo humano desse sistema é inaceitavelmente alto. Longas horas de trabalho e programações portuárias extenuantes raramente permitem que os tripulantes tenham tempo suficiente para descansar; alguns regulamentos internacionais permitem jornadas semanais de 98 horas.

- Não possuem médicos ou enfermeiros a bordo;
- Os navios não têm rotas pré-fixadas e os tripulantes ficam muito tempo longe de suas famílias, sem saber quando voltam para o porto de embarque;
- Há o problema de comunicação a bordo, já que há mistura de trabalhadores de várias nacionalidades e os costumes, crenças e línguas podem ser muito diferentes;

- No que diz respeito ao tratamento, existe certa diferença entre os tripulantes da bandeira do navio e a tripulação estrangeira. Os salários podem ser diferentes também.
- Alimentação incompleta e más condições de habitabilidade nos camarotes;
- A família do tripulante fica completamente desamparada.

c) Problemas Econômicos

Os salários com frequência não são pagos: de 1996 a 2001, a ITF recuperou US\$166,3 milhões em salários não pagos no ano passado. Quando o “*Most Sky*”, um navio turco registrado no Panamá, atracou num porto britânico em novembro, sua tripulação estava sem receber havia meses. Eles tiveram de fazer uma “vaquinha” para comprar pão e não havia luz nem aquecimento em suas cabines; eles usaram um grelhador de “kebabs” para se aquecerem.

- Os salários pagos pelas Bandeiras de Conveniência são baixos, às vezes inferiores ao mínimo imposto pela Convenção da OIT. Isso também atrai trabalhadores mais despreparados ocupando vagas de trabalhadores mais qualificados;
- Não há o devido reajuste salarial;
- A transferência do dinheiro para a família não é feita de forma correta, havendo descontos indevidos;
- Ao final de contratos e indenizações, muitas vezes não é computado o tempo de embarque acumulado e as férias do tripulante;
- Os tripulantes não recebem as horas extras;
- O pagamento é feito em moeda diferente da estipulada em contrato ou pelas normas regulamentares (dólar americano), podendo, às vezes, perder o câmbio vigente.

d) Decorrências para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar

Os países que cedem bandeiras de conveniência fazem pouca ou nenhuma exigência quanto às normas e padrões internacionais, assim aumentam as chances de acidentes marítimos. As normas de carga máxima não são cumpridas e a dificuldade de comunicação entre as várias nacionalidades dos tripulantes comprometem a segurança e a operação do navio.

As frotas são velhas, inseguras, sem conservação ou reparos, com máquinas propulsoras e outras partes do navio estão deterioradas e junto com tripulações desqualificadas tornam a navegabilidade do navio comprometida.

Os equipamentos de salvatagem e de navegação geralmente estão em mau estado de conservação, assim como botes e balsas salva-vidas, sem manutenção e com palamentas incompletas. Os sistemas de incêndio são deficientes e há deficiência também nos treinamentos diversos para incêndio, abandono e outros sinistros, o que diminui a chance de sobrevivência na ocorrência destes.

3.2 Desvantagens e Problemas Causados pelas Bandeiras de Conveniência

a) Cenário Mundial

Os navios que arvoram pavilhões de conveniência não integram de maneira efetiva a economia de seu país, salvo no que concerne ao direito de inscrição. Essas embarcações raramente frequentam seu porto de matrícula, dificultando a fiscalização pelo seu Estado e criando o chamado “trafego de bandeiras de conveniência”, que promovem um trafego marítimo que não servem ao comércio exterior do país da bandeira que arvoram. Estes navios causam uma perda econômica e uma evasão de divisas significativa a países que oferecem seus Registros Nacionais. No Brasil, somente 3% de todo o frete arrecadado é gerado por bandeiras brasileiras. Em 2002, a evasão de divisas estimada era de R\$6 bilhões. Os armadores também atacam a prática como concorrência desleal no mercado.

Os problemas causados pelas BDC vão além da evasão de divisas e da imposição de condições precárias aos trabalhadores. É muito fácil proprietários e armadores inescrupulosos se livrarem de acusações por danos ambientais, que trataremos no próximo subitem. O problema do terrorismo e do transporte de mercadorias ilícitas é outra consequência das BDC que vêm preocupando os países no mundo inteiro.

