

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

**BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA – BENEFÍCIOS E
MALEFÍCIOS**

Por: Amanda Vieira Sérgio

**Orientador
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 Náutica (FONT) da Marinha Mercante.

Por: Amanda Vieira Sérgio

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



Agradeço a todos que, de alguma maneira, contribuíram para o desenvolvimento deste trabalho. Aos meus pais e irmãos que me apoiaram e acompanharam todo o desenvolvimento do curso.

DEDICATÓRIA



Dedico a meus pais e irmãos que sempre estiveram do meu lado. Àqueles que de alguma maneira, direta ou indiretamente, também contribuíram com minha formação e caráter. Às verdadeiras amizades que fiz na EFOMM.

RESUMO

Neste trabalho acerca das Bandeiras de Conveniência serão especificados a definição do termo e o histórico da utilização das Bandeiras. São levantados também os benefícios e malefícios que o seu uso emprega bem como a visão dos Órgãos Mundiais: Organização Internacional do Trabalho (OIT) e Organização Marítima Mundial (IMO).

Além disso, são especificados registros de embarcações e o Registro Especial Brasileiro e será explicitada a campanha da Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF) contra a utilização das Bandeiras de Conveniência.

Palavras chave: Bandeiras de Conveniência, Benefícios, Malefícios, Organizações Internacionais, ITF.

ABSTRACT

In the current workman presentation about Flags of Convenience, the definition of this expression and the history of its use will be specified. The benefits and harms are also raised that its use employs as well as the vision of World Organizations: The International Labor Organization (ILO) and The International Maritime Organization (IMO).

And beyond that, vessel's registrations and the Brazilian Special Registration are specified and it will explain the International Transport Workers' Federation (ITF) campaign against the use of Flags of convenience.

Keywords: Flags of Convenience, benefits, harms, International Organizations, ITF.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	09
1-A origem das Bandeiras de Conveniência	11
1.1-Definição	11
1.2-Histórico	12
2-Registro de embarcações	15
2.1-Segundo Registro Nacional	15
2.2-Registro Especial Brasileiro	16
3-Benefícios do uso da Bandeira de Conveniência	18
3.1-Para o Armador	18
3.2-Para o país que oferece Bandeira de Conveniência	19
4-Malefícios do uso da Bandeira de Conveniência	21
4.1-Desvantagens para o Armador	21
4.2-Desvantagens para o país do Armador	22
4.3-Desvantagens para os trabalhadores	22
4.4-Impactos Ambientais	23
5-Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte (ITF)	26
5.1-Definição	26
5.2- A campanha da ITF contra as Bandeiras de Conveniência	26
6-Órgãos mundiais e a Bandeira de Conveniência	28
6.1-A Organização Marítima Internacional (IMO)	28
6.2-Organização Internacional do Trabalho (OIT)	30
CONSIDERAÇÕES FINAIS	32
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	34

INTRODUÇÃO



A utilização das Bandeiras de Conveniência é um assunto muito polêmico que vem assumindo proporções elevadas no transporte marítimo pois com custos sempre crescentes alguns países resolveram adotar esse meio como uma tentativa de diminuir as despesas e maximizar os lucros. Dependendo de quem se utiliza delas, torna-se passível de muitas opiniões e interpretações diferentes, sendo considerada uma das questões mais discutidas no universo marítimo.

A prática da Bandeira de Conveniência existe desde antes do século XVI, mas se desenvolveu principalmente a partir da Segunda Guerra Mundial. Eram utilizadas como bandeiras neutras nos navios, para não serem atacados.

Na Bandeira de Conveniência as facilidades oferecidas para registro, como as baixas taxas de matrícula e renovação anual, são extremamente favoráveis aos armadores, colocando em risco a segurança da navegação e a vida humana no mar. Por conta desse risco que há organizações internacionais como a ITF e IMO que tentam regularizar certos procedimentos para amenizar tais conseqüências.

