

**CENTRO DE INSTRUÇÃO
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA
MARINHA MERCANTE – EFOMM**

BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA - BENEFÍCIOS E MALEFÍCIOS

Por: Mateus de Oliveira Vitral

**Orientador
CMG Aldo Jóia
Rio de Janeiro**

2011

**CENTRO DE INSTRUÇÃO
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA
MARINHA MERCANTE – EFOMM**

BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA - BENEFÍCIOS E MALEFÍCIOS

Apresentação de monografia ao Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como condição prévia para a conclusão do Curso de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica (FONT) da Marinha Mercante.

Por: Mateus de Oliveira Vitral

CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA
CURSO DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE – EFOMM

AVALIAÇÃO

PROFESSOR ORIENTADOR (trabalho escrito): _____

NOTA - _____

BANCA EXAMINADORA (apresentação oral):

Professor (nome e titulação)

Professor (nome e titulação)

Professor (nome e titulação)

NOTA: _____

DATA: _____

NOTA FINAL: _____

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos que me ajudaram na confecção deste trabalho e amigos de escola, que são pessoas por quem tenho grande admiração.

DEDICATÓRIA

Dedico esta monografia aos meus pais, Luciléia e José Fernando, e irmãos, Lucas e Saulo, base de tudo em minha vida e aos meus amigos pelos momentos de verdadeira amizade.

RESUMO

Este trabalho tratará das Bandeiras de Conveniência abordando a definição do termo, assim como o cenário em que se começou a ser usado esse tipo de registro. Serão abordados os tipos de registros das embarcações e definições acerca do assunto, para assim se começar a entender esse tipo de sistema. Serão apontados os benefícios dessa prática para os países que oferecem suas bandeiras e para os armadores que as hasteiam e também características desses países para adotam a prática. Serão discutidos os provenientes malefícios da utilização desse sistema para grupos que são diretamente afetados tais como, os tripulantes dos navios que o utilizam, para os armadores e para o país dos armadores, para o meio ambiente e para os países em desenvolvimento. Serão abordadas articulações governamentais para evitar a fuga dos registros nacionais para os registros em Bandeira de Conveniência, bem como explicar a campanha contra as Bandeiras de Conveniência promovida pela Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF) e a importância da Organização Internacional do Trabalho (OIT) para os tripulantes. Por fim, são sugeridas medidas a serem tomadas pelos armadores a fim de diminuir os malefícios gerados pela utilização do sistema de Bandeiras de Conveniência.

Palavras-chave: Bandeira de Conveniência, segundo registro, histórico, malefícios, benefícios, pirataria, terrorismo, campanha da ITF.

ABSTRACT

This study about Flag of Convenience will address the definition of the term, as well as the stage at which it began to be used this type of register. It will examine the types of registers of vessels and definitions on the subject, in order to begin to understand this type of system. Will be pointed to the benefits of this practice to countries offering flags and their owners ships and also features of these countries to adopt the practice. Will discuss the harm from the use of this system for groups who are directly affected such as the crew of ships that use it, for the owners ships and the owners of the country, the environment and developing countries. Joint government will be addressed to prevent the escape of national registries for Flag of Convenience, as well as explain the campaign against Flags of Convenience promoted by the International Transport Workers (ITF) and the importance of the International Labour Organization (ILO) for the crew. Finally, the suggested measures to be taken by ship owners to reduce the harm caused by use of the system of flags of convenience.

Keywords: Flag of Convenience, the second record, history, harms, benefits, piracy, terrorism, the ITF campaign.

SUMÁRIO

Introdução	9
Capítulo I – Origem das Bandeiras de Conveniência.....	11
1.1 Definição.....	11
1.2 Histórico	12
Capítulo II – Nacionalidade e Registros das Embarcações	15
2.1 Conceito e Natureza Jurídica do Navio	15
2.2 Princípio de Nacionalidade do Navio	16
2.3 Registro de Embarcações	17
2.3.1 Definição	17
2.3.2 Registro Nacional.....	17
2.3.3 Registro Aberto	18
2.3.3.1 Segundo Registro X Bandeira de Conveniência.....	18
2.3.3.2 Registro Especial Brasileiro (REB)	20
Capítulo III – A Utilização das Bandeiras de Conveniência	22
3.1 Os Países que Oferecem Suas Bandeiras	22
3.2 Benefícios Originados Pela Bandeira de Conveniência	22
3.3 Malefícios Originados Pela Bandeira de Conveniência	25
Capítulo IV – Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte (ITF)	30
4.1 Definição	30
4.2 Campanha da ITF contra Bandeira de Conveniência	30
Capítulo V – A Organização Internacional do Trabalho (OIT)	33
Considerações Finais	35
Referências Bibliográficas.....	37

INTRODUÇÃO

O assunto Bandeira de Conveniência (BDC) é um tema que gera discussão na marinha mercante e conflito de opiniões entre os marítimos. Nota-se que o aumento do número de navios com esse tipo de bandeira exige o entendimento da origem em que se desenvolveu esse sistema, a forma de surgimento, sua evolução e motivos pelo qual é um sistema amplamente utilizado na atualidade. Além desses aspectos relevantes para a compreensão do que seria uma Bandeira de Conveniência, é interessante notar as diferentes definições de BDC sob diferentes pontos de vista, já que o uso de tal sistema é interpretado de forma distinta dependendo de quem ou qual entidade o analisa.

No caso dos armadores, que encontram facilidades fiscais, tem-se uma visão positiva do emprego do registro. Estes, por sua vez, contratam tripulantes com mão-de-obra não sindicalizada e desqualificada, o que coloca em risco a navegação e a segurança da vida humana no mar. Além desses aspectos contrastantes, serão analisados os malefícios oriundos das BDC tendo relevância o meio ambiente (exemplificando com alguns acidentes), os países em desenvolvimento, bem como o armador e seu país de origem.

Apresenta-se o conceito de navio e sua natureza jurídica, bem como a diferença entre a nacionalidade e o país de registro mostrando que esse registro pode ser realizado em qualquer país, não havendo nenhuma restrição. Também são apresentados os seguintes tipos de registro: nacionais, aberto, segundo registro e o Registro Especial Brasileiro.

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, este trabalho analisa as vantagens e desvantagens da adoção das bandeiras de conveniência, ainda se 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.

As bandeiras de conveniência nascem como forma de burlar regras que possam burocratizar o transporte garantindo a agilidade que os armadores e proprietários das embarcações necessitam quando se trata de comércio exterior. Arelada a essa questão estão às condições subumanas que os tripulantes são expostos já que não há regras que previnam que maus tratos sejam evitados e a eles sejam garantidos direitos e deveres como qualquer outro trabalhador.

Atento a esses acontecimentos, a legislação brasileira procurou normatizar leis que incentivassem a adoção da bandeira nacional, pois além do país possuir uma das maiores costas do mundo, o portal de exportação nacional ocorre principalmente pela via marítima. Dentro desse contexto, este trabalho analisa as vantagens e desvantagens da adoção das bandeiras de conveniência, ainda se 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

ORIGEM E EVOLUÇÃO DAS BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA

1.1– Definição

A busca de um conceito para Bandeira de Conveniência exige primeiramente um referencial de análise, tendo em vista que dependendo do ponto de vista, há interpretações distintas e algumas vezes divergentes do termo.

Trata-se de um tema de grande relevância econômica e estratégica. De um lado, os armadores defendem-na em face da redução de custo que proporciona, de outro lado, os trabalhadores e governos criticam-na tendo em vista os baixos salários e más condições de trabalho e sonegação de tributos.

