

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

**BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA
BENEFÍCIOS E MALEFÍCIOS**

Por: Aurélio Melo Silva Junior

Orientador
Prof. CMG-R Aldo Jóia Dias
Rio de Janeiro
2012

**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 Nautica (FONT) da Marinha Mercante.

Por: Aurélio Melo Silva Junior.

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):

Prof. (nome e titulação)

Prof. (nome e titulação)

Prof. (nome e titulação)

NOTA: _____

DATA: _____

NOTA FINAL: _____

AGRADECIMENTOS

Primeiramente agradeço a Jesus Cristo, sem ele jamais alcançaria esta conquista.

Aos meus amigos verdadeiros, que sempre me apoiaram, aos companheiros de camarote e ao meu orientador, por todo o auxílio que ele me prestou nesse trabalho.

DEDICATÓRIA

Dedico esta vitória especialmente aos meus falecidos avós (Bernardino e Elvira) por terem me ensinado as coisas mais simples e valiosas da vida.

Ao meu pai, Aurélio, que soube muito bem me criar e apoiar nas mais difíceis decisões que tomei.

Sem diminuir a importância agradeço as minhas Irmãs Tatiany e Monaliza e a minha madrastra Cristiana por terem cada uma, em sua época, cuidado tão bem de mim.

RESUMO

Este trabalho tem por finalidade explicar de modo claro o tema sobre Bandeiras de Conveniência (BDC), no qual sua utilização é revelada desde os primórdios até aos dias atuais. O projeto aborda também o conceito, seu emprego, bem como os outros tipos de registros, no qual inclui o Registro Especial Brasileiro (REB). Além disso, serão levantadas as vantagens e desvantagens de sua utilização e a visão dos Órgãos Mundiais: Organização Internacional do Trabalho (OIT) e Organização Marítima Mundial (IMO). Será explicitada ainda a Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF), sua campanha e organização contra as Bandeiras de Conveniência.

Palavras chave: Bandeiras de Conveniência, Registro, Vantagens, Desvantagens, IMO, ILO e ITF.

ABSTRACT

This study aims to explain clearly the theme Flag of Convenience (FOC), which its use is revealed from the beginning up to today. The project also discusses about the concept and its using as well as other types of records, which includes the Special Brazilian Registry (REB). There will also be raised the advantages and drawbacks of their application and the vision of World Agencies: International Labour Organization (ILO) and International Maritime Organization (IMO). Will be outlined further the International Transport Workers Federation (ITF), their campaign and organization against Flags of Convenience.

Keywords: Flags of Convenience, registry, advantages, drawbacks, IMO, ILO and ITF.

SUMÁRIO

| | |
|--|----|
| INTRODUÇÃO | 9 |
| 1. - Bandeiras de Conveniência: Histórico e Definição | 10 |
| 1.1. – Histórico | 10 |
| 1.2. - Definição | 12 |
| 2. - Registro de Embarcações | 14 |
| 2.1. - Definição de Registro | 14 |
| 2.2. - Registro Nacional | 14 |
| 2.3. - Segundo Registro | 15 |
| 2.4. - Registro Especial Brasileiro | 15 |
| 3. - Utilização das Bandeiras de Conveniência (BDC) | 18 |
| 3.1. - Participação no transporte marítimo mundial | 18 |
| 3.2. - Características de um país cujo registro é considerado como BDC | 20 |
| 4 - Vantagens e Desvantagens do Uso de Bandeiras de Conveniência | 21 |
| 4.1. – Vantagens | 21 |
| 4.1.1. - Para os armadores | 21 |
| 4.1.2. - Para os países que cedem suas bandeiras | 22 |
| 4.2. – Desvantagens | 23 |
| 4.2.1. - Para os armadores | 23 |
| 4.2.2. - Para os países de origem dos armadores | 24 |
| 4.2.3. - Problemas enfrentados pelos tripulantes | 24 |
| 4.2.4. - Problemas à segurança da navegação e ao meio ambiente | 25 |
| 4.2.5. - Problemas à segurança mundial | 27 |
| 5. - Visão dos Órgãos Mundiais sobre as Bandeiras de Conveniência | 29 |
| 5.1. – IMO | 29 |
| 5.2. – OIT | 30 |
| 5.2.1. - A OIT e o Brasil | 32 |
| 6. - A Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF) | 33 |
| 6.1. – Definição | 33 |
| 6.2. - A luta contra Bandeira de Conveniência | 34 |
| 6.3. - Campanha do ITF | 35 |

| | |
|---|----|
| 6.4. - Órgãos do ITF _____ | 36 |
| 6.4.1. - Departamento Especial de Marítimos (DEM) _____ | 36 |
| 6.4.2. - Comitê de Práticas Aceitáveis (CPA) _____ | 37 |
| CONSIDERAÇÕES FINAIS _____ | 38 |
| REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS _____ | 39 |

INTRODUÇÃO

O mercado global e a necessidade de atender a vários clientes nos quatro cantos do globo tornaram o modal marítimo importante ferramenta pela capacidade de transportar grandes quantidades de mercadorias. Dessa forma, inúmeras são as empresas que atendem a esse mercado de contratos milionários, mas são poucas aquelas que possuem a preocupação com as consequências de seus atos, já que o objetivo principal é o lucro.

Nesse cenário, as frotas que adotam Bandeiras de Conveniência têm atuação bastante intensa nas rotas entre países desenvolvidos e subdesenvolvidos ou entre países que não possuem escala econômica para manter suas próprias frotas nacionais.

As Bandeiras de Conveniência possibilitam a desburocratização do transporte marítimo garantindo a agilidade que os armadores e seus proprietários necessitam quando se trata de comércio exterior. Não obstante, as condições subumanas que os tripulantes estão expostos, pois não há regras que previnam os maus tratos, impedem que eles sejam garantidos pelos direitos e deveres como qualquer outro trabalhador.

CAPÍTULO 1

BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA: HISTÓRICO E DEFINIÇÃO

1.1. Histórico

Desde os primórdios da navegação comercial observa-se o uso de bandeiras não relativas à região de origem do navio. Na Grécia Antiga, por exemplo, grande parte dos navios de proprietários gregos ostentava bandeira turca por motivos econômicos. Na Idade Moderna, por volta do século XVI, para evitar que seus navios fossem excluídos do comércio nas índias ocidentais, comerciantes de variadas nacionalidades usavam a bandeira espanhola. Para escapar da captura dos ingleses, durante a guerra de 1812, navios norte-americanos utilizaram bandeira portuguesa.

No século XIX, quando acordos internacionais proibiam o comércio de escravos, os cidadãos, donos de navios que faziam comércio de escravos, usavam outras bandeiras para evitarem serem detidos. Antes disso, navios britânicos hasteavam a bandeira do principado alemão durante o bloqueio de navios de Napoleão.

