

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

BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA – LUCRO X EXPLORAÇÃO

Por:lane Castro Hermes Silva Vitullo

Orientador

Prof. 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 – LUCRO X EXPLORAÇÃO

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: Iane Castro Hermes Silva Vitullo

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 primeiramente a Deus, aos meus pais por toda a força, ao meu namorado e a todos que de alguma forma me ajudaram neste trabalho e na minha jornada até aqui.

DEDICATÓRIA

Dedico esta monografia a todos aqueles que realmente torceram por mim, principalmente aos meus pais, Irene e Paulo que me fizeram a pessoa que sou hoje, aos meus amigos e ao meu namorado.

RESUMO

O estudo aborda a definição e evolução das Bandeiras de Conveniência, assim como as vantagens e desvantagens da utilização desse sistema para os tripulantes dos navios que arvoram tais pavilhões, para o país do armador e para o armador. Além disso, serão ressaltados ainda os impactos ambientais causados por acidentes cujos navios eram de Bandeira de Conveniência e a relação desse sistema com a pirataria e o terrorismo hoje em dia. Explicitará a campanha promovida pela Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte (ITF) contra as Bandeiras de Conveniência. Por fim, são propostas algumas medidas tomadas pelos armadores e empresas de navegação com a finalidade de atenuar os malefícios provenientes da utilização dessa prática.

Palavras-chave: Bandeiras de Conveniência, registros, benefícios, malefícios, impactos ambientais, pirataria, terrorismo, campanha da ITF, possíveis soluções, registros de propriedades, DeepwaterHorizon.

ABSTRACT

The study addresses the definition and evolution of the flags of convenience as well as the advantages and disadvantages of using this system for the crews of such vessels flying the flags for the country of the owner and the owner. There will also be highlighted further the environmental impacts caused by accidents whose vessels were flag of convenience and the relationship of this system with piracy and terrorism today. Will explain the campaign promoted by the international federation of transport workers (ITF) against flags of convenience. Finally, we propose some measures taken by owners and shipping companies in order to mitigate the harm from the use of this practice.

Keywords: Flags of Convenience, records, benefits, harms, environmental impacts, piracy, terrorism, the ITF campaign, possible solutions, registry of vessel's owner, Deepwater Horizon.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	09
1- Origem e evolução das Bandeiras de Conveniência	10
1.1 – Definição	10
1.2 – Histórico	11
2- Nacionalidade e Registros de propriedade de embarcações	13
2.1 – Nacionalidade de embarcações	13
2.2 – Registros Nacionais	13
2.3 – Registro Aberto	14
2.3.1 – Segundo Registro X Bandeira de Conveniência	14
3 – A utilização das Bandeiras de Conveniência	16
3.1 – Características comuns aos países que oferecem suas bandeiras	16
3.2 – Malefícios originados da utilização das Bandeiras de Conveniência	16
3.2.1 – Principais problemas enfrentados pelos marítimos a bordo de navios de Bandeira de Conveniência	16
3.2.2 – Desvantagens para o armador	19
3.2.3 – Desvantagens para o país do armador	20
3.2.4 – Desvantagens para os países em desenvolvimento	20
3.2.5 - Impactos ambientais	21
3.3 – Benefícios decorrentes da utilização das Bandeiras de Conveniência	24
3.3.1 - Vantagens para o país que oferece sua bandeira	24
3.3.2 – Vantagens para o armador	24
4 – Pirataria e terrorismo com navios de Bandeiras de Conveniências	26
4.1 – Pirataria e assaltos armados	26
4.2 – Terrorismo	28
5 – Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte (ITF)	30
5.1 – Definição	30
5.2 – Problemas enfrentados pela ITF	31
5.3 – A campanha da ITF contra as Bandeiras de Conveniência	32
CONSIDERAÇÕES FINAIS	34
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	35

INTRODUÇÃO

A utilização de Bandeiras de Conveniência vem sendo cada vez mais questionada por instituições marítimas mundiais como a Organização Marítima Internacional (IMO) e a Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte (ITF). Seu crescimento é assustador não só no meio das embarcações mercantes como também nos navios de passageiros.

No capítulo 1 é ressaltada a definição e um pouco de como surgiu esse sistema. São mostradas algumas opiniões distintas sobre o assunto.

O capítulo 2 discorre sobre a diferença entre o país de registro e a nacionalidade da embarcação. Apesar de o navio só poder operar se registrado em apenas uma bandeira, esta pode ser de qualquer país.

No capítulo 3 são discutidas as desvantagens e vantagens do uso de Bandeiras de Conveniência para os armadores e seus respectivos países. Além disso, são expostas características sobre alguns dos principais acidentes envolvendo navios que adotam esse sistema, sendo o mais recente deles o da plataforma “*deepwaterhorizon*”.

O capítulo 4 mostra como o uso de navios de Bandeira de Conveniência é feito em prol da pirataria e do terrorismo e como isso prejudica não somente os marítimos como pode vir a prejudicar a população mundial.

Os principais problemas gerados pela utilização de BDC são relativos à segurança da navegação, aos danos ao meio ambiente, à exploração de marítimos, em geral de baixa qualificação profissional e à evasão de divisas dos países de origem dos armadores. Por causa desses problemas, a ITF cria, em 1948 uma campanha contra a adoção desse sistema, que tem como objetivos principais estabelecer, por acordos internacionais, um vínculo entre a bandeira, a nacionalidade do armador e a tripulação, e assegurar aos marítimos que trabalham em navios de BDC, de qualquer nacionalidade, proteção contra a exploração por parte dos armadores. O capítulo 5 aborda o que foi dito acima com mais detalhes e explicações.

CAPITULO 1

ORIGEM E EVOLUÇÃO DAS BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA

1.1– Definição

O termo Bandeira de Conveniência se expõe de forma complexa e relativa, englobando várias interpretações dependendo da ótica de quem analisa o assunto. Alguns armadores defendem seu uso, porém outros, principalmente o sindicato, ressaltam seus malefícios ao meio ambiente e se preocupam com a exploração e violação dos direitos humanos dos tripulantes desses navios.