Nesse contexto, essa estratégia empresarial segundo a Federação Internacional de Trabalhadores em Transportes é definida: “Quando a propriedade beneficiária e o controle do navio residem em país diferente do da bandeira que o navio hasteia, considera-se que o navio navega sob bandeira de conveniência. Isto significa que não existe um vínculo genuíno entre o armador ou o proprietário e o pavilhão do navio.”.

O Comitê Econômico Social da Comunidade Europeia expressa o termo com duas definições equivalentes:

1ª) “A bandeira de qualquer país permitindo o registro da propriedade estrangeira e controle estrangeiro sob condições que, por quaisquer razões, são convenientes e oportunas para as pessoas que estão registrando os navios.”.

2ª) “A bandeira dos países cujas leis permitem e certamente facilitam para navios armados por nacionalidades estrangeiras ou companhias que ostentam estas bandeiras em

contraste com a prática dos países marítimos, onde o direito de ostentar a bandeira nacional é sujeito a severas condições e acarretam extensas obrigações.”.

A Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF – International Transport Workers Federation) 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.

Quando a propriedade beneficiária e o controle do navio residem em um país diferente ao da bandeira que o navio hasteia, considera-se que o navio navega sob Bandeira de Conveniência. Isto significa que não existe um vínculo genuíno entre o armador ou proprietário e o pavilhão do navio.”.

A ITF enfrenta um dilema, porque ao mesmo tempo em que objetiva acabar com os navios de bandeira de conveniência, por meio do combate a tais navios, tem arrecadado muitos recursos para tal fundo, possivelmente, a maior fonte de receita da ITF. Dessa forma, segundo Northrup e Rowan, se a ITF acabar com essas práticas, eliminaria a sua principal fonte de riqueza.

O que se encontra são definições parecidas acerca do conceito de Bandeiras de Conveniência, mas notória diferença em relação ao emprego desse sistema de registro e seus malefícios e benefícios.

O que se percebe analisando os precedentes é que as Bandeiras de Conveniência oferecem facilidades de registro, estímulo de ordem fiscal e supressão do vínculo entre o estado de registro e o navio. Concomitantemente às vantagens econômicas oferecidas por tais registros, ainda se exalta outras vantagens, com adoção de regulamentos e procedimentos de fiscalização menos severos sobre segurança marítima, que dificilmente conseguiriam sob sua própria bandeira.

1.2– Histórico

A história do uso das Bandeiras de Conveniência é antiga. No século XVI foi quando comerciantes britânicos utilizaram essa “técnica”, 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.

A definição de Bandeira de Conveniência surgiu a partir da Guerra Civil Americana no século XVIII, em que armadores americanos usaram o pavilhão britânico, como BDC, para quebrar o embarco comercial do Norte. Outro fato é do armador americano que, em 1914, fez o primeiro registro de navio no Panamá. Devido a isso vários armadores americanos foram seguindo o modelo. O registro foi crescendo pelos próximos 15 anos, e muitos também transferiram para registros em bandeiras Europeias.

Durante a Segunda Guerra Mundial, após alguns navios que navegavam nos oceanos Atlântico e Pacífico serem localizados e afundados por submarinos alemães, os armadores norte americanos e europeus aliados passaram a usar bandeiras de países neutros para não correrem o risco de serem bombardeados por forças inimigas.

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 fim da guerra, os navios que hastearam a Bandeira de Conveniência não voltaram a se registrar nos seus países de origem como era esperado, efetuando assim a primeira grande migração de caráter definitivo dos registros primários para os realizados em países que ofereciam facilidades financeiras e jurídicas.

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 trabalhadores marítimos fizeram com que os armadores migrassem para países que oferecessem impostos mais baixos e legislação favorável a uma diminuição dos gastos.

Países que receberam esses registros durante a guerra como o Panamá e a Libéria, obtiveram nessa prática uma fonte de renda para seu país e serviu de exemplo para os outros subdesenvolvidos da época. Os navios que passaram a ser de Bandeira de Conveniência não

voltaram a se registrar nos seus países de origem como era esperado, efetuando assim a primeira grande migração de caráter definitivo dos registros nacionais para os realizados em países que ofereciam facilidades financeiras e jurídicas.

O Panamá foi o primeiro país a oficializar o sistema de bandeiras em 1914 e em menos de um ano, mais de dez navios já haviam sido registrados nesse sistema, mostrando o crescente interesse dos armadores em obter lucros e facilidades em relação à mão de obra empregada nesses navios e à isenção de grande parte dos impostos e taxas normalmente cobradas.

O esquema a seguir ilustra uma evolução dos países relacionados ao uso da Bandeira de Conveniência bem como sua frota utilizando o sistema.

Panorama Mundial

EVOLUÇÃO DOS PRINCIPAIS PAÍSES E DA FROTA EM BANDEIRA DE CONVENIÊNCIA

Ano	Principais Países FOC	Número de Navios	Capacidade da Frota (^{obs}) (em milhões de tpb)		(A/B)
			Total FOC (A)	Total Mundo (B)	em %
1947	Panamá Honduras	372 78	2,0	100,0	2,0
1950	Panamá Honduras Libéria	573 142 22	4,12	84,58	4,9
1960	Libéria Panamá Libano	977 607 74	16,01	129,77	12,4
1970	Libéria Panamá Chipre	1.869 886 207	42,11	227,49	18,1
1980	Panamá Libéria Cingapura	4.090 2.401 988	114,78	419,91	27,3
1990	Panamá Libéria Chipre	2.612 1.469 1.009	224,60	658,40	34,1
1995	Panamá Libéria Chipre	3.358 1.513 1.377	357,88	671,20	53,3

Fonte: Review of Maritime Transport - 1985 - 1995, Unctad

Embarcações acima de 1.000grt.

Obs.: Entre 1947-1980, os dados estão em milhões grt, após 1990, em milhões de tpb.]

CAPÍTULO 2

NACIONALIDADE E REGISTRO DE EMBARCAÇÕES

2.1 – Conceito e Natureza Jurídica do Navio

A importância de se conceituar um navio é de extrema relevância em situações jurídicas, quando se deve levar em consideração determinados aspectos desse objeto. O termo navio foi conceituado pelos romanos como qualquer construção designada e apta a percorrer qualquer tipo de águas.

Como regra geral, o direito brasileiro acolhe a concepção de que navio é toda construção flutuante, susceptível a navegar em quaisquer águas, caracterizando-o, portanto, como veículo de transporte no mar ou em outro espaço aquático. Algumas particularidades tornam essa “coisa” um objeto sujeito a leis, regulamentos, tratados e convenções nacionais e internacionais. Sua posse, em maior ou menor número, influencia fortemente a economia de uma nação.

Existe uma definição no regulamento Del Registro Mercantil que toda embarcação ou aparato flutuante destinado ou que possa se destinar a serviço da indústria ou comércio marítimo ou fluvial. Na esteira da amplitude do conceito, o código da navegação italiano adota o conceito amplo e normatiza que é qualquer construção destinada ao transporte por água, mesmo com fins de reboque, pesca, desporto ou quaisquer outros fins.

De acordo com o pensamento de Marcelo Neves, “Em sua definição, no que tange à natureza jurídica, o conceito de navio enquadra-se em bem móvel de natureza *sui generis*, ou seja, um bem móvel com características de bem imóvel.”.

Existe ainda uma segunda configuração de natureza jurídica para os navios que vem a

ser a configuração de *res conexa*, ou seja, um todo indivisível. Apesar de o navio configurar um bem móvel, está sujeito a algumas regras jurídicas dos bens imóveis. No cenário jurídico, em determinadas circunstâncias expressamente amparadas por lei, o navio adquire as características de um bem imóvel, essencialmente no que tange à hipótese de hipoteca naval e aos trâmites relativos ao registro e transferência de propriedade do navio e à venda judicial. A hipoteca é um instituto específico dos bens imóveis, todavia, o navio é suscetível de hipoteca naval, contrariando, sobretudo, o regime dos bens móveis.