Vantagens para poucos e desvantagens para muitos, os trabalhadores com suas condições impróprias de trabalho e pagamento e o meio ambiente são os mais prejudicados com o uso de Bandeira de Conveniências, os navios se aproveitavam das fracas legislações sobre as qual estão registrados para burlar leis e fiscalizações. O resultado da negligencia foram acidentes que resultaram em degradação, em algumas regiões, da fauna e flora marinha.

Por conta desse risco que há organizações internacionais como a ITF e IMO que tentam regularizar certos procedimentos para amenizar tais conseqüências. Os Organismos

Mundiais e a Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte (ITF), através de clara campanha contra Bandeiras de Conveniência, conseguiram frear o crescimento dos problemas, porém alguns ainda persistem.

Os benefícios disputados pelos navios promoveram uma concorrência desleal com os que possuíam registro no país de origem, fazendo com que esses migrassem, aumentando repentinamente e desordenadamente a frota de conveniência.

O Brasil procurou um meio de reduzir seus custos, através da diminuição de encargos sociais e fiscais. A idéia era desenvolver uma legislação que fornecesse facilidades e incentivos para os armadores brasileiros que aqui registrassem seus navios. Foi criado o Registro Especial Brasileiro, que será apresentado, que tem o objetivo de aumentar a competitividade da Armação Nacional em relação à estrangeira.

CAPÍTULO 1

A ORIGEM DAS BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA



1.1– Definição

De acordo com diferentes óticas, Bandeiras de Conveniências podem ter várias definições, dependendo do ponto de vista de quem se refere à mesma ou de quem a utiliza, como por exemplo, sindicatos, governos, armadores, entre outros.

Entende-se bandeira de conveniência como pavilhões de países que proporcionam facilidades para registrarem navios ,ou seja, são navios que mesmo sendo de propriedade de uma pessoa residente em um país ele é registrado em outro devido facilidades encontradas em suas legislações.

Para os sindicatos, Bandeira de Conveniência pode ser considerada um mal aos empregados, pois há a preocupação com o salário, tratamento, segurança, direitos humanos e condições de trabalho dos tripulantes desses navios. Já para os armadores, a Bandeira de Conveniência é considerada um meio de obter mais lucros, ou melhor, de reduzir custos, pagando menos impostos, taxas, salários devidos, etc. Sendo imposta uma restrição mínima pelos governos dos países que a cedem, por mais que cada navio registrado forneça uma pequena receita, o conjunto final constitui uma soma considerável. É curioso observar que na maioria dos países de Bandeira de Conveniência, a participação da frota nacional na tonelagem total registrada é praticamente igual a zero.

Segundo a ITF (International Transport Worker's Federation) constitui-se bandeira de conveniência quando não há nenhum vínculo genuíno entre o armador ou proprietário e o pavilhão da embarcação ,ou seja, quando a propriedade beneficiária e o controle do navio residem em países diferente ao do pavilhão no navio hasteada.

O Comitê Econômico Social da Comunidade Européia 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.”

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.

1.2– Histórico

Ao pesquisar sobre bandeira de conveniência no panorama histórico vemos que essa não é uma prática recente, pelo contrário, as Bandeiras de Conveniência são utilizadas desde antes do século XVI, mas não com essa nomenclatura. A prática se tornou mais usada no século XVI, quando este expediente era recorrido pelos comerciantes britânicos ao colocarem seus navios sob a bandeira espanhola, a fim de ganhar acesso à atividade comercial nas Índias Ocidentais e não serem excluídos da mesma. No início do século XIX, parte da frota dos

Estados Unidos utilizava a bandeira portuguesa para não ser capturada por navios britânicos. Já no começo de 1920, a Bandeira foi utilizada para burlar a “Lei Seca”¹ nos Estados Unidos.

Devido à Segunda Guerra Mundial, os Estados Unidos 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 ser diretamente afetado por este comércio durante uma guerra. Foi durante esse período de conflito que a prática da utilização das Bandeiras de Conveniência começou a ser mais realizada.