Para a ITF (Federação Internacional de Trabalhadores em Transporte), a definição para esta expressão é: *“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 a 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 apresenta o termo com duas definições equivalentes:

1ª) *“ A bandeira de qualquer país permitindo o registro de 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”*.

No livro *Noções de economia dos transportes marítimos*, François Armand de Souza define tais bandeiras como: *“(…) 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”.

Em resumo, pode-se dizer que Bandeiras de Conveniência são aquelas fornecidas por um país que oferece mediante pagamento de uma taxa de matrícula e uma renovação anual, facilidades fiscais, com o objetivo de atrair armadores fazendo-os registrarem seu navio na sua bandeira sem as devidas restrições para a nacionalidade do navio ou de quaisquer tripulantes.

1.1– Histórico

O conceito moderno de Bandeiras de Conveniência surgiu a partir da Guerra Civil americana em que armadores americanos usaram o Pavilhão Britânico com a finalidade de quebrar o embarco comercial do Norte. Entretanto, durante a Segunda Guerra Mundial, a utilização das Bandeiras de Conveniência foi impulsionada de fato, quando armadores americanos e europeus aliados passaram a usar bandeiras de países neutros para não correrem o risco de serem bombardeados por forças inimigas, camuflando-se.

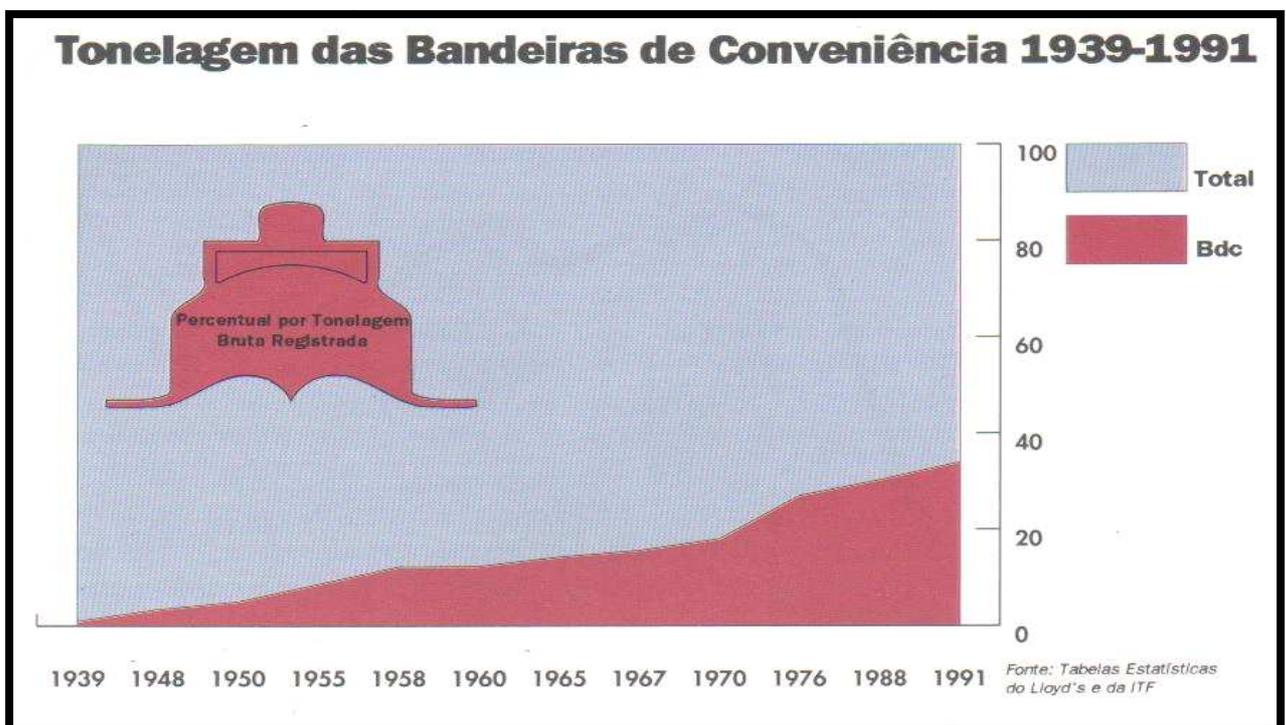
Após o fim da guerra, devido o considerável lucro obtido com a exploração comercial do navio em razão de facilidades fiscais, financeiras e jurídicas, os navios não voltaram a se registrar nos seus países de origem como era esperado, efetuando assim a primeira grande migração dos registros nacionais para os de Bandeira de Conveniência.

Os países que receberam esses registros durante a guerra foram o Panamá e a Libéria, sendo considerados os primeiros a adotar essa “*técnica*” que depois veio a se expandir por vários outros países, caracterizando como fonte de renda para países subdesenvolvidos e pobres.

Hoje em dia, a transferência de países desenvolvidos para as bandeiras de livre registro, principalmente no que se refere à graneleiros (sólidos e líquidos) processa-se em larga escala. Das 10 maiores frotas mundiais cinco são países de Bandeiras de Conveniência como Libéria, Chipre, Malta, Bahamas e Panamá.

Na publicação da ONU mais recente que analisa o setor (RMT 2007), o Panamá, a Libéria e Bahamas, a que correspondem respectivamente à Grécia, Japão e Alemanha se encontram no topo, no que diz respeito ao uso de Bandeiras de Conveniência. O ranking não é estabelecido em função do número de embarcações e sim em tonelagem de “*deadweight*” e, os dados quando comparados aos da compilação gráfica do ano de 2000 registraram uma alteração apenas no 3º lugar, onde a Noruega foi substituída pela Alemanha.

O gráfico abaixo ilustra o crescimento considerável que as Bandeiras de Conveniência tiveram após a Segunda Guerra Mundial:



(ITF – 1991)

A Federação Internacional de Trabalhadores em Transporte divulgou uma lista com os principais países fornecedores de Bandeiras de Conveniência no mundo. São eles: Antigua e Barbados, Bahamas, Bermudas, Chipre, Gibraltar, Honduras, Ilhas Caimã, Ilhas Marshall, Ilhas Maurício, Jamaica, Líbano, Libéria, Malta, Mongólia, Antilhas Holandesas, Coreia do Norte, Panamá, Sri-Lanka, Tuvalu e Vanuatu.