Podemos então fazer uma analogia para um simples entendimento: o navio reúne as características de um carro e de uma casa. Ou seja, ao mesmo tempo em que pode ser hipotecado e servir como penhora, o navio também deve ter um registro e pagar por isso taxas e impostos geralmente anuais.

2.2 – Princípio da Nacionalidade dos Navios

No aspecto do direito interno, a atribuição de nacionalidade a um navio implica diversidade de pressupostos essenciais: regime jurídico, privilégio de navegação de cabotagem, proteção diplomática, dentre outros. Em águas que não se encontram sob jurisdição, não há soberania de nenhum Estado, sendo criada a nacionalidade das embarcações, com o objetivo de proteção. Desta forma, o Estado que a concedeu, torna-se responsável pela sua proteção e as embarcações que tiverem a sua nacionalidade estarão sujeitas às leis de tal Estado.

O Estado de registro, isto é, o Estado da bandeira e o regime jurídico adotado são pressupostos mecanismos eficientes na resolução de problemáticas e conflitos advindos no curso da exploração marítima e questões internas advindas da atividade náutica. O Estado da bandeira deve ser autossuficiente para solucionar as questões de bordo do navio, principalmente, no que tange à excepcionalidade de faculdades do comandante, sua função de autoridade pública e funções registrais asseguradas pela lei do pavilhão, além do contrato de trabalho dos marítimos e a documentação de bordo do navio. No entanto, o princípio da lei da bandeira constitui um instrumento apto para solucionar, eventualmente, os conflitos de leis e

jurisdição. O Brasil segue este critério e destina a navegação de cabotagem aos navios de bandeira brasileira ou inscritos no Registro Especial Brasileiro – REB.

O navio é considerado extensão do território de um Estado, ou seja, um navio que se encontre no território de outro Estado e a tripulação a bordo está sujeito às leis do país cuja bandeira o navio arvora. Valendo a regra para nascimentos, mortes e casamentos a bordo sendo assim, considerados como se tivessem ocorrido no país que concedeu a nacionalidade ao navio, mesmo atracado.

2.3 – Registros de Embarcações

2.3.1- Definição

O registro da propriedade das embarcações é o que determina a sua nacionalidade e a mesma poderá arvorar a bandeira do Estado que concedeu o registro, sendo extensão de seu território e estando, portanto, sujeita à sua proteção e legislação.

Um Estado concede o registro a um navio através da autoridade naval, após ser classificado e aprovado pelos regulamentos internacionais, para que esse navio então possa operar. Esse registro é feito em um determinado porto que recebe o nome de porto de registro. Caso este porto seja o de origem do navio, ostentará a bandeira do país de domicílio e nacionalidade de seu armador. Caso o registre em outro porto, por quaisquer razões, diz-se que está sob um registro de Bandeira de Conveniência.

2.3.2- Registro Nacional

Este tipo de registro se caracteriza pelo fatado estado que concede a bandeira manter um efetivo controle sobre os navios nele registrados, sujeitando-os à sua legislação.

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. Assim sendo, os países que concedem registros nacionais são signatários da CNUDM III.

Para a embarcação adquirir a nacionalidade brasileira, rege-se que o proprietário deverá ser residente e domiciliado no Brasil, além de dois terços da tripulação ser também brasileiros. Dentre os direitos e privilégios da nacionalidade brasileira estão: a navegação de cabotagem; auxílio financeiro; reserva de carga (no caso de cargas especiais que devem ser carregadas por navios brasileiros) e assistência através do consulado. O crescimento da utilização de Bandeiras de Conveniência diminuiu a quantidade de navios registrados nos seus países de origem (de domicílio ou nacionalidade do armador). Nos últimos anos, alguns dos países que eram considerados tradicionalmente marítimos tiveram um fluxo crescente de saída de seus navios para o regime de BDC.

A solução encontrada pelos Governos para que os armadores trouxessem seus navios de volta para os registros nacionais foi a criação do Registro Especial Brasileiro (REB), um tipo de Segundo Registro Nacional.

2.3.3 – Registro Aberto

Esses tipos de registros são caracterizados pela grande procura e pelo interesse de determinados setores em fugir de obrigações que muitas vezes aumentam a receita, como os incentivos fiscais, a não imposição de vínculo entre o Estado de Registro e o navio, a flexibilidade na fiscalização das embarcações neles registradas, a legislação menos severa no que diz respeito à segurança e equipamento a bordo, não sendo necessário vínculo entre o Estado de Registro e o Navio. Os Registros Abertos podem ser classificados em: Segundo Registro e em Bandeira de Conveniência.

2.3.3.1 – Segundo Registro X Bandeira de Conveniência

Em busca de uma saída para a crescente evasão dos registros nacionais, os países que se encontravam nessa situação procuraram meios para evitar a concorrência, evitar que os armadores fugissem para as Bandeiras de Conveniência e motivá-los a registrarem seus navios em suas bandeiras, ou seja, nas nacionais e por isso criaram o Segundo Registro Nacional.

O país se compromete em isentar certos direitos e contribuições sociais, para conservar o navio sob o controle do Governo, por questões de segurança e com o intuito de fazer com que os navios registrados tenham uma melhor reputação perante o mercado de transporte marítimo do que os de Bandeiras de Conveniência.

O que ocorre após a adoção do segundo registro é a contratação de alguns tripulantes estrangeiros para suas embarcações. Isso torna a armação internacional competitiva, e gera aos armadores isenção de encargos sociais sobre os salários.

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 do dito país. Além disso, nas Bandeiras de Conveniência quase não há exigências quanto à equipagem (tripulação) e à instalação de empresa no país, já no Segundo Registro há algumas exigências. As Bandeiras de Conveniência também são mais tolerantes em se tratando ao cumprimento de Convenções Internacionais.

Enquanto que 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 do país de registro. Os países que adotaram o Segundo Registro são países desenvolvidos e de tradição marítima. E os países que oferecem seus pavilhões são basicamente de economia pouco desenvolvida e pouca tradição marítima.

O Segundo Registro foi adotado por certos países a fim de coibir a evasão de suas frotas nacionais, fortalecer sua marinha mercante e desenvolver sua indústria naval. Os navios

sob Segundo Registro detêm uma melhor reputação no mercado de transportes em questões relacionadas à segurança nacional, pressão dos sindicatos locais, exigências derivadas da concessão de subsídios, reserva de mercado para a bandeira nacional, no transporte de cargas que trazem maior lucratividade. Os países que adotaram o segundo registro foram Noruega, a Dinamarca, Portugal, Bélgica e Inglaterra. O Brasil adotou a segundo registro com o nome de Registro Especial Brasileiro.

2.3.3.2 – Registro Especial Brasileiro (REB)

Ocorre que o Brasil, atento à necessidade de urgência nos trâmites burocráticos do registro e visando resguardar os interessados das partes envolvidas, elaborou um registro especial com o objetivo expandir o seu poderio econômico no que se refere ao comércio internacional pelo modal marítimo. Surge, nesse momento, o REB (Registro Especial Brasileiro) instituído em 1997 pela lei 9.432/97 e regulamentado pelo Decreto n. 2.256/97. A partir do ato, o país colabora para o combate às bandeiras de conveniência e incentiva ainda mais a competição comercial internacional, pois um país detentor de uma das maiores extensões costeiras do mundo não poderia “ficar atrás nessa corrida capitalista”.

