

**CENTRO ESTADUAL DE EDUCAÇÃO TECNOLÓGICA PAULA SOUZA
FACULDADE DE TECNOLOGIA DE PRAIA GRANDE
CURSO DE TECNOLOGIA EM COMÉRCIO EXTERIOR**

**ALINE DOS SANTOS HONORATO
FELYPE SANTOS DO VALLE**

**NAVIOS DE BANDEIRA DE CONVENIÊNCIA: IMPLICAÇÕES
ECONÔMICAS E DESAFIOS AMBIENTAIS NO COMÉRCIO
INTERNACIONAL**

**PRAIA GRANDE
2024**

**ALINE DOS SANTOS HONORATO
FELYPE SANTOS DO VALLE**

**NAVIOS DE BANDEIRA DE CONVENIÊNCIA: IMPLICAÇÕES
ECONÔMICAS E DESAFIOS AMBIENTAIS NO COMÉRCIO
INTERNACIONAL**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
à Faculdade de Tecnologia de Praia Grande,
como exigência parcial para obtenção do título
de tecnólogo em Comércio Exterior.

Praia Grande, 10 de dezembro de 2024.

BANCA EXAMINADORA

Professor Me. Frederico Moreira Carbonari (orientador)
Faculdade de Tecnologia de Praia Grande
(Orientador)

Professor Dr. Fernando Ribeiro dos Santos
Faculdade de Tecnologia de Praia Grande
(Professor Convidado)

Professora Dra. Maria Cristina Pereira da Silva
Faculdade de Tecnologia de Praia Grande
(Professora Convidada)

NAVIOS DE BANDEIRA DE CONVENIÊNCIA: IMPLICAÇÕES ECONÔMICAS E DESAFIOS AMBIENTAIS NO COMÉRCIO INTERNACIONAL

Flag of Convenience Ships: Economic Implications and Environmental Challenges in International Trade

Aline dos Santos Honorato
Fatec Praia Grande
Aline.honorato@fatec.sp.gov.br

Felype Santos do Valle
Fatec Praia Grande
Felype.valle@fatec.sp.gov.br

Orientador: Professor Me. Frederico Moreira Carbonari

RESUMO

O transporte marítimo é de extrema importância no comércio exterior, representando 90% da movimentação de mercadorias internacionais. Dito isso uma prática que tem se tornado cada vez mais comum, nesse ramo, ao longo da história, é a de adotar Bandeiras de Conveniência. Os Navios de Bandeiras de Conveniência, são aqueles registrados em países com regulamentações mais flexíveis. O uso dessas bandeiras gera benefícios para os armadores que optam por essa prática para a maximização de seus lucros. Porém essa atividade tem levantado questões sérias como condições de trabalho inadequadas e riscos na segurança e sustentabilidade ambiental. O assunto se torna relevante ao notar que metade da frota marítima global, está registrada em países de bandeira de conveniência, tendo como foco as bandeiras panamenhas, liberianas e marshallinas. A abordagem de pesquisa escolhida foi exploratória, onde foi abordado as vantagens e desvantagens dessa prática, seus impactos sociais e ambientais, bem como seu histórico e descrição de quais são as bandeiras consideradas de conveniência.

PALAVRAS-CHAVE: Bandeira de Conveniência. Navio. ITF. OMI. UNCTAD.

ABSTRACT

Maritime transport is extremely important in foreign Trade, representing 90% of the movement of international goods. That said, a practice that has become increasingly common in this field, throughout history, is to adopt Flags of Convenience. Flags of Convenience Ships are those registered in countries with more flexible regulations. The use of these flags generates benefits for shipowners who opt for this practice to maximize their profits. However, this activity has raised serious issues such as inadequate working conditions and risks to safety and environmental sustainability. The subject becomes relevant when noting that half of the global maritime fleet is registered in flag of convenience countries, focusing on the Panamanian, Liberian and Marshallese flags. The research approach is exploratory, addressing the advantages and disadvantages of this practice, its social and environmental impacts, and its history and description of which flags are considered to be of convenience.

KEY-WORDS: *Flag of convenience. Ship. Shipowner. IMO. ITF Maritime Environment.*

1. INTRODUÇÃO

Segundo Stopford (2009), o transporte marítimo é a espinha dorsal do comércio global, sendo responsável por cerca de 90% da movimentação de mercadorias internacionais. Nesse cenário, destaca-se a prática do registro de navios sob bandeiras de conveniência, uma estratégia amplamente adotada no setor de movimentações marítimas para reduzir custos operacionais e flexibilizar regulamentações.