Já no Século XX, na década de 20, durante o período que ficou conhecido como Lei Seca, o navio canadense “BELEN QUEZADA” foi vendido a uma companhia armadora panamenha. Em seguida dois outros navios americanos, ‘RESOLUTE’ e ‘RELIANCE’, seguiram o mesmo destino. Estava criado então o registro aberto, onde os navios não precisavam estar fortemente ligados ao estado para se registrar. Em 1924, o Panamá foi o primeiro país que implantou o sistema de Bandeiras de Conveniência. Ao final do ano, a “Lloyd’s Registers of Shipping” já havia um total de quinze navios registrados na bandeira do Panamá. Sua frota era de quase 100.000 toneladas brutas. No início de Segunda Guerra Mundial sua frota aumentou para 750.000 toneladas brutas. Em meados de 1947 já possuía 369 navios registrados, com 1.720.000 toneladas brutas.

Porém o grande impulso a utilização de Bandeira de Conveniência veio durante a Segunda Guerra Mundial, quando os armadores envolvidos na guerra (maioria norte-

americana) transferiram grande parte de seus navios para bandeiras de outros países com o objetivo de fornecer material bélico para Europa sem afetar sua integridade e sem serem diretamente afetados por este comércio durante a guerra. Ainda durante a Segunda Guerra Mundial empresas do ramo do petróleo mudaram as bandeiras de seus navios para bandeiras do Panamá e Honduras tentando evitar o aprisionamento ou ataques de suas embarcações. Esses navios obtiveram um enorme lucro devido à sua exploração comercial. Tal fato ocorreu por esses países onde os navios eram registrados fornecerem inúmeras facilidades fiscais, pouco controle sobre operações e manutenção dos mesmos, sonegação de impostos, entre outros.

Após o fim da guerra, imaginava-se que os navios fossem voltar a ter seus registros nos países de origem, uma vez que não havia mais necessidade de deixá-los sob o registro de outra bandeira. Entretanto, ao contrário do que se esperava, isso não ocorreu. Os custos para o retorno eram altos, os lucros obtidos durante o conflito, a exploração comercial do navio em razão das facilidades fiscais, o baixo controle sobre a operação e a manutenção dos navios, sonegação de impostos, entre outras vantagens fizeram com que a frota de navios registrados com Bandeira de Conveniência aumentasse. Ao final da guerra as bandeiras de Panamá e Honduras eram consideradas as principais de conveniência.

Uma sequência evolutiva sobre Bandeiras de Conveniência, após Segunda Guerra Mundial, será mostrada abaixo:

Logo após a guerra, o termo “PANLIBHOCO” era usado para identificar Bandeira de Conveniência, que nada mais representava do que as iniciais de Panamá, Libéria, Honduras e Costa Rica.

- Em 1955, 80% da tonelagem mundial pertenciam aos países desenvolvidos, e os Registros Abertos (Bandeiras de Conveniência) apenas 10%.
- 1955 - A Costa Rica cancelou seu registro, passando-se a utilizar o termo “PANLIBHON”.
- 1956 – O “PANLIBHON” somava 11.300.000 toneladas brutas de registro.
- 1977 - Os países desenvolvidos possuíam 55% da tonelagem mundial, o que implica um decréscimo de 25% em relação a 1955. Um crescimento de

18% era exibido pelos navios sob Bandeira de Conveniência, passando a ter 28% da tonelagem mundial.

- 1983 - Gibraltar, Sri Lanka e Vanuatu eram inclusos na relação de países de Livre Registro.
- 1992 - Na lista da International Transport Federation, ITF, constavam 16 países que cediam suas bandeiras em regime de conveniência.
- 1996 - As Bandeiras de Conveniências alcançavam 46,5% da tonelagem bruta mundial.
- 1998 - Navios sob Bandeiras de Conveniência chegaram a 56,5% da tonelagem mundial bruta.

Os últimos dados da ITF (International Transport Workers Federation), de 2007, mostram que o número de países que registraram navios de outros países em sua bandeira é de 32. Dentre esses está o Panamá que abriga 28% da frota mundial de conveniência, sendo considerada a maior Bandeira de Conveniência, seguido da Libéria com 26%.

1.2. Definição

De acordo com diferentes óticas, Bandeiras de Conveniências podem ter várias definições. Para os armadores que a utilizam, de uma maneira sintética, trata-se de uma forma de pagar menos impostos e até quem sabe, burlar algumas leis. Os sindicatos de trabalhadores encaram como uma forma de contratar mão de obra barata, com salários muitas vezes irrisórios. Os países de origem dos navios as veem como uma perda de dinheiro, que está sendo investido e ajudando a balança comercial de outros países; já os países que oferecem suas bandeiras para registro lucram com as taxas impostas aos navios, ainda que baixas, sendo o produto interno bruto muitas vezes composto basicamente por esse dinheiro.

A definição sobre este tipo de registro para os países que o adotam é a melhor possível. É curioso observar que na maioria dos países de Bandeira de Conveniência, a participação da frota nacional na tonelagem total registrada é praticamente igual à zero.

Visando explicar imparcialmente, alguns organismos e até escritores criaram definições, muitas adotadas internacionalmente. A ITF, por exemplo, define da seguinte forma: “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”.

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

1 - “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.”.

2 - “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”.

Metaxas, em seu livro “Flags of Convenience”, 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”.

Com o desenvolvimento das Bandeiras de Conveniências surgiram, com a mesma finalidade, os termos REGISTRO ABERTO e SEGUNDO REGISTRO.

CAPÍTULO 2

REGISTRO DE EMBARCAÇÕES

2.1. Definição

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. Por ser considerado um imóvel, existe a necessidade de que haja um registro. Depois de ser vistoriado, e constatado que está nas devidas condições requisitadas para sua efetiva operação e exploração, ele deve ser registrado em um país para que possa operar no comércio marítimo. Isto é, precisará de uma bandeira para oficialmente poder operar e navegar, estando sob suas leis e normas.

O registro e a identificação de um navio não é algo tão simples quanto se possa parecer. A CNUDM III - Convenção das Nações Unidas Sobre Direito do Mar, especificamente em seu artigo 91 (CNUDM, 1982), expressa a obrigatoriedade das embarcações possuírem vínculo com um único Estado Pavilhão que o submeterá à jurisdição exclusiva do Estado de Registro.

Os registros das embarcações podem ser Nacionais ou Abertos. Nos Registros Nacionais, há por parte do Estado da Bandeira um efetivo controle sobre os navios nele registrados, para mantê-los submetidos à sua legislação. Já os Registros Abertos se constituem de Registros de Bandeiras de Conveniências e de Segundos Registros.

2.2. Registro Nacional

O Estado influencia e fiscaliza diretamente os navios que adotam a bandeira de seu país de origem, fazendo com que o armador/proprietário cumpra a risca as legislações vigentes. Inclusive no que diz respeito à tripulação, que passa a ser de maioria nacional.

Em virtude do crescimento exacerbado do uso de Bandeira de Conveniências, e das consequentes vantagens em seu uso, o número de navios que possuem Registro

Nacional atualmente é pequeno se comparado com os demais. Porém, países como Estados Unidos, Japão e países do norte da Europa continuam a utilizá-lo.