CAPÍTULO 2

NACIONALIDADE E REGISTRO DE PROPRIEDADE DE EMBARCAÇÕES

2.1 – Nacionalidade de embarcações

A nacionalidade das embarcações foi criada com o objetivo de proteção. Sendo assim, o Estado que a concedeu, torna-se responsável pela sua proteção e as embarcações que tiverem a sua nacionalidade deverão obedecer às leis de tal Estado. Pode se comprovar a nacionalidade de uma embarcação pela sua Provisão do Registro de Propriedade Marítima (PRPM), um documento obrigatório a bordo.

Como um navio é extensão do território de um Estado, mesmo que ele se encontre no território de outro Estado, os tripulantes a bordo estão sujeitos às leis do país cujo navio ostenta a bandeira.

De acordo com as condições e pressupostos exigidos por vários países, os registros das embarcações é dividido em Registros Nacionais e em Registros Abertos.

2.2 – Registros Nacionais

De acordo com o Artigo 91 da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar III é determinado à existência de um elo substancial, ou seja, um vínculo entre o navio e o Estado de registro. Devido a isso, nesse registro o governo do país que concede a bandeira mantém um controle mais rigoroso em todos os aspectos administrativos, jurídicos, técnicos e laborais. Isso faz com que os Estados de registros estabeleçam requisitos para a atribuição da sua nacionalidade a navios para registro em seu território e para o direito de arvorar a sua bandeira.

Os Estados Unidos adotam o critério da construção, concedendo bandeira americana somente para navios construídos nos EUA ou com mais de cinco anos de construção, no caso de o navio ter sido construído fora de seu território. Já no caso da Alemanha, Argentina e

Inglaterra o critério adotado é o da propriedade, só concedendo bandeira se o proprietário for nacional. Entretanto no Brasil e na França, é adotado o critério misto que vincula a concessão da bandeira a uma série de requisitos, tais como nacionalidade do proprietário, da tripulação, do comandante. No Brasil, por exemplo, é exigida nacionalidade brasileira do proprietário ou da empresa de navegação, do comandante, do chefe de máquinas e de dois terços da tripulação.

Devido a esses critérios vistos por alguns armadores como rigorosos, nos últimos anos, muitos navios que antes pertenciam a países tradicionalmente marítimos tiveram um fluxo crescente de saída para o regime de Bandeira de Conveniência.

A solução encontrada pelos Governos para que os armadores trouxessem de volta para o Registro Nacional seus navios foi a criação de um Segundo Registro Nacional. No Brasil foi implementado o Registro Especial Brasileiro (REB).

2.3 – Registro Aberto

Os registros abertos caracterizam-se pela inexistência ou por exigências mais flexíveis de vínculo entre o Estado de registro e o navio. Os registros abertos dividem-se em: Segundo Registro e em Bandeiras de Conveniência

2.3.1 – Segundo Registro x Bandeira de Conveniência

Por causa da grande evasão de divisas gerada pelas Bandeiras de Conveniência, os Governos preocupados não só com a perda total de suas marinhas mercantes, mas também com tudo relacionado ao apoio marítimo e à indústria de navegação, criaram o segundo registro.

O segundo registro funciona como uma espécie de “Zona Franca”. O país abre mão da arrecadação de certos direitos e contribuições sociais. Entretanto ele mantém esses navios sob controle governamental e fazem com que estes possuam uma reputação melhor no mercado marítimo mundial, pois eles ficam submetidos à mesma legislação aplicada ao registro nacional, do que os navios que navegam sob bandeira de conveniência.

Com algumas vantagens semelhantes às do sistema de Bandeiras de Conveniência, o Segundo Registro é capaz de oferecer redução de custos. Entretanto, o Segundo Registro não pode ser considerado Bandeira de Conveniência, pois exige que a propriedade corresponda ao

país da bandeira e que os acordos sejam aceitáveis para os sindicatos do dito país. Existem diferenças básicas entre o Segundo Registro e o Registro em Bandeiras de Conveniência.

O que os diferencia é a rigorosidade na fiscalização. Nas Bandeiras de Conveniência quase não há exigências quanto à equipagem (tripulação) e à instalação de empresa no país, já no Segundo Registro há algumas exigências. As Bandeiras de Conveniência também são mais tolerantes que os Segundos Registros no que se refere ao cumprimento de Convenções Internacionais.

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

CAPÍTULO 3

A UTILIZAÇÃO DAS BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA

3.1 – Características comuns aos países que oferecem suas bandeiras

Os países que oferecem seu pavilhão são, na sua grande maioria, países com baixa expressão econômica e que autorizam cidadãos não residentes a serem armadores e/ou controlarem seus navios mercantes. Os atrativos por tais países, como taxas mais baixas para navios de qualquer companhia, impostos insignificantes, facilitam a obtenção do registro, sendo uma fonte proveitosa de imposto para o país interessado. A característica mais preocupante é que eles não têm poderes, nem estrutura administrativa para fazer cumprir os regulamentos e convenções internacionais nos navios que ostentam as suas bandeiras, permitindo assim a livre contratação de tripulantes estrangeiros e autorizando cidadãos não residentes a serem armadores e a controlarem seus navios mercantes.

Uns dos únicos encargos exigidos pelos países que adotam o sistema de Bandeiras de Conveniência são os direitos por matrículas e a taxa anual sobre a tonelagem do navio. As receitas obtidas em cima dessas taxas, apesar de pequenas, são de grande valia para a economia os países quando aplicadas sobre a tonelagem total de navios registrados.

3.2 – Malefícios originados da utilização das Bandeiras de Conveniência

3.2.1 – Principais problemas enfrentados pelos marítimos a bordo de navios de Bandeira de Conveniência

Os marítimos são considerados o elo mais fraco do sistema, pois os países de Bandeira de Conveniência não fazem cumprir as normas mínimas sociais nem os direitos do movimento sindical dos marítimos. E ao mesmo tempo, estes países dos quais a tripulação é

recrutada, podem fazer muito pouco para protegê-la, mesmo quando o desejam, visto que as normas aplicadas a bordo são as do país de registro. Com isso a maioria dos marítimos a bordo de navios de Bandeiras de Conveniência não é associada de qualquer sindicato e quando o é, o sindicato é fraco demais para influenciar no que acontece a bordo.