O REB nasce trazendo vantagens quanto à utilização do registro a fim de estimular ainda mais o interesse da adoção da bandeira brasileira em embarcações. As novas regras possibilitam, no ano de 2010, o lançamento do primeiro navio porta-contêineres construído 100% no Brasil. Denominado de Jacarandá e produzido pelo Estaleiro Ilha S.A. (Eisa), com verbas do Fundo da Marinha Mercante (FMM), a pedido da empresa de logística Log-In, esse foi um dos grandes passos dados por uma legislação mais atenta aos acontecimentos globais, podendo colaborar para o desenvolvimento e reconhecimento do país no cenário internacional. O REB também cria benefícios aos armadores e tripulantes das embarcações com bandeira nacional, pois possibilitou a contratação dos marítimos sobre a proteção da própria legislação trabalhista nacional (CLT) garantindo-lhes condições humanitárias.

O registro tornou possíveis vantagens financeiras, incentivos à segurança e tributários como financiamentos para construção e modernização de embarcações e isenção de taxas

tendo o exemplo o Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo. Com esse sistema foi possível uma maior presença no mercado da marinha mercante mundial, uma vez que aumentou a competitividade da Armação Nacional em relação à estrangeira (cujos navios são operados com custos baixos devido às Bandeiras de Conveniência). Esse registro oferece diversas vantagens para empresas ou armadores brasileiros que o utiliza, dentre as quais, pode-se destacar:

- Embarcações pré-registradas no REB tem taxas de juros reduzidas em financiamentos para construção, conversão modernização e reparação da embarcação;
- A asseguração às empresas brasileiras de navegação da contratação, no mercado internacional, de cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas e de responsabilidade civil para suas embarcações registradas no REB, desde que o mercado interno não ofereça tais coberturas ou preços compatíveis com o mercado internacional;
- A desconsideração pelas empresas brasileiras de navegação das remunerações recebidas pelas tripulações das embarcações inscritas no REB, no montante que servirá de base ao pagamento da contribuição para o Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM);
- A não integração do frete aquaviário internacional, produzido por embarcação de bandeira brasileira registrada no REB, na base de cálculo para tributos incidentes sobre importação e exportação de mercadorias pelo Brasil;
- A autorização de restabelecimento de registro brasileiro como de propriedade da mesma empresa nacional de origem, sem incidência de impostos ou taxas pelas empresas brasileiras de navegação, com subsidiárias integrais proprietárias de embarcações construídas no Brasil, transferidas de sua matriz brasileira; e
- A isenção das contribuições atinentes ao PIS/PASEP e o COFINS sobre a receita de frete de mercadorias transportadas entre o país e o exterior.

Além dessas, uma vantagem importante é a exigência de nacionalidade da tripulação apenas do comandante e do chefe de máquinas. Assim não há necessidade dos armadores contratarem marítimos sob a legislação trabalhista brasileira (CLT), reduzindo o direito-custo, apesar das normas aplicáveis nos contratos continuarem sendo da CLT e normas correlatas.

CAPÍTULO 3

A UTILIZAÇÃO DAS BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA

3.1 – Os Países que oferecem sua bandeira

Os países que oferecem suas bandeiras são de pequena expressão econômica e normalmente facilitam o acesso ao registro do navio. Características comuns a todos esses países que oferecem registro em Bandeira de Conveniência, por exemplo, eles permitem livremente a contratação de tripulações estrangeiras, sem restrição de número de tripulantes por nacionalidade e autoriza cidadãos não residentes a serem armadores e/ou controlarem seus navios mercantes.

Apesar dessas vantagens, a maioria desses países que fornece sua bandeira não tem condições para controlar as empresas de navegação e tampouco cobra rendimentos pela exploração dos navios. De fato, muitos também não têm poderes nem estrutura administrativa para fazer cumprir os regulamentos e convenções internacionais.

3.2 – Benefícios originados pela Bandeira de Conveniência

Esse tipo de registro aberto oferece facilidades logo para o processo de registro do navio, incentivos financeiros e incentivos administrativos. Além desses, há vantagens jurídicas e operacionais, como procedimentos menos severos de fiscalização sobre segurança marítima. Todos esses benefícios se dão em função de os países que concedem sua bandeira não serem signatários ou não cumprirem os preceitos da CNDUM III e de outras convenções internacionais de importância no cenário da navegação, como a MARPOL, a SOLAS e ISM Code, dentre outras.

As principais e maiores vantagens advindas da utilização das Bandeiras de Conveniência ficam para os armadores: facilidades fiscais com economia de mais de um milhão de dólares ao ano, por navio, gerando um aumento na exploração desses navios além do baixo custo com a tripulação. Tanto a taxa de matrícula quanto à renovação do registro são baixas, o que atrai ainda mais para essa prática. Ao se efetuar o registro não há cobranças dos impostos devidos, e arvorando a Bandeira de Conveniência é mais fácil para o armador fugir das responsabilidades caso ocorram acidentes ou atos que prejudiquem qualquer pessoa, navio ou país.

Outras vantagens que convém destacar a respeito das Bandeiras de Conveniência é o fato de os navios de BDC possuirmo direito de determinar as linhas de navegação, tipo de carga, operações de afretamento, não tendo vínculo com o seu Estado e ainda não possuem responsabilidades para com o país em caso de guerra, podendo ser utilizado sem uma possível neutralidade do país do armador.

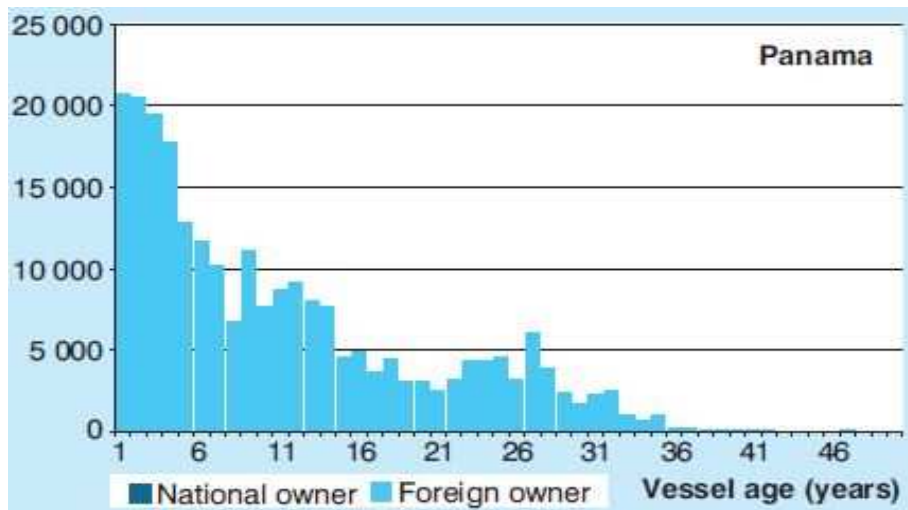
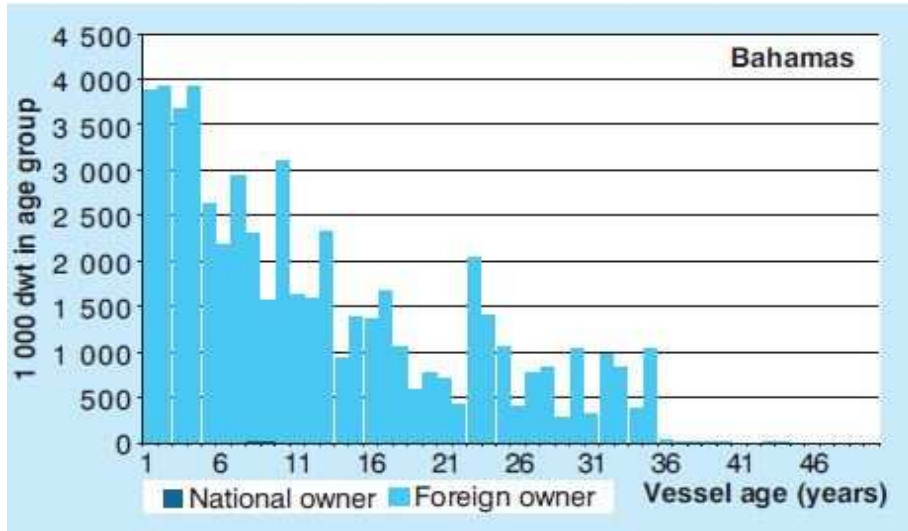
Registrar os navios em países que oferecem Bandeiras de Conveniência proporciona importantes vantagens para os armadores, que por sua vez são os maiores beneficiários deste sistema. Assim, a tendência é que cada vez mais os navios adotem esse tipo de registro aberto.