As Marinhas Mercantes que participaram da Guerra se reorganizaram e cresceu a concorrência. Portanto, cresceu também a necessidade de se ter fretes competitivos e para tal, os custos deveriam ser baixos. 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. A consequência dessa atividade foi que ao final da guerra as bandeiras de Panamá e Honduras eram consideradas as principais de conveniência.

As frotas com registros desses países continuaram crescendo, só que agora o atrativo era outro, porque a legislação especialmente as tributaria, trabalhistas e ambientais daqueles países lhe são altamente favoráveis. Em 1924, o Panamá foi o primeiro país que implantou o sistema de Bandeiras de Conveniência com um total de quinze navios registrados.

Uma reorganização das Marinhas Mercantes que participaram da guerra cresceu a concorrência e também a necessidade de se ter fretes competitivos, e para tal os custos deveriam ser baixos. Mas os custos permaneciam altos e junto com a crise e as reivindicações crescentes dos sindicatos dos trabalhadores, causaram a migração de armadores com seus navios para países que oferecessem uma legislação mais branda e impostos mais baixos.

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

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

- ❖ 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 tonelage 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 tonelage 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 tonelage 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 tonelage bruta mundial.
- ❖ 1998 - Navios sob Bandeiras de Conveniência chegaram a 56,5% da tonelage mundial bruta.

Os últimos dados da ITF, 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%.

CAPÍTULO 2

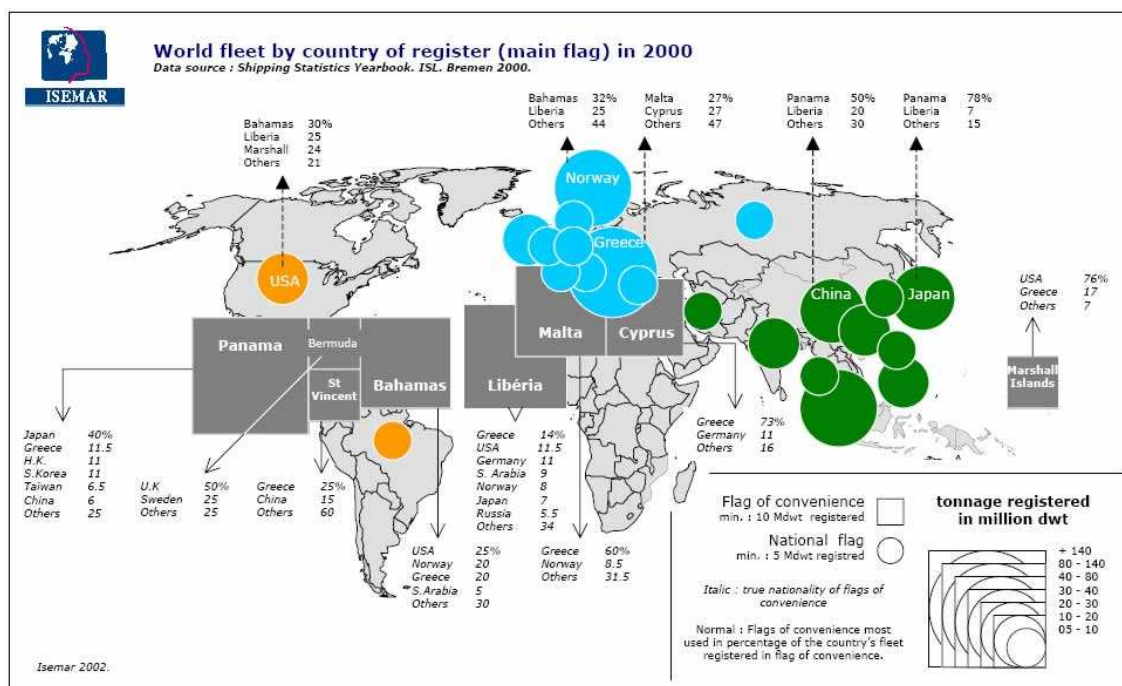
REGISTRO DE EMBARCAÇÕES

2.1 – Segundo Registro Nacional

O Segundo Registro Nacional é uma alternativa que alguns países encontraram para diminuir a evasão dos navios. Esse registro consiste em ceder algumas vantagens para os armadores sem desrespeitar a segurança de navegação.