Abaixo estão relacionados os principais problemas enfrentados pelos marítimos a bordo:

Problemas trabalhistas, como:

- A falta de qualificação profissional adequada, competindo com autênticos marítimos e oferecendo seu trabalho por menores salários e sem condições de desempenhar suas funções;
- O tripulante é embarcado sem um exame médico que permita estabelecer se o mesmo se encontra em condições para a atividade de trabalho a bordo do navio;
- Lotação extremamente reduzida;
- Instabilidade no emprego, pois o marítimo pode ser desembarcado em qualquer porto;
- Jornadas de trabalho intensas, variando de 14 a 16 horas por dia;
- Os armadores geralmente não cumprem a obrigação de repatriação do tripulante ao seu país de origem ou porto de engajamento; e
- O trabalho dificultado devido ao mau estado de conservação dos navios, com manutenção deficiente.

Problemas sociais, como:

- Navios sem enfermeiros e sem os medicamentos indicados;
- Chuveiros e banheiros em péssimo estado de conservação, além de navios infestados de roedores, colocando em risco a saúde da população;

- Discriminação dos tripulantes de bandeira do navio para com os tripulantes estrangeiros, tanto no tratamento como no salário; e
- Alimentação por vezes incompleta e de má qualidade, além de acomodações geralmente sem condições de habitabilidade.

Problemas econômicos, como:

- Os salários, na maioria das vezes, são menores que o mínimo permitido pela Convenção Internacional da Organização Internacional do Trabalho (OIT) e menores aos da tabela da ITF;
- As horas extras não são apontadas devidamente, resultando prejuízo direto ao trabalhador;
- Não há reajustes salariais para os tripulantes que chegam a acumular um ano de serviço sem receber, etc.

Problemas de seguridade social, como:

- Os acidentes de trabalho não são indenizados e nem são compensados os períodos de doenças causadas pelo trabalho;
- Os tripulantes carecem de seguros sociais, de aposentadoria, de férias e de indenização por tempo de serviço...

Problemas sindicais, como:

- Proliferação de agentes engajadores que procuram desestabilizar os sindicatos para encobrir suas atividades ilegais;
- A maioria dos tripulantes não é sindicalizada e alguns, embora sejam, são contratados por agentes engajadores sem nenhuma proteção expressa no contrato de embarque;
- Na maioria dos países fornecedores de mão de obra inexitem sindicatos autênticos que operam somente como escritórios de engajamento;

- Pouca noção do tripulante da importância dos sindicatos para defesa de seus direitos, etc.

3.2.2 – Desvantagens para o armador

Apesar de para os armadores, as desvantagens trazidas pelas Bandeiras de Conveniência ser desprezíveis quando comparadas às vantagens provenientes, é válido citar tais desvantagens como:

- Exclusão no tráfego de cabotagem (que em muitos países é privativo aos navios nacionais);
- Exclusão do tráfego de cabotagem que, em muitos países, é privativo dos navios nacionais;
- Maior propensão de seus navios a acidentes, sendo que a segurança da tripulação e da carga fica seriamente afetada;
- Perda de incentivos fiscais, facilidades de financiamento, redução de juros, subvenções e isenções que as nações marítimas tradicionais oferecem aos navios nacionais;
- Dificuldade de participar do tráfego em linhas controladas por conferências de frete ou acordos entre governos interessados;
- Ausência de representação diplomática em muitos portos do mundo, dificultando ou impedindo operações de carga e descarga ou de assistência diplomática em caso de acidentes pessoais ou com o navio; e
- Pouca reputação dos navios que arvoram Pavilhões de Conveniência – existem alguns armadores inescrupulosos 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.

3.2.3 – Desvantagens para o país do armador

Não obstante as Bandeiras de Conveniência constituírem uma concorrência desleal para com os armadores que ostentam as bandeiras de seus próprios países, seu uso acarreta para o país do armador uma série de problemas, como: perda de registros, esses países deixam de ter seus pavilhões divulgados em muitos portos do mundo, perdas de impostos e outros encargos sociais que seriam arrecadados caso os armadores não utilizassem outra bandeira, agravamento do problema social devido à redução de oferta de emprego no setor marítimo e maior risco para a segurança nacional e para a do navio. Tais problemas irão acarretar sérios prejuízos para a economia do país.

3.2.4 – Desvantagens para os países em desenvolvimento

O acentuado aumento da utilização das Bandeiras de Conveniência passou a representar uma ameaça para os interesses marítimos dos países em desenvolvimento. A evasão das frotas nacionais desses países representa uma significativa perda de receitas sem contar com o aumento da dependência em relação às grandes companhias de navegação.

Uma mudança dessa situação pode ser conseguida através de lutas e interferências de classes, a exemplo da ITF, caso contrário, esses países estarão fadados a ficarem sob o domínio de grandes empresas que ostentam Bandeiras de Conveniência e que podem acabar monopolizando o comércio exterior no tráfego marítimo.

Entretanto, mesmo com esses subsídios e incentivos, as empresas de navegação desses países, cada vez mais, arvoram Bandeiras de Conveniência alegando que os navios afretados possuem custos inferiores aos da própria bandeira.

Essa concorrência desleal impede o crescimento das frotas mercantes dos países em desenvolvimento, podendo ocorrer a total eliminação destas. Em função desse problema, a UNCTAD instalou uma seção a fim de adotar um plano de ação para a transferência gradual dos registros em Bandeira de Conveniência para o normal e tentar implementar a participação desses países no tráfego marítimo.

3.2.5 - Impactos ambientais

Apesar de não haver, ainda, nenhuma pesquisa realizada sobre o paralelo entre as BDC e o nível de acidentes, evidências empíricas detectaram que as maiores marés negras foram provocadas por navios que ostentavam BDC. Segundo a ONU, *“na raiz de muitos destes problemas, está a falta de vontade de certos Estados (especialmente aqueles Estados que cedem suas bandeiras para a atividade marítima), para cumprir suas obrigações legais internacionais.”*

Tais riscos são decorrentes dos longos períodos de tempo de trabalho e de precárias condições laborais a que eles são expostos. Além disso, a mão de obra não qualificada, a imprudência das empresas de transporte (que privilegia a política de corte nos custos em prejuízo da segurança da navegação e da proteção ambiental) e a falta de fiscalização do governo, faz com que esses acidentes ocorram. 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.