2.3. Segundo Registro

Alguns países desenvolvidos, para evitar que seus armadores fugissem para as bandeiras de conveniência, criaram uma espécie de “Zona Franca” para navios, chamados de Segundo Registro. Neste tipo de registro, o país abre mão da arrecadação de certos direitos e de certas contribuições sociais, a fim de conservar o navio sob o controle governamental, em questões de segurança e para fazer com que os navios ali registrados tenham uma reputação melhor no mercado de transporte marítimo do que os navios de bandeira de conveniência, já que a principal diferença entre os países que adotam bandeiras de conveniência e os que adotam o segundo registro é a tradição no transporte marítimo e seu desenvolvimento.

Outra diferença entre os dois tipos de registros abertos até agora aqui citados é que enquanto as frotas registradas em bandeiras de conveniência são compostas quase que totalmente por proprietários de navios com nacionalidades estrangeiras, no segundo registro em sua quase totalidade é composto por empresas da mesma nacionalidade do registro da embarcação.

Os países que adotaram o segundo registro foram Noruega, primeiramente, através da criação do Registro Internacional Norueguês de Navios (NIS), e a partir da iniciativa bem sucedida norueguesa, Portugal, Bélgica e Inglaterra. O Brasil adotou a segundo registro com o nome de Registro Especial Brasileiro.

2.4. Registro Especial Brasileiro

O apoio governamental ao desenvolvimento da marinha mercante passou a ser uma realidade mundial e surgiu de uma necessidade das empresas de navegação de ampliar e modernizar sua frota, já que o comércio marítimo possui uma grande representação na economia. Muitos países criaram mecanismos de proteção e apoio, como os de natureza fiscal, de natureza creditícia e de reserva de mercado, resultando em um excelente apoio ao desenvolvimento de uma frota nacional.

Na década de 80 o Brasil, fugindo a uma tendência mundial, iniciou a desregulamentação do transporte marítimo, com a retirada de incentivos e suporte, desprestigiando e expondo a uma condição desleal os armadores nacionais que gozavam de estímulos e benefícios governamentais. Devido a isso, houve uma redução de 11,5 para 8,2 milhões de toneladas de porte bruto no final de 1994 na frota mercante nacional, além do sucateamento e perda de competitividade em relação aos modernos navios estrangeiros.

Em 1991, um decreto do presidente Collor determinou o estudo para a formulação de uma política nacional para a marinha mercante. Foi então uma primeira tentativa para a implementação do Segundo registro no Brasil, através de uma minuta de legislação, seguindo o modelo adotado por outros países, mas sob o nome de Registro Especial Brasileiro, REB. Porém, devido à necessidade de uma emenda constitucional ao art. 178 e todas as questões burocráticas envolvidas, não houve uma evolução significativa.

Enfim, em 18 de junho de 1997, regido pela lei nº 9.432 e regulamentado pelo decreto 2.256, o REB entrou em vigor, com o objetivo de aumentar a competitividade nos navios de bandeira brasileira em relação aos que adotam Bandeira de Conveniência, o qual se constituía em uma série de incentivos fiscais e administrativos aos armadores nacionais.

A ideia era desenvolver uma legislação que liberasse os armadores nacionais dos elevados encargos trabalhistas, fiscais e previdenciários. Permitindo assim que a Marinha Mercante Brasileira disputasse o mercado internacional de transportes com navios de bandeira brasileira em rotas mundiais, sendo, então, a mais segura forma para reerguer a afetada construção naval do país.

Estão enumeradas a seguir, algumas das vantagens para quem utiliza o REB (empresa/armador) como:

- A construção, a conservação, a modernização e o reparo de embarcações registradas ou pré-registradas no REB serão equiparados à operação de exportação para todos os efeitos legais e fiscais;

- São afirmadas as empresas de navegação brasileira à contratação, no mercado internacional, da cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil para embarcações registradas no REB;
- O financiamento oficial à empresa brasileira de navegação, para construção, conversão, modernização e reparação de embarcações pré-registradas no REB, estará sujeita a taxa de juros semelhante à da embarcação para exportação, a ser equalizada pelo Fundo de Marinha Mercante;
- As embarcações inscritas no REB são isentas do recolhimento de taxa para manutenção do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, e;
- 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.

CAPÍTULO 3

UTILIZAÇÃO DAS BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA (BDC)

3.1. - Participação das BDC no transporte marítimo mundial

Como já antes citado nesta monografia, a participação de navios registrados em bandeiras de conveniência no transporte marítimo mundial, tanto em relação à frota (quantidade de embarcações), quanto à tonelagem/TPB (carga efetivamente transportada) só vem crescendo ao longo das últimas décadas, principalmente durante o pós-guerra.

Em pesquisa divulgada pela “Review of Maritime Transport”, em 2011, foi observado que mais de 68 por cento da tonelagem de porte bruto mundial pertencem a navios que arvoram bandeiras em registro aberto. Panamá (21,9% da frota mundial), Libéria (11,9%), e Ilhas Marshall (7,1%) são as três maiores bandeiras de registro, confirmando a importância hoje do registro em bandeiras de conveniência no transporte marítimo mundial.

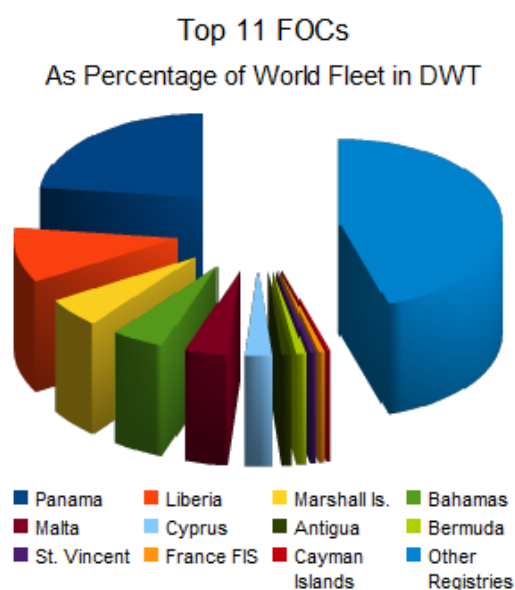


Figura 1 - Participação na frota mundial das 11 maiores bandeiras de conveniência, em porte bruto. Fonte: International Transport Workers' Federation, 2007.



Figura 2 - Evolução da participação da frota sobre bandeira de conveniência no total mundial de porte bruto movimentado. Fonte: UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development)

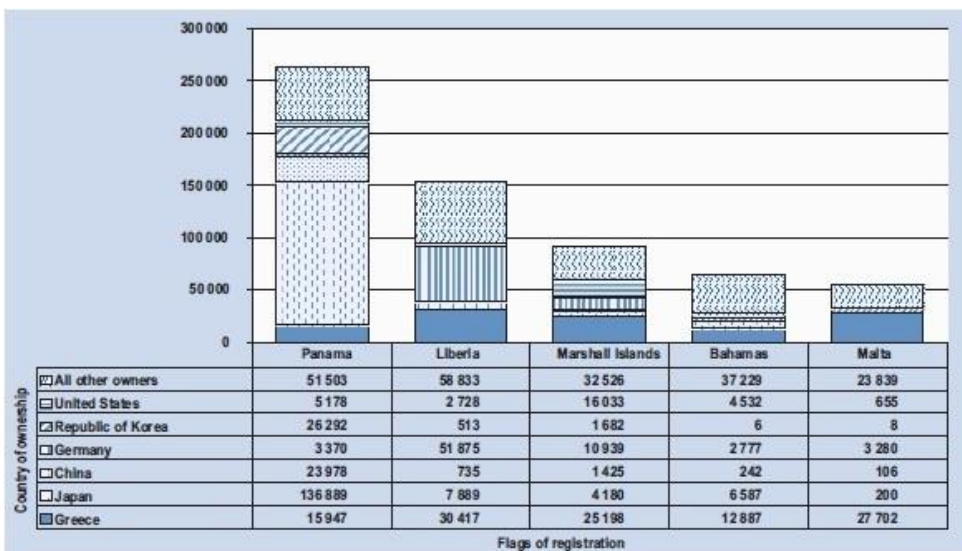


Figura 3 - Maiores países armadores e suas bandeiras de registro. Fonte: UNCTAD, 2011.