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 conseqüentes vantagens em seu uso. Sendo que um navio com segundo registro tende ter uma reputação muito melhor no mercado já que a principal diferença entre os países que adotam bandeiras de conveniência e os que adotam segundo registro é a tradição no transporte marítimo e seu desenvolvimento. Alguns dos principais países que adotam o Registro Nacional em muitas de suas embarcações: Estados Unidos, países do Norte da Europa e Japão.



Com medo de haver perda total ou quase total, a solução encontrada pelos Governos para que os armadores trouxessem seus navios de volta para os registros nacionais foi a criação de um Segundo Registro Nacional. No caso do Brasil, foi criado o Registro Especial Brasileiro (REB).

2.2-Registro Especial Brasileiro

O Registro Especial Brasileiro, também conhecido como REB, é o segundo registro adotado pelo Brasil em 1997.

O REB visa oferecer incentivos fiscais e administrativos para aumentar o número de navios registrados com nossa bandeira e assim aumentar nossa frota para com isso o Brasil participar da concorrência de Armação estrangeira.

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, constituía-se em uma série de incentivos fiscais e administrativos.

A idéia era desenvolver uma legislação que liberasse os armadores nacionais dos elevados encargos trabalhistas, fiscais e previdenciários. Isso possibilitaria que a Marinha Mercante Brasileira disputasse o mercado internacional de transportes, tivesse navios de bandeira brasileira em rotas mundiais e que constituísse a maneira mais segura para o desenvolvimento da construção naval do país.

A seguir algumas das vantagens para quem utiliza o REB (empresa/armador):

- ❖ 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;
- ❖ 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