A seguir será apresentada a cronologia dos acidentes que provocaram grande impacto ambiental, seguida do nome, nacionalidade, tipo de acidente, derrame e algumas características do acidente.

- 18 de março de 1967:

O navio “TorreyCanyon” (bandeira: Libéria) encalha próximo 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. O navio foi construído nos Estados Unidos, reformado no Japão, registrado na Libéria e tripulado por

italianos. O seu comandante, como foi apurado no inquérito, estava tuberculoso e não saía do navio havia 365 dias.

- 21 de agosto de 1972:

Dois petroleiros, o “Oswego Guardian” de 95 mil toneladas completamente carregado e o “Texanita”, de 100 mil toneladas, vazio (bandeira: Libéria), abalroaram no Oceano Índico, a nordeste de Capetown, África do Sul. O acidente provocou o derramamento de 100 mil toneladas de petróleo ao largo da África do Sul. O “Texanita” se partiu em dois e sumiu em poucos minutos. Imediatamente após o abalroamento, o comandante do “Oswego Guardian” mandou que seu navio se afastasse do local do acidente a toda a força, não prestando socorro aos naufragos do “Texanita”. Além disso, pediu socorro, dando a posição errada, não se sabe se de propósito ou não, o que atrasou a sua descoberta em mais de 6 horas.

- 16 de março de 1978:

O petroleiro “Amoco Cadiz” (bandeira: Libéria) colide, encalha e naufraga perto das costas da Grã-Bretanha, derramando 230 mil toneladas de óleo. A maré negra afetou 320 km de costas francesas ao largo de Finisterra.

- 7 de março de 1980:

O petroleiro “Tanio” (bandeira: Madagascar), de origem malgaxe, carregado com 27 mil toneladas de óleo, parte-se em dois, ao largo de Portsall, a norte do cabo Finisterra. Oito marinheiros morrem. A parte da frente do barco afundou com 8 mil toneladas de petróleo ainda nos tanques; o petróleo é posteriormente bombeado para outro navio, porém ainda poluiu 120 km de costa perto do cabo Finisterra e 20 km perto do cabo norte.

- 11 de abril de 1991:

O petroleiro “Haven” (bandeira: Chipre), contendo 140 mil toneladas de petróleo, explode no Mediterrâneo, na costa de Gênova, Itália. 30 mil toneladas de petróleo são derramados nas águas do Mediterrâneo em 48 horas. No dia 14 de abril, ele afundou totalmente, sem se partir, evitando assim aquilo que poderia ser a mais séria catástrofe ecológica do Mediterrâneo.

- 15 de fevereiro de 1996:

O petroleiro “SeaEmpress” encalha 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.

- 12 de dezembro de 1999:

O petroleiro “Erika” (bandeira: Malta) partiu-se em dois quando navegava a 40 milhas da costa da Grã-Bretanha, noroeste da França, derramando mais de 20 mil toneladas de petróleo bruto, o que poluiu mais de 400 km da costa. O governo francês não conseguiu penetrar numa rede de empresas de fachada em sete países que se erguia entre o navio e seu dono. O dono acabou se apresentando voluntariamente e, quando questionado pela BBC sobre os complexos acordos de propriedade, disse: “Essa é a prática padrão no transporte marítimo”.

- 13 de novembro de 2002:

O petroleiro “Prestige” (bandeira: Bahamas), seguindo das Bahamas para Gibraltar, começa a derramar óleo ao longo da costa da Galícia. Na manhã do dia 19, naufraga a cerca de 250 km do litoral da Espanha. 295 km de praias galegas são contaminadas por cerca de 20 mil toneladas de combustível e a pesca é proibida ao longo de 100 km. Após esse acidente, que chamou mais uma vez a atenção no mundo sobre as consequências para o meio ambiente marinho e regiões costeiras, foram implementadas novas regras e prazos para que alguns navios se tornassem de casco duplo, visto que o “Prestige” foi um navio petroleiro monocasco.

- 20 de abril de 2010

A plataforma flutuante pertencente à Transocean (bandeira: Ilhas Marshall), que operava com o sistema de posicionamento dinâmico classe 3, um sistema de computador triplamente redundante, explodiu devido a não ativação de nenhum destes sistemas redundantes.



Foto da plataforma *Deepwater Horizon* quando explodiu.

O vazamento do poço foi de cerca de 12.000 a 19.000 barris de óleo cru por dia, até o final de julho mais de 780 milhões de litros de óleo vazara, nas águas do golfo do México. Finalmente em 6 de agosto a BP conseguiu lacrar o poço. A mancha de óleo afetou os ecossistemas e a economia local de cinco estados do sul dos Estados Unidos: Alabama, Flórida, Louisiana, Mississippi e Texas.

O Congresso americano alega que o registro da plataforma “*DeepwaterHorizon*” sob a bandeira de conveniência das Ilhas Marshall foi um fator que contribuiu para o pior vazamento de óleo que os EUA já viram.

Jim Oberstar, um congressista Democrata de Minnesota, sugeriu que se deve incrementar a inspeção de segurança nas Ilhas Marshall: “*Inspeções da Guarda Costeira em plataformas de bandeira americana duram de duas a três semanas, mas as verificações de segurança de bandeiras de conveniência, como a DeepwaterHorizon, duram de quatro a oito horas*”.

3.3 – Benefícios decorrentes da utilização das Bandeiras de Conveniência

3.3.1 – Vantagens para o país que oferece a bandeira

Para o país que cede sua bandeira podemos considerar como vantagens basicamente essas:

- A arrecadação proveniente dos direitos de matrícula e taxas anuais, que para esses países de pouca expressão econômica, esta fonte de receita pode se constituir no maior fator de ingresso de dinheiro;
- Divulgação da sua bandeira ao redor do mundo.