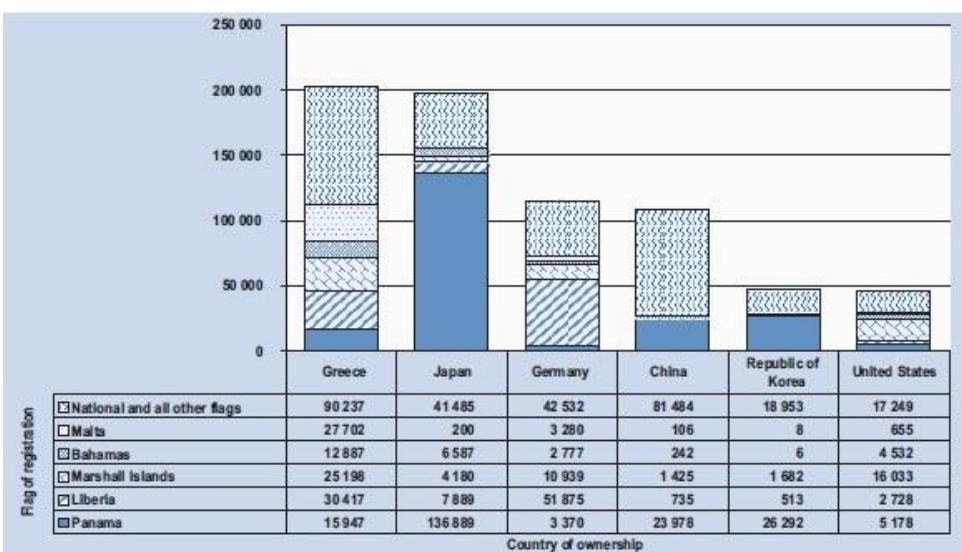


Figura 4 - Maiores registros abertos internacionais e seus países armadores. Fonte: UNCTAD, 2011.

3.2. - Características de um país cujo registro é considerado como BDC

Primeiramente, pode-se dizer que os países que fornecem seu registro são países de pouca expressão econômica. Em circunstâncias previsíveis, não necessitam dos navios registrados. Colocam seus pavilhões a serviço da conveniência devido à necessidade de obterem lucro em função dos muitos recursos financeiros oriundos das vantagens de ordem fiscal. Normalmente cobram taxas mais baixas para as companhias de navegação de qualquer país, tornando fácil a obtenção do registro, sendo estas fontes proveitosas de impostos para os países interessados, recursos fiscais que têm grande importância e influência na economia destes.

Também não possuem nenhuma tradição no desenvolvimento do transporte marítimo mundial, nem participação considerável nessa área comercial. Conseqüentemente, não assumem papel preponderante na edição das principais regras, regulamentos e convenções relacionadas ao transporte marítimo, nem tampouco têm poderes ou estrutura administrativa para fazer cumpri-los.

CAPÍTULO 4

VANTAGENS E DESVANTAGENS DO USO DE BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA

4.1. Vantagens

As vantagens inerentes ao uso de Bandeira de Conveniência estão puramente ligadas ao capitalismo, ou seja, lucros, dinheiro. Visando estas vantagens, países acabam cedendo o arvoramento de suas bandeiras em troca de recursos fiscais, e os armadores/proprietários dos navios acabam procurando esses países em troca de impostos reduzidos, maior flexibilidade de leis trabalhistas e fiscalização frouxa e muitas vezes ineficiente.

Abaixo citaremos as vantagens para cada setor envolvido, tanto armadores/proprietários quanto os países que oferecem suas bandeiras.

4.1.1. Vantagens para os armadores

Os armadores, sempre visando maximizar seus lucros, acabam por não resistir às facilidades oferecidas pela adoção da BDC. Abaixo encontraremos algumas delas:

- O não pagamento de impostos sobre a sociedade e nem imposto de renda. Taxas de matrícula e renovação anual são extremamente baixas;
- Redução sensível nos salários e nos encargos sociais, principalmente entre os tripulantes menos categorizados, que são recrutados, em geral, em países de baixo nível econômico;
- Pouca exigência quanto à nacionalidade da tripulação ou quanto à sua quantidade ou qualidade profissional. Essas exigências são quase sempre definidas pelas seguradoras ou pelos bancos credores;

- Possibilidade de reinvestimento de lucros, sem pagamento de impostos ou outras obrigações legais;
- Legislações regulamentadoras muito brandas;
- Maior liberdade na escolha do estaleiro construtor, companhia de seguro, oficinas de reparos, sociedades classificadoras, fontes de abastecimento, admissão de novos sócios, etc., sem interferências ou restrições governamentais;
- Maior autonomia de escolha da carga, das linhas de navegação, das operações de afretamento, sem vínculos nem obrigações ao Estado;
- Possibilidade em operar em cenários de guerra, sem quebrar uma possível neutralidade do país do armador;
- Redução das restrições e dos boicotes a suas bandeiras nacionais originais durante períodos de conflitos militares ou diplomáticos;
- Interesse do armador em não se identificar com determinado país.

4.1.2. Vantagens para o país que cede sua bandeira

Apesar dos encargos pagos pelos navios aos países que oferecem Bandeira de Conveniências serem de pouco valor, por serem esses países pouco desenvolvidos, ou seja, de pouca expressão econômica, o influxo do capital derivado da arrecadação de impostos acaba tornando-se uma das principais fontes, quando não a maior, de receita fiscal desses países.

Sendo extremamente grande a quantidade a tonelagem bruta mundial de países que utilizam Bandeira de Conveniência, há uma divulgação pelo mundo desses países através da bandeira que ostentam.

Outra importante vantagem é a geração de empregos advindos da área shipping, como advogados e prestadores variados de serviço, que cresce à medida que aumentam a quantidade de empresas e armadores que vão a estes países registrarem seu navio.

4.2. Desvantagens

Existem inúmeras desvantagens que a adoção da Bandeira de Conveniência em um navio pode ocasionar. Desvantagens essas que afetam o armador, o país do armador, os tripulantes, a segurança da navegação e o meio ambiente e à segurança mundial.