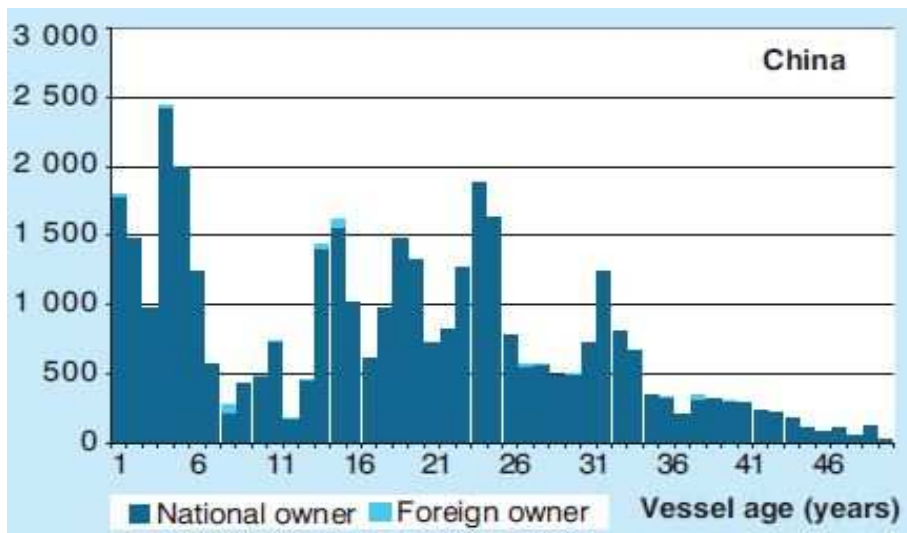
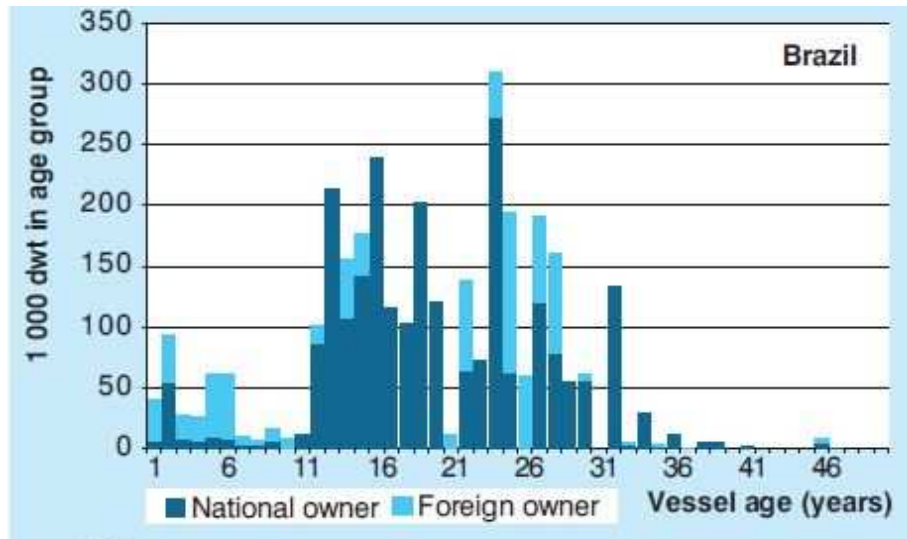
As vantagens para os países que doam sua bandeira são a entrada desse capital proveniente dos registros e impostos anuais. Esses países são também conhecidos em todo mundo devido a sua grande frota, mas grande parte é de bandeira de conveniência.

Com o aumento da procura das Bandeiras de Conveniência, os países normalmente em desenvolvimento ou subdesenvolvidos, partem para uma prática de não mais se preocuparem com a armação dos próprios navios e nem com a construção de novas embarcações. Isso se deve à entrada do alto capital proveniente dos registros e impostos anuais, fazendo valer a pena todo esse esquema. Em casos como o das Bahamas vê-se que o Estado possui frotas de navios próprios desconsideráveis, porém a presença de armadores estrangeiros, que estão com seu pavilhão arvorado, é predominante. Atualmente os países como Brasil vêm investindo no aprimoramento de sua frota, visando também adquirir novas embarcações e assim, diminuir essa discrepância entre a quantidade de navios próprios e o número de bandeiras hasteadas nos navios, como no caso da China que é parecido esses valores.

A seguir, gráficos que ilustram essa diferença entre o quantitativo de pavilhões

arvorados levando o nome de um país e o número e idade de navios próprios dos mesmos.





Nota-se que quanto mais desenvolvido é o país menor é a diferença entre o número de navios de bandeira estrangeira e navios de bandeira nacional. Outro fato interessante é a idade dos navios de bandeira estrangeira, uma vez que Bahamas e Panamá registram navios novos apenas em função de oferecerem suas bandeiras aos outros países, que de fato são os proprietários dos navios.

3.3 – Malefícios da adoção de Bandeira de Conveniência

O que se pode notar é que as Bandeiras de Conveniência implicam em uma maior displicência por parte dos países que oferecem o sistema aos navios. Outra consequência é que os navios não fazem parte da economia do Estado de registro e nem servem como produtores de divisas, salvo no concernente aos direitos de inscrição. A grande tonelagem registrada sob Bandeira de Conveniência representa uma arrecadação tributária expressiva para os países da Bandeira, quase todos inclusos no Terceiro Mundo.

Sindicatos e organismos de defesa dos trabalhadores, dentre os quais se destaca a ITF, vem destacando as condições de trabalho desfavorável da tripulação de conveniência, ou seja, da tripulação formada por marítimos de nacionalidades diferentes da bandeira que o navio arvorava. Os padrões adotados são normalmente inferiores aos estabelecidos pela IMO.

Os altos índices de acidentes na marinha mercante se devem por fatos como: inexistência de vínculo entre o Estado de registro e bandeira do navio, a insuficiência de fiscalização, controle e padrão de segurança e as condições de trabalho insuficientes da tripulação de navios que arvoram pavilhões de conveniência. Tais evidências vêm sendo apontados como aspectos preponderantes nesses números.

Esse tipo de regime ostenta tripulantes sem qualificação profissional, que competem com marítimos autênticos e oferecem seus trabalhos por salários menores e condições de trabalho inferiores. Condições essas que podemos citar: a inexistência de contrato de trabalho, não pagamento de feriados e horas extras, sem direito às férias, sujeição a mais doenças e acidentes devido ao longo período a que são submetidos ao trabalho e à navegação, ambiente de trabalho precário, uma vez que os navios não passam por exigências de segurança e manutenção, atraso nos salários de até um ano. Outros aspectos negativos a serem observados são a alimentação ser incompleta e de má qualidade e as acomodações geralmente não têm as devidas condições de habitabilidade, as más condições de conforto e bem-estar: banheiros e chuveiros mal conservados, navios infestados de roedores (colocando em risco a saúde dos tripulantes e da população).