Após o ataque de 11 de setembro, começou a ser considerada a utilização de navios em ataques terroristas. Até hoje, houve poucos casos de terrorismo realmente, porém sabe-se que terroristas têm usado navios como meio de transporte de material. Além da dificuldade logística de atuar no mar, a necessidade de certo tipo de embarcação, para uma maior distância, e de conhecimento técnico, o objetivo do terrorismo costuma ser o impacto psicológico, ou seja, precisa de plateia assistindo, o que é mais improvável no mar. No entanto, podemos ressaltar que portos, estreitos, Canais como o de Suez e o do

Panamá, e áreas de exploração de petróleo possam ser alvos consideráveis já que um ataque a esse tipo de instalações teria um grande impacto econômico.

Até 2001, agências de inteligência ocidental tinham identificado mais de 20 navios com suposta ligação a Osama Bin Laden. As embarcações estavam registradas em países árabes sob o regime de bandeiras de conveniência. Desde o ataque às torres gêmeas, a IMO vem adotando medidas para reforçar a segurança no transporte marítimo. Podemos citar a criação do Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias (International Ship and Port Facility Security Code – ISPS Code), criado por emenda à Convenção Solas/74 (Londres, 2002).

Embora essa questão do terrorismo preocupe, até agora houve poucos casos de terrorismo. Em compensação, o uso dos navios para transporte de mercadorias ilícitas é uma realidade. O Cambódia, segundo a guarda costeira francesa, possui um histórico notável de tráfico de drogas na Albânia e Creta, de pessoas no Japão e contrabando de petróleo no Iraque.

Um navio foi interceptado em alto mar por um helicóptero da Marinha Espanhola, suspeito de contrabando de armas. Esse tipo de interceptação não é autorizado pela Lei do Mar, porém com a suspeita de contrabando de armar e transporte de material para fabricação de armas biológicas, nucleares, etc, os países têm infringido a lei nesse aspecto.

Em 2002, um aspecto negativo dos Pavilhões de Conveniência foi mostrado ao mundo: um navio de bandeira do Cambódia, Winner, chegou ao porto de Brest com um carregamento de dois quilos de cocaína. A abordagem foi feita por uma embarcação francesa, com a autorização do Primeiro Ministro da França, do Primeiro Ministro do Cambódia e com o auxílio dos Estados Unidos, Grécia e Espanha. A empresa proprietária do navio negou a participação no ocorrido, e o Comandante, de origem grega, e os onze tripulantes foram multados. Esse caso é mais uma prova de que esse tipo de problema demanda a ajuda de todos para combater o uso de navios mercantes para atividades ilícitas.

b) Impactos Ambientais

É importante notar que a maioria dos países que cedem suas bandeiras aceitam e ratificam as convenções da IMO, porém, é um reconhecimento formal, eles não têm

interesse ou condições de fazer uma boa fiscalização e deixam essa responsabilidade para as sociedades classificadoras.

A idade média da frota mercante mundial é de 15 anos, sendo que a idade média da frota de petroleiros do mundo é maior que a idade média. Esse dado, unido ao descaso com as normas de segurança e proteção ambiental e também a má qualificação de pessoal são os principais causadores dos acidentes marítimos. Os navios que arvoram bandeira diferente do Estado de seu armador estão na vanguarda desses acidentes.

Segue abaixo uma tabela com os grandes acidentes ambientais causados por embarcações dos últimos 20 anos.

Data	Navio	Acidente	Bandeira
Novembro, 2002	Petroleiro Prestige	Derramou óleo ao largo da costa da Galícia e naufragando na manhã do dia 19 a cerca de 250 km do litoral da Espanha. 295 km de praias galegas foram contaminados com 20 mil t de combustível.	BDC (Bahamas)
Dezembro, 1999	Petroleiro Erika	Quebrou-se em duas partes próximo a costa da Bretanha francesa, derramando 20 mil t de óleo, afetando 400 km do litoral francês	BDC (Malta)
Fevereiro, 1999	Petroleiro Sea Empress	Encalhou na costa do País de Gales derramando 10 mil t de crude oil. Mais de 25 mil aves marinhas morreram no acidente.	BDC (Libéria)
Janeiro, 1993	Petroleiro Braer	Encalhou nas rochas da região costeira das ilhas Shetland, na Grã-Bretanha, derramou 84,5 mil t de petróleo, estendendo-se a mancha negra ao longo de 40 km de costa.	BDC (Libéria)
Dezembro, 1992	Navio Mar Egeu	Encalhou em frente à Corunha, sendo derramadas 70 mil t de combustível que poluem 200 km de costa da	Bandeira Nacional (Grécia)