4.2.1. Problemas enfrentados pelos armadores

Apesar de ser mais economicamente vantajoso e lucrativo do que as outras formas de registro, fato observado principalmente pelo crescente número de navios que adotam esse tipo de regime, a adoção da BDC acaba trazendo algumas desvantagens para o armador. Listaremos algumas abaixo:

- Dificuldade em participar do tráfego de linhas controladas por conferências de fretes ou acordos entre governos interessados;
- Exclusão de tráfego de cabotagem em muitos países, sendo esse privativo para os navios nacionais;
- Perda de incentivos fiscais, facilidade nos financiamentos, redução de juros, subvenções, isenções, etc., que as nações marítimas tradicionais oferecem aos navios nacionais;
- Ausência de reputação diplomática dos países que cederam a bandeira, em muitos portos do mundo, dificultando ou impedindo operações de carga ou descarga ou em assistência diplomática em caso de acidentes pessoais ou com o navio;
- Pouca reputação dos navios que ostentam Bandeiras de Conveniência, isto principalmente devido a armadores inescrupulosos, que se valem da inexistência de administrações marítimas nesses países para então registrar navios obsoletos e desclassificados, que não tem mais possibilidade de trafegar numa bandeira tradicional;
- Em caso de perda da nacionalidade, a embarcação passa a ser tratada em seu país de origem como embarcação estrangeira.

4.2.2. Problemas enfrentados pelo país de origem do armador

Quando um navio utiliza Bandeira de Conveniência, as taxas e impostos e outros encargos sociais deixam de ser pagas ao seu país de origem para compor a economia de outro país. Vagas no setor marítimo que poderiam ser ocupadas por cidadãos nativos desses países acabam sendo ocupadas por trabalhadores de outras nacionalidades. As empresas de navegação que permanecem arvorando a bandeira do próprio país sofrem com a concorrência desleal (pagos encargos maiores, deixando de obter lucros) e muitas resolvem registrar seus navios em outro país.

Outro problema enfrentado é que a bandeira divulgada pelo mundo não é a do país de origem, e apesar de serem poucas, existem empresas renomadas, e que fogem a regra geral, que trazem fama ao país da bandeira utilizada no navio.

4.2.3. Problemas enfrentados pelos tripulantes

É evidente que serão encontrados inúmeros problemas em relação aos tripulantes em uma embarcação que ostenta uma Bandeira de Conveniência. Os países que oferecem tais bandeiras não são capazes de fazer cumprir as mínimas normas sociais nem os direitos trabalhistas básicos dos marítimos. Pior que isso, os países de origem dos marítimos contratados pelos armadores para tripular uma embarcação com registro BDC não podem fazer muita coisa para evitar essa situação, visto que as normas aplicadas a bordo são as do país de registro. Os sindicatos por sua vez, também não têm condição de dar proteção a estes marítimos, já que eles não são associados em qualquer um que seja.

Dos muitos problemas enfrentados pelos trabalhadores de uma embarcação com registro BDC, destacam-se os econômicos, sindicais, sociais e trabalhistas. Os marítimos que atuam em embarcações de registro BDC sofrem com os baixos salários pagos, que na maioria das vezes são inferiores ao mínimo determinado pela OIT (Organização Internacional do Trabalho) ou pela ITF, além de serem inferiores aos das convenções nacionais do país da bandeira.

A tripulação de uma embarcação de Bandeira de Conveniência possui, muitas vezes, uma péssima qualificação de profissional, e por isso acabam oferecendo seus serviços por menores salários e com poucas condições de eficientemente desempenharem suas funções. A instabilidade no emprego é constante, pois o marítimo

pode ser desembarcado em qualquer porto do mundo sem direito à remuneração nas despesas gastas de volta para seu país de origem. Indenização, seguro social, férias, aposentadoria, indenização por tempo de serviço, plano de saúde, reajuste salarial, etc., esses são alguns dos benefícios que os tripulantes a bordo de navios de Bandeira de Conveniência quase sempre não possuem.

Estes trabalhadores estão sujeitos a jornadas de trabalho intensas, variando de 14 a 16 horas por dia, uma vez que a lotação é extremamente reduzida, além de possuírem o trabalho dificultado devido à má conservação dos navios. Devido ao constante estresse ao qual a tripulação destas embarcações está sujeita, acaba sendo, eventualmente, refém de acidentes de trabalho. Não há exercícios constantes de treinamento para o caso de sinistros. Por falta de fiscalização, muitas vezes não há também nessas embarcações equipamentos de salvatagem suficientes ou em boas condições de uso. A manutenção das máquinas propulsoras e dos sistemas do navio é precária. Geralmente os navios são velhos, sem reparos apropriados e inseguros.

4.2.4. Problemas relacionados à segurança da navegação e o meio ambiente

Junto com seu grande histórico de existência, as Bandeiras de Conveniência carregam consigo também um número alarmante de acidentes envolvendo seus navios.

Seguindo as insuficientes legislações e regulamentos, mal fiscalizados, os navios quase sempre mal equipados seguem suas derrotas em total inobservância das normas e regulamentos sobre a segurança no mar, com quantidade de cargas acima do permitido, insuficientes condições de estabilidade e falta ou deficiência de material de salvatagem. Até os equipamentos de proteção individual, EPI, que garantem a segurança do tripulante na execução de serviços, são negligenciados.

A falta de comunicação a bordo é outro fator que pode ampliar a chance de acidentes, e com tripulações mescladas de diferentes nacionalidades, esse risco está sempre presente.

A idade avançada da maioria dos navios de Bandeira de Conveniência, aliada a falta de reparos e a degradação destes, configura-se como mais um fator de risco a navegação. A falta de conservação de equipamentos de segurança e navegação compromete as condições de navegabilidade.

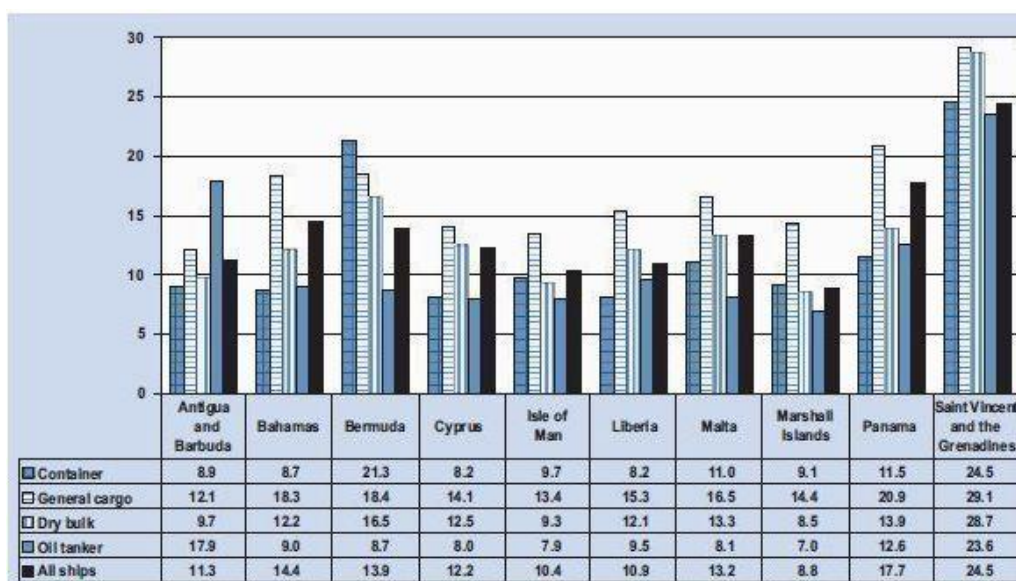


Figura 5 - Idade média da frota, dos 10 maiores BDC, por tipo de navio. Fonte: UNCTAD, 2011.