BENEFÍCIOS DO USO DA BANDEIRA DE CONVENIÊNCIA



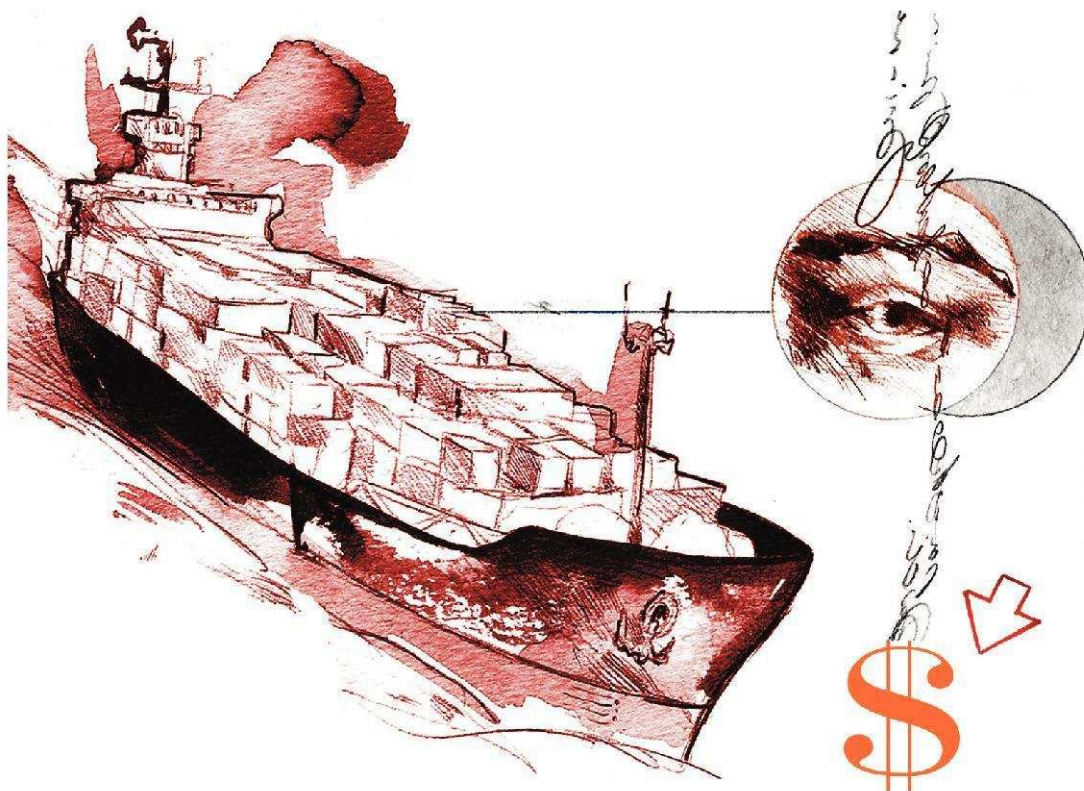
3.1 - Para o Armador

As principais e maiores vantagens consequentes da utilização das Bandeiras de Conveniência ficam para os armadores: facilidades fiscais, gerando um aumento na exploração desses navios além do baixo custo operacional com a tripulação. A seguir são descritas algumas vantagens obtidas pelo armador:

- ❖ Tanto a taxa de registro quanto à renovação são baixas, o que atrai os armadores para essa prática;
- ❖ Ao efetuar o registro, o armador não paga as taxas nem impostos devidos, aumentando seu lucro. Também não obedecem às legislações vigentes;
- ❖ É mais fácil para o armador fugir da responsabilidade caso ocorram acidentes ou atos que prejudiquem qualquer pessoa, navio ou país;
- ❖ Detém a liberdade para escolher as linhas de navegação, tipo de carga, operações de afretamento, não tendo vínculo com o estado;
- ❖ Em caso de guerra seus navios ficam excluídos de responsabilidades com o país, podendo ser utilizado sem uma possível neutralidade do país do armador;
- ❖ O armador tem maior autonomia na escolha do estaleiro construtor do navio e na companhia de seguros e das oficinas de reparos, sem interferência ou restrições governamentais;
- ❖ A admissão de novos sócios também fica a critério do armador.

A prática de registrar navios em países que oferecem Bandeiras de Conveniência é vantajoso para os armadores, que por sua vez são os maiores beneficiários deste sistema.

Assim, a tendência é que cada vez mais os navios sejam registrados nas BDC.



3.2 – Para o país que oferece Bandeira de Conveniência

Os Estados que fornecem as bandeiras detêm um poder considerável sob os navios que as ostentam. Com o aumento do registro, a relação entre o navio (armador) e o país de registro está muito banalizada. Os países já não têm o controle sobre esses navios.

As vantagens para parte dos países que oferecem suas bandeiras é, primeiramente, que esses países por terem uma economia sem expressão muitas vezes as taxas anuais e matrículas representam uma boa influencia na economia e segundo, a divulgação de seu país para o mundo.

Apesar das taxas e impostos pagos pelos navios aos países que oferecem Bandeira de Conveniências serem pouca, esses são países pouco desenvolvidos, ou seja, de pouca expressão econômica, sendo assim o influxo do capital configura-se na maior fonte de receita.

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



CAPÍTULO 4

MALEFÍCIOS DO USO DA BANDEIRA DE CONVENIÊNCIA



4.1- Desvantagens para o armador

Apesar de haver algumas desvantagens para o armador elas não chegam a superar as vantagens. Entretanto, são muitas as desvantagens e é válido relacionar algumas:

- ❖ Exclusão no tráfego de cabotagem (que em muitos países é privativo aos navios nacionais);
- ❖ Ausência de representação diplomática em muitos portos do mundo - dificulta e/ou impede operações de carga / descarga e de assistência diplomática em caso de acidentes com o navio ou pessoais;
- ❖ Perda de, por exemplo, incentivos fiscais, facilidades de financiamento, redução de juros, isenções e subvenções que as nações marítimas oferecem aos navios nacionais;
- ❖ Seus navios / tripulações estão mais propensos a sofrerem acidentes – muitos armadores de navios de Bandeira de Conveniência usam tripulações com menor qualificação e em menos quantidade. A segurança de pessoal, da carga, do próprio navio e de outros, fica seriamente comprometida;
- ❖ Pouca reputação dos navios que arvoram Pavilhões de Conveniência – existem alguns armadores que se valem da inexistência de administrações marítimas nos países que oferecem suas bandeiras para registrarem navios desclassificados e obsoletos que não

têm mais condições de trafegar numa bandeira tradicional e, na verdade, não deveriam trafegar em nenhuma.