Pode-se destacar como desvantajoso para os armadores o fato de ausência de representação diplomática em muitos portos do mundo e a maior propensão de seus navios a acidentes, sendo que a segurança da tripulação e da carga fica seriamente afetada. O país do armador deixa de receber o dinheiro de impostos e encargos financeiros. Há também a significativa diminuição e perda de registro e o país do armador deixa de oferecer vagas de emprego no setor marítimo, levando um possível agravamento do quadro social.

O que se observa a respeito das Bandeiras de Conveniência é uma falta de preocupação em relação aos procedimentos de salvaguarda da vida humana no mar. Há deficiência ou inexistência de treinamentos diversos contra incêndio, sinistros, abandono, determinações de limite de carga não são seguidas, colocando em risco a estrutura da embarcação e aumentando as chances de ocorrer um acidente como consequência, a manutenção das máquinas propulsoras e de todas as partes e sistemas do navio são deficientes. Os que se observa é que os navios de Bandeira de Conveniência geralmente são velhos, inseguros, degradados e não têm os reparos apropriados e muitas vezes, devido às diferentes línguas e nacionalidades, alguns tripulantes não são capazes de efetivamente se comunicarem com outros, colocando em risco à segurança e operação do navio e da vida humana no mar.

Os armadores dos navios de bandeiras de conveniência muitas vezes causam uma situação em que a segurança do navio, da tripulação e da carga ficam seriamente comprometidas, inclusive a segurança de outros navios, portos e o meio ambiente também são comprometidas.

Com os efeitos causados ao meio ambiente pelas BDC podemos verificar que, os diversos acidentes de derramamento de óleo no mar em grande parte envolvia os navios de Bandeira de Conveniência. Baseando-se nessa constatação é possível traçar um paralelo entre o pavilhão de conveniência e esses acidentes. Anualmente, estima-se que são derramados no mar um milhão de toneladas de petróleo e derivados.

A ONU diz: “na raiz de muitos destes problemas, está a falta de vontade de certos Estados (especialmente aqueles Estados que cedem suas bandeiras para a atividade marítima), para cumprir suas obrigações legais internacionais.”, ou seja, é notória a falta de responsabilidade para com tudo que envolve a marinha mercante e a busca pelo lucro a

qualquer preço.

Um exemplo dos prejuízos causados pela Bandeira de Conveniência é o acidente com o navio Prestige, em 13 de novembro de 2002, chamou mais uma vez a atenção no mundo sobre as consequências para o meio ambiente marinho e regiões costeiras. As nações despertaram para uma necessidade de se promover maiores responsabilidades para o país da bandeira que o navio arvora. O Prestige foi um navio petroleiro monocasco que afundou na costa galega, produzindo uma imensa maré negra, que afetou uma ampla zona compreendida entre o norte de Portugal e o litoral da França.

A seguir será apresentada, pela relevância dos efeitos decorrentes do impacto ambiental, a cronologia das "marés negras" ocorridas no mundo, seguida do nome do navio e sua nacionalidade, do tipo de acidente e do derrame:

- 1967 – O navio liberiano "Torrey Canyon" encalha frente à costa da Grã-Bretanha, perto das ilhas Scilly, e causa uma maré negra de 300 km quadrados, ao derramar 123 mil toneladas de petróleo. 180 km de praias francesas e inglesas são atingidos.
- 1972 - Dois petroleiros liberianos — "Texanita" e "Oswego Guardian" — lança cem mil toneladas de petróleo ao largo da África do Sul.
- 1978 - Petroleiro liberiano "AMOCO CADIZ", colisão, encalhe e naufrágio próximo à costa da Bretanha, com derramamento de 230 mil toneladas de óleo.
- 1980 - O petroleiro "Tanio", de origem malgaxe, carregado com 27 mil toneladas de petróleo bruto, parte-se em dois, ao largo de Portsall, a norte do cabo Finisterra. Oito marinheiros morrem. A parte da frente do barco afunda-se com 8000 toneladas de petróleo ainda nos tanques; o petróleo é posteriormente bombeado para outro navio. A parte de trás é rebocada para o Havre (França), espalhando 8000 toneladas de petróleo bruto que poluíram 120 km de costa perto do cabo Finisterra e 20 km perto do cabo Norte.
- 1992 - Petroleiro cipriota "HAVEN" contendo 140 mil toneladas de petróleo, explode no Mediterrâneo, ao largo da costa de Gênova, Itália. Começa a afundar-se e, em dois dias, 30 mil toneladas de petróleo correm para as águas do Mediterrâneo. No dia 14 de Abril, afunda-se totalmente, sem se partir, evitando assim aquilo que poderia ser a

mais séria catástrofe ecológica no Mediterrâneo.

- 1996 – Petroleiro liberiano "SEA EMPRESS", encalhe com derrame de cerca de 70 mil toneladas de petróleo na costa do País de Gales. Mais de 25 mil aves marinhas morreram no acidente.
- 1999 – Petroleiro "ERIKA", de bandeira maltesa, partiu-se em dois quando navegava a 40 milhas da costa da Bretanha, a noroeste da França, derramando mais de 20.00 toneladas de petróleo bruto, o que poluiu mais de 400 quilômetros da costa.
- 2002 – Petroleiro "PRESTIGE", de bandeira liberiana, partiu-se em dois, vazando aproximadamente 20 mil toneladas de petróleo na Espanha.

Em decorrência do alto índice de catástrofes marítimas, a reação contra as bandeiras de conveniência deflagra-se nos aspectos social e econômico e no contexto internacional.

O que está causando preocupação é o fato de suspeitar-se que navios de bandeira de conveniência estão ligados a ataques terroristas e o aproveitamento desses navios para os atentados e outras operações ilegais. Ele pode ser utilizado para o transporte de pessoas e equipamentos com o propósito de cometer uma ação ilegal; como arma em uma ação ilegal; ou em um comércio legal com o propósito de gerar fundos para financiar ações ilegais.

Similarmente, o Reino Unido, em apresentação ao Comitê Legal da IMO, declarou: “Um navio pode ser usado como uma arma. Ele pode ser utilizado para transportar equipamentos ou pessoal no propósito de cometer um ato ilegal em terra. O navio pode ser usado para carregar cargas legais ou ilegais com intenção de financiar o terrorismo”. Visto isso, os Port State deveriam ter acesso a maiores informações a respeito do armador ou afretador para que a embarcação entre no porto. Para ser útil, essa informação deve permitir que fossem identificados os indivíduos ou organizações que são realmente donos do navio ou que direcionem suas operações.

O sistema de bandeira de conveniência possui um lado negro que vem sendo demonstrado nos últimos anos com a “caça” pelos navios da Al Qaeda. Acredita-se que a organização terrorista possua uma frota estimada de 20 a 80 embarcações. Devido à falta de transparência inerente a essas bandeiras é impossível rastreá-las. Foi descoberto que o

terrorista do Sri Lanka, Tamil Tigers, possuía uma frota de 11 navios comerciais sob bandeira do Panamá, Libéria e Honduras.

Existem outras preocupações do uso de navios mercantes como armas ou em transporte ilegais de tais, as bandeiras de conveniência podem ainda facilitar o uso de navios para outras atividades ilegais. Um artigo publicado na revista “Asia Times” revelou dados sobre a bandeira de Camboja e mostrou que seus navios estiveram envolvidos em operações de contrabando de cigarros na Albânia, no contrabando de petróleo iraquiano durante a ocupação americana, tráfico humano e contrabando de drogas e armas nos últimos dez anos. A segurança desses navios também é motivo para preocupação. Dos 450 navios registrados sob bandeira cambojana em 2002, vinte e cinco sofreram naufrágios ou encalhamentos, nove pegaram fogo e quarenta e cinco foram presos por diversas contravenções.