Porém nenhum dos problemas é tão grave como a contratação de pessoas não especializadas e não preparadas para exercerem a profissão mercante, e infelizmente devido a, mais uma vez, falta de fiscalização, essa é uma situação recorrente em navios de Bandeira de Conveniência.

Os fatores acima, além de consistirem uma séria ameaça à navegação e a tripulação, são também um potencial risco ao meio ambiente. Muito dos acidentes, principalmente os que resultaram em derramamento de óleo no mar, causaram verdadeiros estragos a fauna e flora marítima.

Como exemplos, abaixo estão discriminados, em ordem cronológica, os maiores acidentes ocorridos por navios petroleiros de Bandeira de Conveniência:

- 1967 – Navio "TORREY CANYON", de bandeira liberiana, encalhou na costa da Grã-Bretanha causando derramamento de 123 mil toneladas de petróleo e uma maré negra de 300 km quadrados, 180 km de praias francesas e inglesas foram atingidos.
- 1978 – O petroleiro "AMOCO CADIZ", também de bandeira liberiana, colidiu, encalhou e naufragou próximo à costa da Bretanha, com derramamento de 230 mil toneladas de *crude oil*, afetando 320 km de costa francesa ao largo de Finisterra.

- 1992 – Petroleiro com bandeira do Chipre, "HAVEN", explodiu no Mediterrâneo ao largo da costa de Genova, Itália e causou o derrame de 144 mil toneladas de petróleo.
- 1996 – Petroleiro liberiano "SEA EMPRESS" encalhou causando o derrame de cerca de 70 mil toneladas de petróleo na costa do País de Gales onde mais de 25 mil aves marinhas morreram.
- 1999 – Petroleiro "ERIKKA", 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, seguia da Letônia para Gibraltar transportando 77 mil toneladas de óleo, na manhã do dia 19 afundou partindo-se em dois, vazando aproximadamente 20 mil toneladas de petróleo na Espanha. Até agosto de 2008 foram recolhidas das praias e do mar mais de 47.000 toneladas de resíduos procedentes do petroleiro. No litoral espanhol, português e francês havia entre 60.000 e 130.000 pássaros afetados pelo derramamento.

4.2.5. Problemas relacionados à segurança mundial

A possibilidade dos armadores de esconderem suas verdadeiras identidades possibilita, muitas vezes, que seus navios pratiquem atividades ilegais, como tráfico de drogas ou armas. Além disso, com os atentados de 11 de setembro, a desconfiança recaiu até ao transporte marítimo pela possibilidade de posse de navios por terroristas. Uma pesquisa realizada em dezembro de 2007 identificou possibilidades de ataques terroristas a navios, incluindo o potencial para ações suicidas. Ataques utilizando navios tanques poderiam resultar em incêndios ou explosões colocando em perigo a segurança pública.

Até o mês de novembro de 2001 as agências de inteligência ocidental haviam identificado 23 navios mercantes supostamente vinculados a Osama Bin Laden ou fretados em longo prazo. As embarcações estavam registradas em países árabes sob regime do sistema de Bandeira de Conveniência.

O uso de navios em tais cenários poderia causar grandes estragos principalmente no que diz respeito ao meio ambiente. Alguns ataques contra navios tanques e terminais ocorreram desde 11 de setembro de 2001, sendo o caso mais relevante um ataque suicida ao tanque francês “LIMBURG”, na costa do Iêmen, em 2002. Porém pesquisas apontam instalações portuárias como mais vulneráveis pela localização próxima a centros urbanos.

Já um caso relacionado ao tráfico de drogas, quando no dia 25 de junho de 2002, depois de uma série de investigações, as autoridades marítimas francesas – com auxílio dos Estados Unidos, Grécia e França – capturaram uma embarcação mercante de bandeira do Camboja, pertencente a uma companhia localizada em Singapura, com 2 quilos de cocaína escondidas a bordo.

Situações como a mostrada acima se tornaram correntes devido ao precário sistema de segurança para investigações de armadores. Alguns países que oferecem suas bandeiras para registro de navios estrangeiros acabam funcionando como um sistema de Bandeira de Conveniência para tráfico de drogas e armas.

CAPÍTULO 5

VISÃO DOS ORGÃOS INTERNACIONAIS SOBRE AS BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA

5.1. Organização Marítima Internacional (IMO)

A IMO é um organismo das Nações Unidas, criado em Genebra em 1948, com o objetivo de estabelecer um sistema de colaboração entre governos no que se refere a questões técnicas que interessam à navegação comercial internacional, bem como encorajar a adoção geral de normas relativas à segurança marítima e à eficácia da navegação. Seus objetivos são:

- Salvaguarda da vida humana no mar;
- Segurança da navegação; e
- Prevenção da poluição.

Compete à IMO, igualmente, estimular o abandono de medidas discriminatórias aplicadas à navegação internacional, examinar questões relativas a práticas desleais de empresas de navegação, tratar de assuntos relativos à navegação marítima apresentados por outros órgãos das Nações Unidas e promover o intercâmbio, entre os governos, de informações sobre questões estudadas pela Organização.

Em relação às bandeiras de Conveniência, o que se observa é que os navios inscritos nesse tipo de registro muitas vezes deixam de cumprir as regras e normas estabelecidas pela organização, principalmente devido à incapacidade desses países em manterem órgãos locais reguladores e fiscalizadores. Ainda assim, países como: Antigua e Barbuda, Bahamas, Chipre, Honduras, Líbano, Libéria, Malta, Ilhas Marshall e Maurício, Mongólia, Panamá, Singapura, Sri-Lanka, Tuvalu e Hong Kong, que oferecem suas bandeiras para registro, são membros associados da Organização.

Sobre o tema, é relevante a lição do Comandante François Armand de Souza:

“Um dos problemas das bandeiras de conveniência é o fato esses países serem desinteressados ou incapazes de tomar decisões em matéria de segurança, legislação social e condições de trabalho. Eles delegam estas responsabilidades às sociedades classificadoras e às autoridades dos países onde estes navios aportam. Eles aceitam e ratificam as convenções da IMO, mas são aceitações formais, pois são incapazes de fazer cumprir seus dispositivos. A verdade é que os navios ostentando bandeiras de conveniência têm estado na vanguarda dos acidentes e da fuga às convenções legais.”

5.2. Organização Internacional do Trabalho (OIT)

A Organização Internacional do Trabalho foi criada em 1919, após a Primeira Guerra Mundial, como um anexo ao Tratado de Versalhes. A criação de uma organização internacional para as questões do trabalho baseou-se em argumentos:

- Humanitários: condições injustas, complexas e degradantes de muitos trabalhadores;
- Políticos: risco de conflitos sociais ameaçando a paz; e
- Econômicos: países que não adotassem condições humanas de trabalho seria um obstáculo para a obtenção de melhores condições em outros países.