Entretanto com o aumento do registro, a relação entre o país de registro e o navio (armador) está cada vez mais banalizada. Os países já não têm o controle sobre esses navios.

3.3.2 – Vantagens para o armador

As facilidades fiscais oferecidas pelos países que cedem a sua bandeira são altamente chamativas para os armadores que buscam qualquer solução para maximizar seus lucros e

baixar o custo operacional com a tripulação. As principais motivações para os armadores aderirem às Bandeiras de Conveniência são:

- Taxa de matrícula e renovação anual extremamente baixa;
- Como o armador não se compromete a obedecer às convenções vigentes, ele não paga impostos sobre a sociedade, nem imposto de renda;
- Possibilidade de reinvestimento dos lucros por não ter de pagar impostos;
- Redução nos salários e encargos sociais, principalmente entre os tripulantes menos categorizados, que são recrutados, em geral, em países de baixo nível econômico;
- Redução da tripulação, desvinculando-se dos “cartões de lotação” exigidos pelas autoridades dos países de tradição marítima;
- Possibilidade de operar em cenários de guerra, sem quebrar uma possível neutralidade do país do armador;
- Liberdade para escolher as linhas de navegação, tipo de carga, operações de afretamento, sem vínculos nem obrigações para com o Estado;
- Maior facilidade de fugir à responsabilidade em caso de acidentes ou atos que prejudiquem alguma pessoa, navio ou país;
- Maior facilidade para a obtenção de créditos bancários, devido à maior participação própria no capital de investimento para novas construções;
- Maior autonomia para a escolha do estaleiro construtor do navio, companhia de seguro, oficinas de reparos, sociedades classificadoras, fontes de abastecimento, admissão de novos sócios, sem interferência ou restrições governamentais.

CAPÍTULO 4

PIRATARIA E TERRORISMO COM NAVIOS DE BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA

4.1 – Pirataria e assaltos armados

A pirataria ocorre mais comumente em alto mar enquanto os assaltos armados em áreas portuárias. Apesar da implementação do “ISPS Code” (Código Internacional de Proteção para Navios e Instalações Portuárias) os últimos acontecimentos demonstram que a pirataria está cada vez mais frequente. Ocorrendo principalmente na costa da Somália, Yemen, Golfo de Aden, Nigéria, Bangladesh, Estreito de Málaca, Indonésia e Singapura.

A Marinha Mercante é muito visada pelos piratas, não só para pedido de resgate como também para saque do dinheiro em cofre do navio e/ou da sua carga.

Diferente dos piratas vistos em filme, aventureiros e cruéis do século XVI e XVII, os de hoje em dia empregam armamentos sofisticados, GPS, embarcações rápidas e por vezes até planos elaborados para que possam acompanhar seus alvos, cerca-los e os obrigarem a parar as máquinas sob ameaça ostensiva. Eles assaltam a mando de organizações que os financiam e com as quais repartem os lucros.

Esses assaltos no mar podem ser divididos em cinco partes. A primeira, em terra, onde os piratas recebem de uma rede de informantes nos portos, dados sobre a posição dos navios e o valor da carga. Depois barcos de pesca são usados como bases avançadas, fazendo com que suas lanchas de ataque possam operar a mais de 800 quilômetros de distância da costa. Na terceira etapa é realizada a abordagem desses navios mercantes onde os piratas a bordo de lanchas atacam esses navios com tiros de fuzil e disparos de RPG (granadas impulsionadas por foguetes). Usam então cordas para chegar ao convés e render a tripulação. Depois pedem resgate, cujo valor já variou de 500.000 a 2 milhões de dólares. Por fim, o desfecho é algumas vezes trágico, já que alguns proprietários, principalmente os que se utilizam das Bandeiras de Conveniência se recusam a pagar o resgate ou então demoram muito para fazê-lo.

Apesar dos ataques piratas também estarem crescendo em rios são, em sua maioria, destinados a navios que ostentam Bandeiras de Conveniência, como os citados a seguir:

- “Samho Dream”: O petroleiro sul-coreano, registrado nas Ilhas Marshall, foi capturado por piratas onde a tripulação composta por cinco sul-coreanos e 19 filipinos foi feita refém. O navio foi sequestrado na costa leste da África enquanto fazia a rota entre Iraque e Estados Unidos quando foi sequestrado.



A figura mostra o navio “Samho Dream”

- “QSM Dubai”: O navio mercante de bandeira panamenha foi sequestrado por piratas somalis no dia 2 de Junho de 2010 no Golfo de Aden quando viajava rumo ao Brasil. Este navio de 15.220 toneladas levava a bordo 24 tripulantes de nacionalidade egípcia, bengalesa, ganesa e paquistanesa.



A foto ilustra o navio *QSM Dubai* carregando açúcar no porto de Vitória – BR. No início de 2011 quatro iatistas americanos e uma família dinamarquesa foram mortos além de 700 marinheiros, sendo a sua maioria, filipinos, bengalis, e russos mantidos

reféns por meses; o que provocou um consenso de que alguma coisa precisava ser feita sobre a pirataria no Oceano Índico e no Golfo de Áden. A fim de evitar constantes ataques piratas, na região do Chifre da África, uma empresa resolveu desenvolver um criativo sistema para evitar a abordagem de navios por piratas, spray de pimenta, que ainda se encontra em fase de testes. Para isso são usadas garrafas pressurizadas de 300 galões do produto, que ficam instaladas em pontos diversos no convés, atrás das amuradas. Quando ativado é criada uma tempestade, e este produto é borrifado ao redor do navio. A ideia é ativá-lo no momento em que os piratas se preparam para fazer o “rapel” no costado. A figura abaixo mostra como o sistema funcionaria.



4.2– Terrorismo

Os especialistas em estratégia e segurança estão se preocupando cada vez mais não só com as ações de pirataria, mas também com a possibilidade de grupos terroristas passarem a empregar o conhecimento desses piratas para promover ataques em alvos de valor político-comercial em águas jurisdicionais de estados costeiros fracos institucionalmente e/ou com débil capacidade de fiscalização das suas águas para defender os interesses do estado no mar.