4.2 – Desvantagens para o país do Armador



Os problemas enfrentados por parte do país do armador são basicamente na área econômica. Abaixo estão relacionados alguns deles:

- ❖ Redução de oferta de emprego no setor de marítimos;
- ❖ Perda de dinheiro com o não pagamento de impostos;
- ❖ Perda de salários;
- ❖ Risco para segurança nacional.

4.3 – Desvantagens para os trabalhadores

São encontrados inúmeros problemas em uma embarcação de Bandeira de Conveniência. Os marítimos podem ser considerados o elo mais fraco do sistema. Os países que oferecem tais bandeiras não fazem cumprir as normas mínimas sociais nem os direitos do movimento sindical dos marítimos.

Como desvantagens aos tripulantes, podemos citar:

- ❖ Os tripulantes são desembarcados em qualquer lugar e abandonados à própria sorte;
- ❖ Inexistência de contrato de trabalho com cláusulas claras e às vezes até escrito em idioma diferente daquele do tripulante;
- ❖ Não são pagos feriados e horas extras e os tripulantes não possuem férias;

- ❖ Os tripulantes estão sujeitos a mais doenças e acidentes devido ao longo período a que são submetidos ao trabalho e à navegação;
- ❖ Os tripulantes não recebem os devidos reajustes salariais. Muitos chegam a ficar até um ano sem receber;
- ❖ O salário pago nos navios de Bandeira de Conveniência é baixo e, em muitos casos, inferior ao mínimo imposto pela Convenção da Organização Internacional do Trabalho (OIT).
- ❖ Más condições de conforto e bem-estar (colocando em risco a saúde dos tripulantes e da população);
- ❖ Acidentes de trabalho não são indenizados; e
- ❖ A maior parte dos tripulantes dos navios de Bandeira de Conveniência não é sindicalizada.

4.4– Impactos Ambientais

A maioria dos países que fornecem Bandeiras de Conveniência são desinteressados ou incapazes de tomar decisões no que tange a segurança, legislação social e condições de trabalho. Quase todos os países aceitam e ratificam convenções da IMO (International Maritime Organization - Organização Marítima Internacional), porém geralmente não são capazes de cumprir / fazer cumprir suas normas e dispositivos. Logo, esses navios representam grandes perigos à navegação e ao meio ambiente principalmente dos países costeiros.

Em muitos casos, os acidentes ocorrem devido à imprudência das empresas de navegação e transporte, com relação à política de corte nos custos da segurança da navegação e da proteção ambiental, e por falta da adequada fiscalização dos governos.

Para reduzir a ocorrência de acidentes é necessário que normas de segurança marítima sejam aplicadas por completo. Segurança é responsabilidade de todos e a aplicação de todas as medidas é o único caminho para garantir que as embarcações inferiores aos padrões corretos de navegação não sejam mais utilizadas.



Está relacionada abaixo a cronologia dos principais acidentes ambientais com navios de Bandeiras de Conveniência:

- ❖ 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.

CAPÍTULO 5

FEDERAÇÃO INTERNACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTE (ITF)



5.1-Definição

A ITF, International Transport Workers Federation, foi fundada em 1896 na Holanda por organizações de marítimos e portuários europeus. Durante a Segunda Guerra Mundial, foi transferida para Londres, onde se localiza desde então. 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.

A ITF não só atua tentando defender os marítimos mas também demais mercados de trabalho como : rodoviários, ferroviários, fluviários, portuários e estivadores, pescadores, aeroviários e agentes de turismo.