		Galícia.	
Junho, 1991	Petroleiro ABT Summer	Explodiu e se incendiou na costa de Angola. 5 membros da tripulação morreram. O navio carregava 260 mil t de óleo pesado e não se sabe quanto ao certo foi derramado. Uma área de 80 milhas quadradas ao redor do navio ficou coberta por óleo e queimou.	BDC (Libéria)
Abril, 1991	Petroleiro Haven	Explodiu no mediterrâneo, na costa de Gênova, derramando 30 mil t de petróleo em 48 horas.	BDC (Chipre)
Março, 1989	Petroleiro Exxon Valdez	Encalhou num recife derramando 40 mil toneladas de crude no estreito Prince William, no Alasca. 250 km quadrados de gelo ártico foram afetados pelo crude transportado.	Bandeira Nacional (EUA)
Agosto, 1972	Dois petroleiros Oswego Guardian e Texanita	O Oswego Guardian, completamente carregado, e o Texanita, vazio, abalroaram no Oceano Índico. O segundo explodiu violentamente, quebrando vidraças a uma distância de 40 milhas da costa, afundou em poucos minutos. Trinta e três pessoas morreram no Texanita e uma a bordo do Oswego Guardian. Ambos navegavam a toda força debaixo de um nevoeiro tão denso que o comandante do Texanita não via os mastros do próprio navio. Apesar de terem se detectado no mar não diminuíram a velocidade e o Texanita só fez duas plotagens e o Oswego Guardian não fez nenhuma. O Oswego	BDC (Libéria)

		Guardian não prestou socorro aos naufragos e pediu socorro só que dando a posição errada (não se sabe se foi de propósito ou não), o que atrasou a descoberta em mais de 6 horas. Este acidente provocou o derramamento mais de 90 mil toneladas de petróleo ao largo da África do Sul.	
Março, 1978	Petroleiro Amoco Cadiz	Afundou-se próximo às costas da Bretanha, derramando 230 mil toneladas de crude. A maré negra afetou 320 km de costa francesas ao largo de Finisterra.	BDC (Libéria)
Março, 1976	Navio Olympic Bravery	Partiu-se em dois, carregado com 250 mil toneladas de combustível, sendo necessários três meses para limpar a costa.	Bandeira Nacional (França)

Após o caso do petroleiro Erika, chegou a ser proposta, no parlamento europeu, a proibição das BDC na União Europeia. Nesse caso, o registro sob BDC em Malta não permitia identificar os donos do navio, e isso só aconteceu quando eles identificaram-se. Em consequência a este acidente, foi lançado um pacote de medidas pela União Europeia, chamado Pacote Erika, o qual contava especialmente com a intensificação do controle da seguridade marítima, o que provocou mudanças significativas nas legislações dos Estados-membros.

O acidente com o petroleiro *Amoco Cadiz*, registrado em BDC, fez com que as comunidades locais e o governo francês processassem a empresa nos Estados Unidos, país de propriedade do petroleiro. O quadro abaixo “mostra a quantidade de empresas e nacionalidades envolvidas no caso, o que demonstra a complexidade do transporte marítimo e a importância do Direito Internacional”. (CASTRO JÚNIOR, 2010, p.37).

Itens	País
Construtor (Astilleros Españoles)	Espanha

Bandeira do Navio	BDC (Libéria)
Tripulação	Itália
Empresa proprietária do navio (Amoco Transport Co.)	Bahamas
Empresa proprietária da Amoco Transport Co. (Standard Oil)	Estados Unidos
Proprietária da carga (Shell)	Holanda
Local do Acidente (Brest)	França
Rebocador Pacific (clause No Cure, No Pay)	Alemanha
Corte de Justiça (Chicago)	Estados Unidos

Pessoas e Nacionalidades Envolvidas no Acidente Amoco Cadiz

Fonte: CALIXTO *apud* CASTRO JÚNIOR, 2010, p.37

CAPÍTULO 4

4 BENEFÍCIOS DECORRENTES DA UTILIZAÇÃO DE BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA

4.1 Vantagens para os Países que Oferecem a Bandeira de Conveniência

A maior parte dos países que cedem seu pavilhão são países de pouca expressão econômica, às vezes nem têm acesso ao mar, o que demonstra o caráter conveniente deste tipo de registro. Em geral, sua principal fonte de renda vem das taxas anuais e de matrícula provenientes dos navios registrados sob sua Bandeira, que apesar de baixas, tornam-se significativas com a grande tonelagem registrada.