Trata-se, portanto, de um comprometimento dos Estados Membros e da comunidade internacional de respeito, ascensão e aplicação mínima de respeito e o seguimento de princípios e direitos no trabalho, fundamentais para os trabalhadores. São princípios que se baseiam na liberdade sindical e direito à negociação coletiva, na não discriminação no emprego ou ocupação e na eliminação do trabalho forçado.

A OIT recomenda padrões internacionais mínimos e a composição de convenções internacionais sobre o trabalho, incluindo pontos de vista referentes às horas a serem trabalhadas, salários, idade mínima para o emprego, limitação das horas de trabalho de menores e mulheres, condições de trabalho decentes, fiscalização do trabalho, prevenção de acidentes do trabalho, previdência social, férias remuneradas e liberdade de associação e repatriação, conferindo assim, uma melhoria nas condições de trabalho, nos padrões de vida e no progresso de uma economia social estável.

Seu funcionamento é regido por adoções de normas e convenções de trabalho, em forma de Convenções e/ou recomendações adotadas pela Conferência Internacional do Trabalho, com participação de representantes dos trabalhadores, do governo e dos empregadores.

A OIT, desde sua origem, 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).

De acordo com o art. 10º da Convenção n.138 (1973) há a Convenção sobre a Idade Mínima (Indústria), de 1919; a Convenção sobre a Idade Mínima (Trabalho Marítimo), de 1920; a Convenção sobre a Idade Mínima (Agricultura), de 1921; a Convenção sobre a Idade Mínima (Estivadores e Foguistas), de 1921; a Convenção sobre a Idade Mínima (Emprego não Industrial), de 1932; a Convenção (revista) sobre a Idade Mínima (Trabalho Marítimo), de 1936; a Convenção (revista) sobre a Idade Mínima (Indústria), de 1937; a Convenção (revista) sobre a Idade Mínima (Emprego não Industrial), de 1937; a Convenção sobre a Idade Mínima (Pescadores), de 1959, e a Convenção sobre a Idade Mínima (Trabalho Subterrâneo), de 1965.

São inúmeras as Convenções e Recomendações adotadas até hoje que versam sobre matérias relativas à formação e acesso, às condições gerais, 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.

5.2.1. OIT e o Brasil

Com a Convenção nº 178, 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.

Em 10 de fevereiro de 2009, o Brasil 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 os parâmetros mínimos para a organização do serviço de inspeção do trabalho marítimo colaborando para a garantia de direitos aos marítimos.

Em seu artigo 1, da Convenção, ficou definido que:

Reservadas as disposições contrárias que figuram neste artigo, esta Convenção se aplica a todo navio utilizado para navegação marítima, de propriedade pública ou privada, que esteja registrado no território de um país Membro para o qual a Convenção esteja em vigor e que esteja destinado a fins comerciais para o transporte de mercadorias ou de passageiros ou que seja utilizado para qualquer outro fim comercial.

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 todo o transporte marítimo de mercadorias que colocou o Brasil no cenário internacional.

CAPÍTULO 6

FEDERAÇÃO INTERNACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES (ITF)

6.1. Histórico e Objetivos

A ITF foi fundada em 1896 por organizações de marítimos e de portuários/estivadores, na Holanda. Em 1948, após a Segunda Guerra Mundial, teve sua sede transferida para Londres, onde se encontra desde então. Também possui escritórios em Amã, na Jordânia, Bruxelas, na Bélgica, Georgetown, na Guiana, Moscou, na Rússia, Nairóbi, no Quênia, Nova Déli, na Índia, Ouagadougou, no Burkina-Faso, Tóquio, no Japão, e no Rio de Janeiro, no Brasil.

Uma das finalidades da Federação é verificar se as convenções da OIT estão sendo cumpridas, bem como os diversos acordos estabelecidos entre trabalhadores e organizações marítimas de empregadores. Desde que foi criada, pode ser considerada uma voz unida e democraticamente governada das organizações sindicais dos trabalhadores em transportes em todas as regiões do mundo. É uma das organizações que detêm forte controle sobre os salários e condições de trabalho dos marítimos.

O órgão supremo da ITF é o Congresso, que reúne delegados e observadores das entidades filiadas a cada quatro anos para planejar a política e eleger a diretoria da organização.

A ITF realiza três funções primordiais: promove a solidariedade 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.

6.2. A luta da ITF contra Bandeiras de Conveniência

Um dos principais objetivos da Federação é garantir a proteção dos direitos e interesses do pessoal marítimo. Com relação às Bandeiras de Conveniência, intervém nas disputas entre os marítimos e os navios que ostentam estes pavilhões. Busca assegurar que as tripulações desses navios de beneficiem de acordos sindicais que salvaguardem os salários – quantitativos e o correto pagamento – e as condições laborais. Preconiza a aplicação efetiva de tais normas pelos armadores, qualquer que seja o país de registro.

A ITF é contra a discriminação e o abuso para com os marítimos e acredita que a utilização dos registros em Bandeiras de Conveniência facilita a exploração e permite os armadores tratarem seus empregados do jeito que lhes convir, provendo, muitas vezes uma relação extremamente desigual entre as partes.

A Federação Internacional considera que os navios que arvoram Pavilhões de Conveniência têm um status diferente daqueles que hasteiam a Bandeira Nacional. Segundo sua política, devem ser aplicados regulamentos e padrões mínimos muito mais elevados aos navios de Bandeiras de Conveniência.

O Acordo Coletivo da ITF dita uma relação detalhada de regulamentos e normas sobre condições de trabalho, bem como uma tabela salarial para essas embarcações. Para serem aceitáveis pela ITF, os navios que ostentam Bandeira de Conveniência têm que estar cobertos por acordos que incluam níveis salariais mais elevados.

Os tripulantes dos navios que ostentam Pavilhões de Conveniência geralmente são instruídos pelos armadores a não fazerem contato com a ITF e alguns chegam a obrigá-los a assinarem contratos ou declarações prometendo não entrar em contato com Federação. Nesses contratos também são especificadas sanções que serão aplicadas contra o marítimo, ou até mesmo seus familiares, caso a proibição não seja obedecida.

Existem também alguns agentes de engajamento e armadores que chegam a assinar acordos com a ITF, mas depois enganam seus tripulantes, pagando menos e ignorando o combinado, ameaçando os marítimos que informarem o exercício destas práticas à ITF. Algumas vezes, os trabalhadores dos navios de Bandeira de Conveniência são obrigados a concordar em devolver à empresa quaisquer salários atrasados obtidos pela ITF ou por ação da tripulação. Em alguns casos, é inclusive obrigado a deduzir esse valor de

salários futuros, sob ameaça de represálias por parte das autoridades – muitas vezes negligentes – em seus países de origem.

Segundo a Federação Internacional, os armadores deveriam ser proibidos de escolherem quais leis querem obedecer e que salários pretendem pagar, saindo de seus países. O Acordo Coletivo da ITF é designado não apenas para garantir uma boa renda aos marítimos dos navios que hasteiam Pavilhões de Conveniência, mas também para servir como um freio aos armadores que registram seus navios fora de suas bandeiras.