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.

5.2 – A campanha da ITF contra as Bandeiras de Conveniência

Campanha cujo objetivo principal era assegurar acordos aceitáveis para os empregados, porém em longo prazo objetivava promover o retorno dos navios a situação onde existia vínculo entre a nacionalidade da bandeira do navio e o país do armador.

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.

Nos últimos 50 anos as filiais marítimas da ITF desenvolveram um conjunto de políticas que buscam estabelecer padrões mínimos aceitáveis e aplicáveis aos marítimos que prestam serviço a bordo dos navios de BDC. As políticas constituem a base do Acordo Coletivo que define os salários e as condições de trabalho para toda a tripulação dos navios de Bandeira de Conveniência, independentemente da nacionalidade. É o único acordo normalmente disponível aos armadores que correm em ação industrial.

Embora a campanha política ainda não tenha conseguido evitar um crescimento constante em navios que utilizem registros de Bandeira de Conveniência, a campanha industrial conseguiu impor salários decentes e condições mínimas a bordo em cerca de 5.000 desses navios. Além disso, a ITF passou a ser o porta-estandarte para os marítimos explorados e maltratados, independentemente da sua nacionalidade ou filiação sindical, em todo o mundo. Todos os anos milhões de dólares são recuperados pela ITF e seus sindicatos filiados no retroativo.

A atuação dos inspetores é essencial para a Campanha. Eles são os delegados de organizações nacionais filiadas à ITF nos respectivos países e podem ser encontrados em diversas regiões do mundo. As funções dos inspetores são:

- ❖ Visitar navios de Bandeira de Conveniência que não têm um acordo aceitável para a ITF e realizar gestões para negociar esse tipo de acordo com o armador ou com o comandante;

- ❖ Fazer vistorias quanto ao correto pagamento dos salários e também às condições sociais e trabalhistas dos marítimos e, se necessário, impõem a política da ITF;
- ❖ Verificar os termos dos contratos coletivos aceitáveis pela ITF, e outros, que tenham sido assinados, e tomar medidas legais e / ou industriais para assegurar que os marítimos recebam o pagamento a que têm direito;
- ❖ Agilizar apoio de emergência (comida, água, acomodação) para marítimos em greve ou abandonados pelo armador;
- ❖ Realizar 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 observados;



CAPÍTULO 6

ORGANIZAÇÕES MUNDIAIS E A BANDEIRA DE CONVENIÊNCIA



6.1 - A Organização Marítima Internacional (IMO)

A IMO é uma agência das Nações Unidas criada em Genebra em 1948 com o propósito de incentivar a adoção de regras relativas a segurança marítima e eficácia da navegação. Ela visa sempre elevar os níveis e padrões na navegação como um todo ajudando na interação entre governos. Seus objetivos são:

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

Como foi dito até agora, os navios que utilizam Bandeira de Conveniência contrariam, claramente, os objetivos da IMO e ainda assim países como: Antigua e Barbados, 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.

Examinando questões ligadas às práticas desleais de empresas de navegação, promove que medidas discriminatórias relacionadas à navegação sejam extintas. Pode parecer que tal fato seja resultado da falta de vistorias e inspeções, mas a verdade é que, devido às inúmeras facilidades encontradas, muitos desses navios continuam a burlar normas, mesmo com as inspeções.

6.2 - Organização Internacional do Trabalho (OIT)

Criada na Conferência de Paz após a Primeira Guerra Mundial e estabelecida em 1919, a Organização Internacional do Trabalho é uma agência multinacional ligada a Organização das Nações Unidas, ONU, que trata de questões referentes ao trabalho e visa promover a justiça social.

A OIT se tornou a primeira agência especializada a se filiar às Nações Unidas, sendo, atualmente, a única onde os representantes dos empregadores e dos trabalhadores têm os mesmos direitos que os do governo (tripartite).