Com o aumento das Bandeiras de Conveniência, as bandeiras desses países têm uma ampla divulgação e detém grande parcela da tonelagem mundial, mas sob Registro Aberto e não Nacional.

Como já foi dito anteriormente, esses países não têm interesse e, às vezes, não têm condições de fiscalizar corretamente os navios sob sua responsabilidade, o que contribui com os problemas causados pelas BDC.

Apesar de todas as desvantagens já abordadas nos capítulos anteriores, o autor Mello descreve outra vantagem das BDC no cenário do transporte marítimo mundial. Nas palavras dele, os pavilhões de conveniência “permitiram a superação da crise no transporte marítimo que houve após a Segunda Guerra Mundial, com a concessão de facilidades fiscais” e de terem sido elas a darem “estímulo à construção naval”.

4.2 Vantagens para o Armador

As vantagens para o armador são muitas e, por isso, as adesões ao Registro Aberto não diminuem apesar dos esforços de vários países e organizações.

Essas vantagens são de ordem econômica, fiscal, jurídica e operacional, citamos algumas a seguir:

- O registro é fácil de obter, pois um navio pode se registrar no estrangeiro, não estando a transferência sujeita a qualquer restrição;

- O rendimento obtido pela exploração dos navios não está sujeito a qualquer imposto ou sujeito a impostos insignificantes; os direitos por matrículas e uma taxa anual, calculada sobre a tonelagem do navio, são em geral, os únicos encargos existentes;
- O país de matrícula é uma pequena potência que não tem, nem terá necessidade, em qualquer circunstância previsível, dos navios registrados;
- As receitas obtidas pelas taxas, embora pequena, aplicada sobre uma tonelagem importante, tem uma influência valiosa na economia do país;
- É livremente permitida a contratação de tripulações estrangeiras;
- O país não tem desejo, nem condições de controlar as companhias;
- Os países possuem legislações internas, regulamentos e procedimentos menos severos sobre a segurança marítima;
- O armador não paga as taxas e impostos nem para a sociedade e nem de renda. Também não segue as legislações trabalhistas de seus países desenvolvidos, de origem;
- Como os custos são mais baixos, existe a possibilidade de reaplicação dos lucros;
- O armador tem maior autonomia na escolha do estaleiro construtor do navio e na companhia de seguros, das oficinas de reparos e fontes de abastecimento, sem interferência ou restrições governamentais;
- Possui o poder de reduzir a tripulação, uma vez que na maioria das vezes, não cumpre muitas normas e legislações trabalhistas, desvinculando-a dos “cartões de lotação” que são exigidos pelas autoridades de muitos países;
- Também pode diminuir sensivelmente os salários e encargos salariais. Isso ocorre principalmente para com os tripulantes de uma categoria mais baixa, que geralmente são os recrutados em países de menor nível econômico;
- No caso de uma guerra, seus navios ficariam menos expostos a um controle por parte do governo do país do armador. Também pode operar em cenários de guerra sem ocorrer a quebra de uma possível neutralidade do país do armador.

Martins (2008, p.175) aponta ainda a vantagem sob a ótica da competitividade, afirmando que “a adoção de BDC, *per se*, consiste em estratégia empresarial perfeitamente viável e lícita que visa a maior eficiência e lucratividade”.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Apesar de o surgimento das Bandeiras de Conveniência ter tomado grande vulto na Segunda Guerra, quando os armadores tentavam escapar dos riscos provenientes do conflito, ao término da situação seus navios não voltaram para os registros de origem. Pelo contrário, foram crescendo cada vez mais os registros em Pavilhões de Conveniência, uma vez que lucros eram obtidos. Isso resultou em um crescimento desordenado de navios com esse tipo de registro.

CNUDM III determina, em seu artigo 91, que exista um vínculo efetivo entre o país que concede sua nacionalidade e o navio que a recebe. Este vínculo deve nortear os requisitos para concessão da nacionalidade, que variam de país a país. No caso das Bandeiras de Conveniência, fica claro que tal vínculo é totalmente ignorado pelos países que adotam esta prática uma vez que concedem sua nacionalidade a navios estrangeiros que não mantêm vínculo algum com sua nação.