Após o 11 de setembro de 2001, quando a maior hegemonia militar da história da humanidade foi agredida em um espetáculo horroroso e em “tempo real” por uma milícia até então não levada muito a sério, a preocupação aumentou. Os especialistas em segurança concluíram então, que o planeta tem mais água do que terra fazendo com que o navio passasse a ser visto como alvo de potencial ação terrorista onde poderia ser empregado como

verdadeiro vetor de ataque ao seu local destino. Basta prejudicar as operações marítimas e portuárias em pontos logísticos e estratégicos, tanto em território nacional do país atacado como em conhecidos locais sensíveis ao comércio mundial para se causar uma grande tragédia. Resumindo: navios mercantes são alvos fáceis e a explosão de um navio de gás natural liquefeito (LNG) poderia arrasara uma cidade inteira.

O terrorismo marítimo constitui um desafio real à comunidade internacional, já que atua sobre um ambiente complexo, problemático e de difícil controle e fiscalização e onde a prevenção é muito fraca.

O terrorismo causa um prejuízo muito grande aos armadores, visto que a impossibilidade de se usar uma rota comercial sob a influência de terroristas e a substituição do itinerário causa um aumento significativo nas tarifas aplicadas pelas seguradoras mediante risco de ataque terrorista e um custo maior nos preços do transporte, visto que o frete fica mais caro.

Os terroristas podem usar navios como agentes de proliferação e já se sabe que alguns grupos terroristas possuem sua própria frota de navios mercantes, as quais atuam sob o navioeiro dos registros marítimos e das Bandeiras de Conveniência, o que torna extremamente difícil o monitoramento. O fato da tripulação do navio mercante abranger diversas nacionalidades e o fenômeno das Bandeiras de Conveniência caracterizam um ambiente extensivo, sub-monitorizado e tão complexo que permite aos terroristas esconderem-se atrás do comércio mundial.

O comércio com contêineres é mais uma oportunidade aos terroristas que o utilizam como transporte de armas, combatentes e explosivos. Em 2001, um terrorista foi encontrado dentro de um contêiner equipado com uma cama, água e comida, no porto italiano de Gioia Tauro, o que preocupa as autoridades quanto a hipótese de terroristas fechados dentro de um contêiner, à espera da chegada a um porto alvo para atuar.

Como os navios que fazem parte do sistema de Bandeiras de Conveniência agem como se fossem navios fantasmas, pois não cumprem qualquer tipo de legislação, podem navegar como quiserem o que impulsiona a pirataria e o terrorismo já que os navios que ostentam essas bandeiras não são devidamente fiscalizados além de não haver uma imposição de um vínculo entre o Estado de registro e o navio registrado. Por causa dessa falta de fiscalização e leis mais rigorosas alguns terroristas possuem suas frotas e navegam livremente por nossos mares.

CAPITULO 5

FEDERAÇÃO INTERNACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTE (ITF)

5.1 – Definição

A ITF, que em inglês significa “InternationalTransportWorkersFederation”, foi fundada em 1896 por organizações de marítimos e portuários/estivadores na Europa e transferida para Londres durante a Segunda Guerra Mundial, onde está localizada desde então. É uma federação sindical internacional de sindicatos dos trabalhadores no transporte onde qualquer sindicato independente, com membros no setor de transporte é elegível para a adesão da ITF. É aliada a Federação Global Sindicatos e com a Confederação Internacional dos Sindicatos (ITUC). Desde a sua criação é considerada como a voz unida e democraticamente governada das organizações sindicais dos trabalhadores em transportes em todas as regiões do mundo.

O órgão supremo da ITF é o Congresso, onde delegados e observadores das entidades filiadas se reúnem a cada quatro anos para planejarem a política e elegerem a diretoria da organização.

Uma das finalidades da ITF é verificar se as convenções da OIT estão sendo cumpridas, bem como os diversos acordos estabelecidos entre trabalhadores e organizações marítimas de empregadores. Além disso, os objetivos da ITF definidos pela Constituição são:

- Promover mundialmente o respeito pelos direitos sindicais e humanos;
- Trabalhar para a paz baseada na justiça social e no progresso econômico;
- Ajudar os seus sindicatos filiados a defender os interesses dos seus membros;
- Realizar serviços de informação e investigação aos seus filiados; e
- Prestar assistência geral para transportar trabalhadores que estão em dificuldade.

Embora a ITF tenha muitas atividades a cumprir, elas podem ser resumidas em três categorias principais como informação, representação e solidariedade prática. É responsável por informar e aconselhar os sindicatos sobre a evolução do setor de transportes em outros países ou regiões do mundo, em representar os interesses dessas organizações sindicais nos vários organismos internacionais e regionais que fixam regras ou políticas relativas ao transporte e/ou questões sociais e por organizar campanhas de solidariedade internacional quando os sindicatos afiliados estão em conflito com os empregadores ou com as administrações públicas, precisando de ajuda direta dos sindicatos de outros países. A campanha mundial a indústria marítima contra a utilização das Bandeiras de Conveniência pelos armadores para escaparem de leis nacionais é um dos exemplos de solidariedade prestada pela ITF.

5.2 – Problemas enfrentados pela ITF

A política da ITF estabelece que devam ser aplicadas normas mínimas muito elevadas aos navios que possuam Bandeira de Conveniência. O Contrato Coletivo da ITF dita uma série detalhada de normas sobre condições de trabalho, bem como, uma tabela salarial para estes navios que para serem aceitas têm de estar cobertos por acordos que incluam níveis salariais mais elevados.

Porém os marítimos que são engajados em navios de Bandeiras de Conveniência recebem frequentemente instruções para não fazer contato com a ITF, podendo ser algumas vezes obrigados a assinar contratos ou declarações para tal, onde são especificadas as sanções que serão aplicadas contra o marítimo ou seus familiares, caso essa proibição não seja obedecida. Há também vários armadores que assinam um acordo com a ITF e depois enganam seus tripulantes ignorando o acordo e pagando menos, além de os ameaçarem caso estes informem à ITF sobre estas práticas. Isto normalmente é executado com o uso da contabilidade dupla onde o tripulante é forçado a concordar em devolver à empresa qualquer salário atrasado obtido pela ITF, ou por ação da tripulação, ou a deduzir esse valor de seus salários futuros, sob ameaça de represálias por parte das autoridades negligentes em seus países de origem.