A criação de uma organização internacional para as questões do trabalho baseou-se em argumentos humanitários reconhecendo condições injustas, complexas e degradantes de muitos trabalhadores; políticos observando risco de conflitos sociais ameaçando a paz; e econômicos onde países que não adotassem condições humanas de trabalho seria um obstáculo para a obtenção de melhores condições em outros países.

As convenções da OIT não tratam especificamente sobre Bandeiras de Conveniência, entretanto, se referem às questões trabalhistas de marítimos. 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.

Apesar de já existirem outras convenções obre marinha mercante, essa foi a primeira a se preocupar com o assunto Bandeira de Conveniência e os problemas ocasionados, no que tange as questões trabalhistas de marítimos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em suma, com este trabalho, é possível de forma mais clara, entender e propor medidas que atenuem os malefícios causados pela utilização das Bandeiras de Conveniência. O crescimento desregular, exagerado e repentino das Bandeira de Conveniência, principalmente após a Segunda Guerra Mundial não permitiu uma resposta imediata nem vigorante que empatasse ou reprimisse seu desenvolvimento.

A ação contra as Bandeiras de Conveniência é baseada no fato de que uma grande parte dos armadores que a utilizam não cumpre com as obrigações relacionadas à tripulação, segurança da navegação e proteção do meio ambiente. Os que mais se beneficiam com a existência de Bandeiras de Conveniência são esses armadores e os Governos dos países que fornecem suas bandeiras.

Soluções como a criação do Segundo Registro, empregado muitas vezes pelos países que perderam suas frotas à conveniência, e a campanha da ITF surgiram para frear a quantidade de problemas que surgiram com o uso de Bandeira de Conveniência, mas não foram suficientes para representar seu término.

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 grandes.

Porém alguns navios ainda preferem correr o risco e descumprem normas básicas, pois, infelizmente, os inspetores nem sempre podem ajudar as tripulações de armadores que não são associados de uma organização filiada ou do Departamento Especial de Marítimos (DEM) e é inviável as Autoridades Portuárias fiscalizarem todos os navios que demandam um porto.

Em contrapartida, 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.

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

Contudo, em virtude da globalização dos “freios” à Bandeira de Conveniência e as crescentes convenções, normas e emendas dos órgãos mundiais contra sua utilização, não se pode dizer que os malefícios enumerados neste trabalho representam um problema sem solução, quem sabe se um dia a má reputação pelo uso de Bandeira de Conveniência seja de tal forma que os navios deixem de ter seus serviços contratados ou haja uma conscientização dos armadores a respeito dos prejuízos de seu uso, esse tipo de registro deixe de existir.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1-AMANTES, Carlos Alberto de Souza. Bandeira de Conveniência. Rio de Janeiro, CIAGA,1990.

2- Bandeiras de Conveniência. Ao Sabor da Maré. 30 de novembro de 2007. Disponível em: <<http://aosabordamare.wordpress.com/>> Acesso em 8 de julho de 2012.

3- BRANCH, Allan E. Elements of Shipping. 5.ed. United States: Chapman and Hall – London / New York, 1981.

4-ITF - International Transport Workers Federation. Disponível em: <<http://www.itfglobal.com>> Acesso em 15 de junho de 2012.

5- METAXAS, B. N. Flags of Convenience – a study of internationalization. Gower Publishing Company Ltd, 1986.

6-NETMARINHA. Marinha Mercante. Disponível em: <www.marinhamercante.com.br>. Acesso em 15 de junho de 2012.

7 - Organização Marítima Internacional. Disponível em: <<http://www.imo.org>> Acesso em 23 de maio de 2012 e 15 de junho de 2012.

8- SINDMAR - Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante. Disponível em: <<http://www.sindmar.org.br>> Acesso em 23 de maio de 2012

9 - SOARES, Rafael. Bandeiras de Conveniência – Benefícios e Malefícios. Rio de Janeiro, CIAGA, 2007.

10 - UNIFICAR. Bandeiras de Conveniência Transportam o Terror. Rio de Janeiro: SINDMAR. Ano III. n.13. p.22-23. Agosto, 2002.