Muitos armadores, governantes e agentes de engajamento que exploram marítimos também difundem mentiras e calúnias sobre a Federação e sua campanha contra as Bandeiras: acusam a Federação de discriminação contra os marítimos de países pobres, de ser protecionista e de realizar extorsão e chantagem. Essas acusações são falsas, mas servem de base para confirmar que a ITF é considerada o principal problema para aqueles que obtêm lucros através da exploração de trabalhadores do mar na indústria do transporte marítimo.

É perceptível a existência de uma grande discórdia entre os sindicatos de marítimos filiados à ITF nos países industrializados e os sindicatos de países pobres que fornecem de mão de obra. Os primeiros detêm a propriedade dos navios e veem seus membros perderem seus postos de trabalho por culpa do registro fora, enquanto que os outros fornecem mão de obra barata e pouco qualificada que tripulam os navios registrados fora de bandeiras nacionais.

Em meio a diversas discussões, o mais importante para todos os marítimos é que estejam unidos contra as vontades dos armadores de rejeitar uma tripulação nacional em favor de outra, com o intuito de baratear a força de trabalho e diminuir seus custos.

6.3. A Campanha da ITF

A campanha das Bandeiras de Conveniência da ITF tem a finalidade em curto prazo de assegurar acordos aceitáveis para marítimos de navios de bandeiras de conveniência e em longo prazo é a total erradicação do sistema de Bandeiras de Conveniência e o retorno à situação onde exista o vínculo genuíno entre a nacionalidade da bandeira que o navio hasteia e o país do armador.

A atuação dos inspetores é essencial para a campanha. Eles são os delegados de organizações nacionais filiadas (de marítimos ou de portuários/estivadores) à ITF nos respectivos países. Os inspetores fazem:

- Visitas a navios de Bandeiras de Conveniência sem um acordo aceitável para a ITF e gestões para negociar esse tipo de acordo com o armador ou com o comandante;
- Contato com os sindicatos dos marítimos para agir contra navios sem acordos aceitáveis;
- Verificação dos termos dos contratos coletivos aceitáveis pela ITF, e outros, que tenham sido assinados, e a tomada de medidas legais e/ou industriais para assegurar que os marítimos recebam o pagamento a que têm direito;
- Conversas com os marítimos a respeito de seus problemas, oferecendo-lhes conselhos e assistência sempre que possível;
- Agilização de apoio de emergência (comida, água, acomodação) para marítimos em greve ou abandonados pelo armador;
- Audiências com as autoridades do trabalho, departamentos de imigração, polícia e órgãos governamentais, para assegurar que o navio tenha condições de navegabilidade e que as normas mínimas internacionais e/ou nacionais de segurança, habilitação, lotação e alojamento da tripulação estejam sendo devidamente observadas e
- Negociação com os representantes do armador em favor dos tripulantes sobre seus reais direitos.

Entretanto, os inspetores nem sempre podem ajudar as tripulações. Algumas vezes a ITF somente pode ajudar os marítimos que realmente são associados de uma organização filiada ou do Departamento Especial de Marítimos (DEM).

6.4. Órgãos do ITF

6.4.1. Departamento Especial de Marítimos (DEM)

Órgão especial instalado sob os estatutos da ITF, funcionando não só como um centro administrativo para a condução da campanha contra as Bandeiras de

Conveniência, mas também como uma organização sindical para marítimos que não podem, por diferentes razões, associarem-se à ITF.

O Departamento atua auxiliando os inspetores, mantendo contato permanente com os inspetores, informando-os a respeito das reclamações recebidas, oferecendo-lhes informação e alternativas de como lidar com casos difíceis.

Abrange dois setores, o administrativo e o político, os quais apresentam as seguintes unidades:

- Unidade de Acordos: onde são processadas as solicitações de aprovação de acordos coletivos e as matérias relativas ao chamado Certificado Azul emitido para os armadores com acordos aprovados pela ITF;
- Unidade de Reclamações: que supervisiona o processo de recebimento de reclamações contra os armadores; e
- Unidade de Ação para Navios: procura um vínculo com os Inspetores e informa sobre ações industriais e legais contra os navios de Bandeira de Conveniência.

6.4.2. Comitê de Práticas Aceitáveis (CPA)

O Comitê de Práticas Aceitáveis (CPA) é um órgão da ITF composto por representantes sindicais de marítimos e portuários de todo o mundo. Tem o objetivo de orientar o programa político da Campanha Bandeira de Conveniência e supervisionar os acordos coletivos da ITF, que afiançam salários e condições de trabalhos dignos e conforme a classe exige.

Dessa forma o Comitê tenta combater a competição desleal, os baixos salários e, como resultado, o impedimento da tendência de "desnacionalizar" os navios.

O Comitê possui fóruns onde os filiados da ITF, países desenvolvidos (que em geral possuem navios com Bandeira de Conveniência) e em desenvolvimento (geralmente fornecedores de mão de obra), desenvolvem programas políticos comuns. É de suma importância que os marítimos sejam sindicalizados para que dessa forma possam juntos lutar contra armadores que descartam uma tripulação nacional em favor de outra de conveniência para baratear seus custos com mão de obra.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

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 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, 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. Bandeira de Conveniência - Análise e opiniões. Rio de Janeiro, CIAGA, 1993.
3. METAXAS, B.N. Flags of Convenience - A Study of Internationalisation. Gower Publishing Company Ltd, 1986.
4. ITF - International Transport Workers Federation. Disponível em: <<http://www.itfglobal.com>> Acesso em 03 de agosto de 2012 e 04 de agosto de 2012.
5. SOUZA, François Armand. Noções de economia dos transportes marítimos. Rio de Janeiro, CIAGA.
6. FEMAR. Bandeira de Conveniência e Registro Especial Brasileiro. Rio de Janeiro, FEMAR, 1997.
7. CARVALHO FILHO, J. C. / UNOPAR Cient., Ciênc. Juríd. Empres., Londrina, v. 11, n. 2, p. 65-68, Set. 2010. Disponível em: <http://www.sumarios.org/sites/default/files/pdfs/o_brasil_unido_a_oit_e_itf_no_controle_das_bandeiras_de_conveniencia.pdf> Acessado em 02 de agosto de 2012.
8. O que são Bandeiras de Conveniência. Disponível em: <<http://www.itfglobal.org/flags-convenience/sub-page.cfm>> Acesso em 03 de agosto de 2012.
9. UNIFICAR. Bandeiras de Conveniência Transportam o Terror. Rio de Janeiro: SINDMAR. Ano III. n.13. p. 22-23. Agosto, 2002.
10. MARTINS, Eliane Maria Octaviano. Registro de Navios: aspectos relevantes acerca da adoção de bandeira de conveniência. Revista Jurídica Consulex n°247. Disponível em <<http://www.faceb.edu.br/faceb/RevistaJuridica/m247-014.htm>> Acesso em 30 de julho de 2012.
11. UNCTAD. Review of Maritime Transport. Geneva, UNCTAD, 2011.