Segundo a Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF) (2023), Navios de Bandeira de Conveniência são aqueles registrados em países que oferecem condições menos rigorosas de fiscalização, taxas reduzidas e legislação trabalhista mais permissiva. Esta prática, apesar de sua relevância econômica, suscita debates sobre seus impactos no comércio internacional, nas condições de trabalho marítimo e na sustentabilidade ambiental.

De acordo com a Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD) (2023), estes navios representam 50% da capacidade total de transporte marítimo global. De acordo com a Organização Marítima Internacional (IMO) (2023), os principais Estados de bandeira de conveniência, são o Panamá, a Libéria e as Ilhas Marshall, que dominam a frota mundial. A utilização de bandeiras de conveniência levanta questões complexas e multifacetadas que vão muito além de relações econômicas e de eficiência operacional.

Stopford (2009, p.29) destaca que:

“A eficiência e a capacidade dos navios em transportar grandes volumes de mercadorias de forma econômica tornam o modal marítimo essencial para o crescimento e desenvolvimento das economias globais”.

"Navios de bandeira de conveniência frequentemente não cumprem as regulamentações internacionais de segurança e apresentam condições de trabalho inadequadas, prejudicando a tripulação e aumentando o risco de acidentes marítimos" (ITF, 2020).

A escolha do tema se justifica pela relevância de compreender o aumento exacerbado de navios de bandeira de conveniência e os impactos causados por esse tipo de segmento. Investigar esse fenômeno é essencial para entender os desafios e as oportunidades associadas às bandeiras de conveniência.

O objetivo geral deste artigo é analisar as motivações operacionais que levam as empresas a optarem pelo registro de navios em países de bandeira de conveniência, as consequências e impactos que essa escolha causa no cenário de comércio exterior.

Como objetivos específicos, este artigo irá analisar os principais desafios legais e regulatórios enfrentados por navios de bandeira de conveniência. Compreender as implicações econômicas para armadores e Estados de bandeira. Avaliar as consequências causadas no meio ambiente associados aos navios de bandeira de conveniência

2. HISTÓRICO SOBRE OS NAVIOS DE BANDEIRA DE CONVENIÊNCIA

Conforme os Portos do Paraná (2015), a bandeira do navio tem suma importância para seus fins legais, o Estado que concede a bandeira mantém um efetivo controle sobre as embarcações nele registrados, mantendo-os atrelados à sua legislação. A problemática está em torno justamente dessa questão, muitos armadores optam por usar bandeiras de países onde a legislação é menos rígida, utilizados por conveniência.

Ainda segundo Portos do Paraná (ibid):

“Existem diferentes tipos de registro de navios, considerando as normas adotadas pelos diversos países, e que podem ser classificados em Registros Nacionais e em Registros Abertos. Nos Registros Nacionais, o estado que concede a bandeira mantém um efetivo controle sobre as embarcações nele registrados, mantendo-os atrelados à sua legislação. Os Regimes Abertos se dividem em Registros de Bandeira de Conveniência e Segundos Registros.”

Estes registros não são signatários de convenções internacionais de extrema importância no cenário da navegação, além disso, não são impostos vínculos entre os países em que a bandeira foi registrada e os navios.

De acordo com Duarte (2013) e Martins (2013) nota-se a utilização de bandeiras de conveniência é datada desde o século XVI, onde comerciantes britânicos usavam a bandeira da Espanha para poderem comercializar nas Índias Ocidentais, ação que era um monopólio da Espanha e Portugal. Os Estados Unidos foram datados como o primeiro país a utilizar a bandeira do Panamá, quando optaram pelo uso da bandeira panamenha, a fim de fugir das restrições impostas pela Lei Seca, que proibia a venda de bebidas alcoólicas a bordo.

Porém foi só na Segunda Guerra Mundial que essa prática se tornou popular, onde muitos armadores registraram bandeiras de países neutros em seus navios, a fim de terem mais segurança em suas frotas, evitando bombardeios dos países envolvidos no conflito armado. Após o fim da Segunda Guerra Mundial, muitos armadores mantiveram seus registros em bandeiras de conveniência, devido à significativa redução de encargos tributários e trabalhistas e conseqüentemente angariava mais lucro para os envolvidos.

Segundo apontamentos de Girvin (2011), a prática de bandeiras de conveniência, ao permitir que armadores escolham registros em países com regulamentações marítimas mais brandas, facilita a evasão de normas rigorosas

de segurança e normas ambientais, resultando em desafios de fiscalização e aplicação da lei.