Armadores, governantes e agentes de engajamento que exploram marítimos acusam a ITF de discriminação contra os marítimos de países pobres, de ser protecionista e de lançar

mão de extorsão e chantagem. Essas acusações falsas são feitas por eles com a finalidade de mostrar que a ITF é considerada o principal problema para aqueles cujo lucro é a exploração de marítimos na indústria de transporte marítimo.

Para a ITF não deveria ser permitido que os armadores pudessem sair de seus países e escolher que leis obedecer e que salários pagar, já que seu Contrato Coletivo é designado, não somente para garantir uma boa renda às tripulações, mas também, sobretudo, para servir de freio aos armadores que registram seus navios fora da sua bandeira.

O que ocorre é um desacordo forte entre os sindicatos de marítimos filiados à ITF nos países industrializados (que detêm a propriedade dos navios e vêem seus membros perderem seus postos de trabalho por culpa do registro fora) e os sindicatos de países pobres fornecedores de mão-de-obra. Entretanto o mais importante para os marítimos de todo o mundo, é que eles estejam unidos contra as vontades dos armadores de descartar uma tripulação nacional em favor de outra, sempre como forma de baratear a força de trabalho.

5.3 – A campanha da ITF contra as Bandeiras de Conveniência

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

Para que as regras impostas pela ITF sejam cumpridas é essencial à atuação dos inspetores, visto que eles são os delegados de organizações nacionais filiadas à ITF nos respectivos países. Os inspetores são responsáveis por realizarem:

- Contato com os sindicatos dos marítimos para agir contra navios sem acordos aceitáveis;
- Conversas com os marítimos a respeito de seus problemas, oferecendo-lhes conselhos e assistência sempre que possível;
- 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;

- 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;
- Agilização de apoio de emergência, como 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;
- Negociação com os representantes do armador em favor dos tripulantes sobre seus reais direitos.

Porém, a ITF só pode ajudar os marítimos que são realmente associados de uma organização filiada ou do Departamento Especial de Marítimos (DEM).

O DEM funciona como um centro administrativo para a condução da campanha e como uma organização sindical para marítimos que não podem, por algumas razões, associar-se a uma organização de marítimos filiada à ITF. Ele abrange dois setores, o administrativo e o político, os quais possuem uma Unidade de Acordos, que processa as solicitações de aprovação de acordos coletivos e as matérias relativas ao chamado “Certificado Azul” - emitido para os armadores pela Secretaria da ITF, uma Unidade de Reclamações (que supervisiona o processo de recebimento de reclamações contra armadores por salários retidos e indenizações por acidentes, etc.) e uma Unidade de Ação para Navios (que procura um vínculo com os inspetores e informa sobre ações industriais e legais contra os navios de Bandeiras de Conveniência).

A campanha política, entretanto, ainda não conseguiu diminuir a quantidade de navios que utilizam os registros de Bandeira de Conveniência, porém a campanha industrial já conseguiu impor salários decentes e condições mínimas a bordo em cerca de 5000 desses navios, dando proteção direta para mais de 123 mil marítimos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Baseando-se no estudo apresentado nesse trabalho sobre as Bandeiras de Conveniência ficam claros os motivos que atraem armadores para essa prática e o quanto ela é vantajosa para os países que cedem suas bandeiras.

Vimos que alguns países começaram a tomar medidas no intuito de diminuir essa prática, no entanto, foi visto que não foi o suficiente para conter o avanço das BDC que vem crescendo cada vez mais.

É perceptível que o mais importante nesse mercado é o dinheiro, visto que os armadores sabem das consequências quando arvoram BDC a bordo de seus navios. É necessário que sejam tomadas medidas tais como a exclusão da navegação de cabotagem (adotada por alguns países), impedimento de atracar nos principais portos, exclusão de determinada rotas de navegação e também a informação do que é e da prática desse sistema para as pessoas, visto que os navios de passageiros hoje em dia, em sua grande maioria, fazem uso desse sistema inescrupulosos e sem ética.

Apesar de parecer difícil acabar com essa prática, talvez essas medidas, em longo prazo, consigam pelo menos conter o avanço da utilização das BDC e assim tornar segura a navegação para nós que trabalhamos na Marinha Mercante.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- 1 – Apostila de OPN do professor Palhas. (sobre terrorismo e pirataria).
- 2 - Blog mercante. Sistema antipirataria. Disponível em:
<http://www.blogmercante.com/2011/03/se-preparem-piratas/> Acessado em 4 de julho de 2012.
- 3-DESCHAMPS, Ruy. Bandeiras de Conveniência – Benefícios e Malefícios. Rio de Janeiro, CIAGA, 2010.
- 4 - FlagofConvenience. Disponível em < <http://flagspot.net/flags/xf-conv.html> > Acessado em 29 de junho de 2012.
- 5 – FEMAR, Bandeira de Conveniência e Registro Especial Brasileiro. Rio de Janeiro, FEMAR, 2000.
- 6 - ITF - International Transport Workers Federation. Disponível em:
<<http://www.itfglobal.org>> Acessado em 4 de julho de 2012.
- 7 - Jus Vigilantibus. Das embarcações: uma discussão acerca dos registros abertos (segundo registro e bandeira de conveniência). Disponível em:<<http://jusvi.com/artigos/40940>> Acessado em 13 de julho de 2012.
- 8 -Notícias Jurídicas. Paraísos Fiscais. Júris. 31 de maio de 2008. Disponível em:
<<http://doc.jurispro.net/articles.php?lng=pt&pg=13077>> Acesso em: 13 de julho de 2012.
PINHEIRO,
- 9 -Organização Marítima Internacional. Disponível em: <<http://www.imo.org>> Acessado em 29 de junho de 2012.
- 10 – PINHEIRO, Nicoli. Bandeiras de Conveniência – Lucro x Exploração. Rio de Janeiro, CIAGA, 2006
- 11 – SOUZA François Armand. Noções de Economia dos Transportes Marítimos. Rio de Janeiro, CIAGA.