CAPÍTULO 4

FEDERAÇÃO INTERNACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTE (ITF)

4.1-Definição

A Federação Internacional dos Trabalhadores do Transporte (ITF) é uma federação sindical internacional de sindicatos dos trabalhadores de transporte. Qualquer sindicato independente com membros no sector dos transportes é elegível para a adesão da ITF. Fundada em 1896, desde a sua criação ela representa as organizações sindicais dos trabalhadores em transportes em todas as regiões do mundo.

A ITF realiza três funções primordiais: promove a interação entre as organizações de transporte e os trabalhadores nos diferentes países; representa essas organizações sindicais nos vários organismos internacionais e regionais que fixam regras ou políticas relativas ao transporte e/ou questões sociais; e oferece serviços de informação e educação para as entidades sindicais de transporte no mundo. Uma das principais funções da ITF é informar e aconselhar os sindicatos sobre a evolução do setor dos transportes em outros países ou regiões do mundo. A ITF também mantém um departamento de educação especializada, dedicada ao desenvolvimento das fortes e democráticas cooperativas de transporte.

4.2–Campanha da ITF contra a Bandeira de Conveniência

Desde 1948, uma das coisas mais importantes para ITF tem sido a campanha contra a navegação sob bandeira de conveniência e pelo direito dos trabalhadores. As bandeiras de conveniência estão sobre um ataque tão intenso como nunca vivenciado nos últimos 50 nos.

Muitos dizem que isso se deve a campanha da ITF, que contraria todas as regras de segurança em todos os aspectos.

Para ITF, os navios que ostentam uma bandeira de conveniência têm uma situação diferente daqueles que levam a bandeira nacional. Para a ITF, aos navios de bandeiras de conveniência devem ser aplicadas normas mínimas muito mais elevadas. Um fato que contribuiu para que a campanha desse certo foram os atentados terroristas que aconteceram recentemente. Como já visto, os navios de bandeira de conveniência são lugares bastante prováveis para encontramos uma movimentação terrorista, pois não há nenhuma fiscalização.

Segundo a ITF, aos armadores não deveria ser permitido fugir de seus países e escolher que leis obedecer e que salários pagar. O contrato da ITF é designado, não somente para garantir uma boa renda às tripulações, mas também para servir de freio aos armadores que, registram seus navios fora de sua bandeira.

Infelizmente alguns países têm armadores muito pobres e navios já bastante ultrapassados. Não se pode esquecer que esses armadores vão sempre tentar extrair todo lucro possível de cada situação e farão tudo para cortar os custos. Tem-se visto a crescente atividade de inspetores da ITF, que descobriram marítimos com salários atrasados por muitos meses, e sendo forçados a viver sem condições mínimas à bordo. Os armadores estão trocando de uma bandeira de conveniência para outra, para escapar das inspeções e até do "port state control", até que o navio venha a sofrer uma avaria séria como até se partir.

O Inspetor da Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte, Airton Lima, que também é Oficial de Náutica, abordou a questão das bandeiras de conveniência, realidade esta vivida pela maioria das tripulações estrangeiras. “Em regimes como este, o que vigora é a precarização das condições laborais. Até mesmo o fato de as tripulações serem multinacionais evidencia o estímulo à desunião a bordo. Sem interação social não há como existir luta coletiva”.

Os inspetores da ITF são delegados de organizações nacionais filiadas à ITF, que se dedicam à campanha contra as bandeiras de conveniência. Sua atuação varia de país para país, e se caracteriza por algumas atividades como de visita aos navios de bandeira de conveniência e gestões para negociar esse tipo de acordo com o armador, contato com sindicatos de portuários para agir contra navios sem acordo, asseguram que os marítimos recebam o

pagamento a que tem direito, assegurar que o navio tenha navegabilidade e que as normas estejam sendo observadas devidamente e negociação com os representantes do armador em favor dos tripulantes.

A campanha da ITF assume uma posição radical no sentido de proibir essas atividades, que são vergonhosas evasões de regras, regulamentos e acordos. As inspeções ajudaram a devolver 32 milhões de dólares de volta aos tripulantes e suas famílias.

Um exemplo real da atividade positiva da ITF foi quando ela garantiu 30 mil dólares de volta para 22 tripulantes ucranianos do navio de bandeira panamenha Ro-Ro, Maya Express após o navio ser detido na República Dominicana. O navio estava em rota para o Haiti com um carregamento de 22 veículos, mas teve que permanecer na República Dominicana por alguns meses numa disputa envolvendo a autoridade local, o armador e alguns agentes.

Outro exemplo foi quando a tripulação do navio tanque de bandeira panamenha Chemical Rubi, em sua maioria ucranianos, foi abandonada em Dakar, no Senegal, por sete meses. A ITF assegurou a repatriação, e quase a metade da tripulação voltou com seus respectivos pagamentos, quando deixaram o navio em setembro de 2003.

Nos congressos realizados é sempre ressaltada a importância de mudanças nas legislações nacionais para impossibilitar a ampliação do uso de bandeira nacional e aumentar as tripulações originais destes países. Um grande número de navios de bandeira de conveniência está agora amparado por acordos aceitos com a ITF. Sem a campanha não haveria garantia de proteção ou justiça para os marítimos.

A ITF tem mostrado ao mundo inteiro que vem conseguindo avanços consideráveis para o setor de transporte marítimo internacional. Esta instituição defende que todos os avanços conseguidos vêm de uma combinação de uma efetiva atividade política e campanhas industriais no sentido de proteger as condições de trabalhadores, no que se refere ao individual. A ITF tem forte convicção de que a indústria marítima deve estar sujeita a uma regulamentação internacional apropriada. Deve existir um vínculo puro entre o armador do navio e as leis e condições sociais a ele aplicáveis. Atualmente são os empresários ricos que levam os lucros da mão de obra barata, oferecendo uma contrapartida precária para as economias dos países fornecedores.

CAPÍTULO 5

A ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO (OIT)

A OIT, desde sua origem como agência da Organização das Nações Unidas, preocupou-se com a questão da segurança dos marítimos no exercício de suas funções e, através de Convenções e Regulamentações, trabalha na positivação de leis que garantam os direitos básicos dos mesmos. A própria OIT em sua Convenção nº 138 de 1973 revisou as prerrogativas quanto ao tratamento dos tripulantes de embarcações limitando a idade de admissão ao trabalho marítimo (CONVENÇÃO OIT, 1973).

São inúmeras as Convenções e Recomendações adotadas até hoje que versam sobre matérias relativas à formação, acesso, segurança, saúde e bem-estar, segurança social, certificados de aptidão e inspeção do trabalho na órbita marítima. Mais recentemente, em fevereiro de 2006, a OIT aprovou a Convenção n. 178 relativa à Inspeção das Condições de Vida e de Trabalho dos Trabalhadores Marítimos a partir de decisão conjunta com representantes internacionais dos marítimos, proprietários de navios e apoio de governos. O objetivo dessa convenção foi permitir aos países o direito de fiscalizar navios de outros países desde que signatários da Convenção cabendo sancioná-los em caso de descumprimento das cláusulas do acordo. Com a Convenção, a batalha para a proteção dos tripulantes dos navios com bandeiras de conveniência ganhou mais um aliado: o Brasil. Considerado um país de referência em questões humanitárias, o Brasil é membro da *International Maritime Organization* (IMO) e signatário das principais convenções internacionais que norteiam as regras de segurança marítima. Em 10 de fevereiro de 2009, tornou-se signatário da Convenção nº 178 ao promulgá-la a partir do decreto nº 6.766 juntamente com a Recomendação n.º 185 que estabeleceram parâmetros mínimos para a organização do serviço de inspeção do trabalho marítimo, colaborando para a garantia de direitos aos marítimos.