As principais características das Bandeiras de Conveniência são esta falta de vínculo, os benefícios fiscais oferecidos aos navios e a falta de fiscalização das normas de segurança.

A ação contra as Bandeiras de Conveniência é baseada no fato de que uma grande parte dos armadores que a utilizam não cumpre com as obrigações relacionadas à tripulação (como pagamento de salários, férias, tempo de descanso e direitos humanos, por exemplo), segurança da navegação e proteção do meio ambiente. Os que mais se beneficiam com a existência de Bandeiras de Conveniência são esses armadores e os Governos dos países que fornecem suas bandeiras. O combate às Bandeiras de Conveniência também ocorre devido à baixa qualificação da tripulação e más condições dos navios usados. Os armadores visam economizar e obter lucros, por isso contratam marítimos recrutados em países pobres, que são em sua maioria sem qualificação profissional, e não fornecem seus devidos direitos.

A implementação de um Segundo Registro em diversos países, e no caso do Brasil, de um Registro Especial Brasileiro, contribui para a tentativa de acabar com, ou pelo menos, diminuir, os registros nos Pavilhões de Conveniência. As vantagens oferecidas, juntamente com uma melhor reputação desses navios com relação às questões de segurança da navegação, servem de motivação para muitos armadores trocarem os Registros em Bandeiras de Conveniência pelos Nacionais.

Apesar dos esforços contra a bandeira de conveniência, esta prática cresce cada vez mais e é difícil controlá-la, pois há bastante interesse por parte dos armadores e dos países que se utilizam dessa política para aumentar seus rendimentos. A partir deste trabalho, fica claro que estes são os únicos beneficiados, havendo muitas desvantagens para todos os outros setores e, principalmente, para os trabalhadores.

mas é fundamental que exista uma consciência global a respeito do tema, pois sem essa consciência, muitos dos projetos existentes como o mapeamento de lixo em diferentes regiões ou a coleta manual, tornam-se altruístas.

Fica a esperança de que em breve, tenhamos a consciência efetiva sobre o impacto das nossas atividades na natureza e de que respostas mais eficientes sejam aplicadas aos possíveis incidentes futuros.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 1998.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de direito marítimo**. Vol. I. 3. ed. ampl. e atual. São Paulo: Manole, 2008.

MELLO, Celso D. de Albuquerque. **Alto-mar**. Rio de Janeiro: Renovar, 2001.

MENDES, Daniele. Brasil – Marinha Mercante. **Revista Anamatra**. Ano XVIII nº 52, 2007, p.15. Disponível em:
<<http://ww1.anamatra.org.br/sites/1200/1223/00000454.pdf>>.

BIBLIOGRAFIA

DABUL, Renata Engler Velloso. **Bandeiras de Conveniência – Benefícios e Malefícios**. Monografia (Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica (FONT) da Marinha Mercante). Centro de Instrução Almirante Graça Aranha – CIAGA. Rio de Janeiro, 2008.

GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 1998.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **About IMO**. Disponível em <<http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx>>.

INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS FEDERATION. **Bandeiras de Conveniência**. Disponível em <<http://www.itfglobal.org/itfamericas/flagsconvenience.cfm/languageID/8>>.

_____. **Flags of Convenience Campaign: FOC Countries**. Disponível em <http://www.itfglobal.org/flagsconvenience/sub-page.cfm>>.

_____. **Flags of Convenience Campaign**. Disponível em <http://www.itfglobal.org/flags-convenience/index.cfm>.

MARQUETTI, Bianca Maria. **ASPECTOS DESTACADOS DAS BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA NA PÓS-MODERNIDADE**. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharel em Direito) Instituto Blumenauense de Ensino Superior – IBES SOCIESC. Blumenau, 2011

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de direito marítimo**. Vol. I. 3. ed. ampl. e atual. São Paulo: Manole, 2008.

MELLO, Celso D. de Albuquerque. **Alto-mar**. Rio de Janeiro: Renovar, 2001.

PLATCHEK, Ricardo Moisés de Almeida. As bandeiras de conveniência e a segurança mundial. In: CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino de. (coord.) **Direito marítimo made in Brasil**. São Paulo: Lex Editora, 2007.