O Brasil coloca-se à frente aos demais países na adoção e elaboração de leis internacionais que incentivem armadores e/ou proprietários na regulamentação dos registros

dos navios, bem como na proteção aos direitos e deveres dos tripulantes. Há que se atentar que não só leis mais humanitárias solucionarão os problemas atrelados ao controle às Bandeiras de Conveniência. É preciso rever as condições que permitirão aos empresários a possibilidade de lucros sem que sejam prejudicados por cobranças de tributos que onerem o transporte marítimo que colocou o Brasil no cenário internacional.

O transporte marítimo sempre foi um dos modais mais eficazes para o desenvolvimento comercial internacional, e para que seu processo ocorra da melhor forma é importante que seus tripulantes possuam condições mínimas para a realização de seus trabalhos. Com o advento das bandeiras de conveniência, os Estados se desinteressaram quanto ao controle dos navios já que não se exigem fiscalização e o cumprimento de normas e regulamentos nacionais ou internacionais sobre as embarcações neles registradas. Não só riscos ambientais, mas também os direitos dos tripulantes não são considerados quando se adota bandeira de conveniência para o registro sendo o lucro.

Atento a essas práticas, o Brasil procurou flexibilizar as suas leis de registro permitindo regras mais atrativas beneficiando-se da colaboração de normas positivadas pela OIT. O antigo cenário, marcado pelos drásticos acontecimentos produzidos por navios de bandeiras de conveniência, está dando lugar a países mais responsáveis e com políticas mais humanitárias aos seus tripulantes. Embora todo o esforço a fim de regulamentar a relação tripartite formada entre armadores, Estados de bandeira e tripulantes visem desestimular a prática das bandeiras de conveniência, deve-se considerar a reação de empresários em meio às alternativas, pois os interesses dos tripulantes serão resguardados desde que não prejudiquem os seus negócios.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao se analisar os assuntos considerados nesse trabalho, percebe-se que são necessárias medidas atenuadoras aos malefícios causados pela utilização das Bandeiras de Conveniência. Assim, tais ações devem ser tomadas em relação àqueles que mais se interessam e apoiam o uso das Bandeiras de Conveniência: os armadores e os países que cedem suas bandeiras.

Medidas providenciais já começaram a ser tomadas por organizações internacionais e por alguns países. O Registro Especial Brasileiro foi criado em uma tentativa de fazer frente às Bandeiras de Conveniência. Nesse registro alguns benefícios e facilidades são concedidos para atrair os armadores para o registro na bandeira nacional. Porém logo foi visto que não foi o suficiente para conter o avanço das BDC sobre as frotas mercantes nacionais, deixando este grande problema sem uma solução efetiva.

A conscientização dos armadores é o fator principal para o fim das Bandeiras de Conveniência. Os prejuízos causados aos tripulantes, à salvaguarda da vida humana no mar, ao meio ambiente, à segurança da navegação e aos países em desenvolvimento são notáveis e obter vantagens que causem esses malefícios é de total falta de responsabilidade e falta de humanidade.

Não se deve achar que é possível extinguir esse sistema e que os armadores não têm ciência do que ocorre a bordo de seus navios de Bandeiras de Conveniência, dos danos causados aos marítimos e ao meio ambiente. Não existe bom senso e sim a busca incansável de gerar cada vez mais capital, não importando como isso venha ser feito. Logo, não haveria nada mais efetivo do que impedir que obtenham seus exorbitantes lucros à custa das Bandeiras de Conveniência e de todos aqueles que sofrem seus efeitos. Restrições devem ser impostas a esses navios, tais como exclusão da navegação de cabotagem, impedimento de atracar nos principais portos, exclusão de determinadas rotas de navegação e a não contratação desses para serviços de transporte.

Tem-se em outra mão os benefícios e facilidades concedidas aos navios de Bandeira Nacional devem ser avaliados novamente com o propósito de atrair os armadores para esse tipo de registro. Tudo isso com o devido cuidado para não transformar o Registro Nacional em uma Bandeira de Conveniência.

Talvez com essas medidas seja possível, em longo prazo, acabar ou pelo menos evitar que cresça a utilização das Bandeiras de Conveniência. Pode parecer que tais atitudes beírem a utopia, mas pode acender a esperança de fazer com que nossa Marinha Mercante se torne cada vez mais digna e que aqueles que trabalhem nesta profissão possam se sentir honrados e satisfeitos com suas condições no mar.

Com o advento das bandeiras de conveniência, os Estados se desinteressaram quanto o controle dos navios já que não se exigem fiscalização e o cumprimento de normas e regulamentos nacionais ou internacionais sobre as embarcações neles registradas. Não só riscos ambientais, mas também os direitos dos tripulantes não são considerados quando se adota bandeira de conveniência para o registro sendo o lucro e o imediatismo a bússola que norteia os interesses dos armadores. Atento a essas práticas, o Brasil procurou flexibilizar as suas leis de registro permitindo regras mais atrativas beneficiando-se da colaboração de normas positivadas pela OIT. O antigo cenário, marcado pelos drásticos acontecimentos produzidos por navios de bandeiras de conveniência, está dando lugar a países mais responsáveis e com políticas mais humanitárias aos seus tripulantes. Embora todo o esforço a fim de regulamentar a relação tripartite formada entre armadores, Estados de bandeira e tripulantes visem desestimular a prática das bandeiras de conveniência, deve-se considerar a reação de empresários em meio às alternativas, pois os interesses dos tripulantes serão resguardados desde que não prejudiquem os seus negócios.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. AMANTES, Carlos Alberto de Souza. **Bandeira de Conveniência**. Rio de Janeiro, CIAGA, 1990.
2. CARDOZO, Mauro Novellino. **Bandeiras de conveniência: análise e opiniões**. Rio de Janeiro, CIAGA, 1993.
3. CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS EM COMÉRCIO E DESENVOLVIMENTO. **Review of maritime transport 2009**. New York, 2009.
4. DOGANIS, R. S.; METAXAS, B. N. **The impact of flags of convenience**. London, 1986.
5. FEDERAÇÃO INTERNACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES - ITF. **Oslo to Delhi: a comprehensive review of the ITF FOC campaign**. London, 1998.
6. FUNDAÇÃO DE ESTUDOS DO MAR. **Bandeira de conveniência e registro especial brasileiro**. Rio de Janeiro, DPC, 1997.
7. MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de direito marítimo**. São Paulo, 2008.
8. NASCIMENTO, Roberto Luiz Do. **A problemática da frota nacional de marinha mercante**. Escola de guerra naval, Ministério da Marinha, Rio de Janeiro, 1995.
9. SOUZA, François Armand de. **Noções de economia dos transportes marítimos**. Rio de Janeiro, CIAGA.
10. TRANCOSO, Nicoli Pinheiro. **Bandeiras de conveniência: lucro x exploração**. Rio de Janeiro, CIAGA, 2006.
11. VIEGAS, Gilson de Carvalho. **Bandeira de conveniência**. Rio de Janeiro, CIAGA, 1986.
12. **Evolution of flags of convenience**. Disponível em: <http://www.shippinglawtimes.blogspot.com/2007/evolution-of-flags-of-convenience.html>> Acesso em 10 de julho de 2011.
13. **Segurança marítima e bandeiras de conveniência**. Disponível em: http://www.advocacia.pasold.adv.br/artigos/arquivos/artigo_seguranca_maritima_e_bandeiras_de_conveniencia_agripino_revisado.pdf> Acesso em 10 de julho de 2011.