Atualmente segundo a ITF (2023), a utilização de bandeiras de conveniência é considerada um método usual entre os armadores.

Além disso, a prática de adoção de bandeiras de conveniência coloca em evidência questões de soberania e responsabilidade sobre as embarcações, uma vez que os Estados que oferecem essas bandeiras nem sempre possuem capacidade fiscalizadora suficiente para garantir o cumprimento de normas internacionais. No Brasil, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e a Marinha do Brasil desempenham papéis fundamentais na fiscalização dos navios que operam em águas jurisdicionais brasileiras, embora as limitações de competência internacional dificultem o monitoramento de navios registrados em países estrangeiros.

O Brasil instituiu o segundo registro denominado Registro Especial Brasileiro (REB) pela Lei no 9.432/97 que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

2. 1 Vantagens e Desvantagens da aquisição da bandeira de conveniência

Além das principais motivações de custos operacionais e tributários, há também uma fiscalização regulatória mais flexível permitindo que o armadores maximizem seus lucros, mesmo que isso ocorra a partir do não cumprimento das normas de segurança e condições de trabalho.

Segundo apontamentos de Bergantino e Coppejans (2000 p.97):

“Os armadores são motivados em sua escolha de bandeira por certos critérios, muitos dos quais podem ser vistos como relacionados a questões de gestão, como considerações de marketing ou a decisão de reduzir custos de insumos, ou seja, custos de tripulação. As vantagens oferecidas aos donos de navios em registros abertos são as menores restrições sobre onde o navio deve ser construído ou reparado e em quais portos pode entrar, a ausência de taxas sobre reparos realizados fora do país de registro, a possibilidade de escolha da mão-de-obra em qualquer país do mundo, a menor taxa das receitas obtidas no exterior e a maior proteção aos credores.”

A indústria da navegação marítima é genuinamente globalizada, onde a construção do navio é realizada em um país, a contratação da tripulação em outro e os insumos para a gestão em outro, tudo em prol da economia de

recursos e visando o lucro a ser obtido com a prestação de serviço de fretes desses navios.

Os Estados que oferecem este tipo de registro caracterizam-se pela total facilidade de registro, pouca ou nenhuma carga tributária, incentivos de ordem fiscal e fraca fiscalização do cumprimento das normas e regulamentos nacionais ou internacionais por parte das embarcações neles registrados.

A CNUDM III - Convenção das Nações Unidas Sobre Direito do Mar, especificamente em seu artigo 91 (CNUDM, 1982), expressa a obrigatoriedade de as embarcações possuírem vínculo com um único país que o submeterá à jurisdição exclusiva do Estado de Registro. Convém, nesse momento, informar que navio só será classificado como bandeira de conveniência após o término de sua construção.

Contudo, os navios caracterizados como de registro nacional seguem diretrizes rígidas com códigos e condutas estabelecidas pela IMO, para o melhor cumprimento das normas internacionais, como o Código Internacional de Gerenciamento de Segurança (ISM Code), que foi criado para estabelecer normas de gestão de segurança e proteção ambiental a bordo dos navios, ele exige que as empresas de navegação implementem sistemas de gestão de segurança (Safety Management Systems - SMS).

Segundo a (IMO 2015), a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Safety of Life at Sea - SOLAS) é uma das convenções mais importantes da organização, criada após o desastre do Titanic em 1912. O objetivo principal da SOLAS é assegurar que os navios sejam construídos, equipados e operados de forma a garantir a segurança da tripulação, passageiros e carga. A convenção exige que os navios estejam equipados com sistemas de comunicação e navegação atualizados, como radares e sistemas de localização via satélite, para evitar acidentes no mar.

Países que adotam bandeiras regularizadas aplicam e fiscalizam rigorosamente tanto o ISM Code quanto a SOLAS, mantendo altos padrões de segurança a bordo, minimizando riscos de acidentes e protegendo o bem-estar dos tripulantes e do meio ambiente. Em contrapartida, países que oferecem bandeiras de conveniência costumam ter regras menos rígidas e menor fiscalização, o que pode comprometer tanto a segurança quanto a responsabilidade ambiental das operações marítimas.

2. 2. Condições laborais

A Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF) desempenha um papel crucial na defesa dos direitos dos trabalhadores marítimos e na promoção de condições de trabalho seguras e justas em todo o mundo.

A ITF é uma federação democrática, hoje reconhecida como a autoridade em transportes líder no mundo, preconizando diretrizes para que as condições trabalhistas se tornem mais próximas dos padrões mundiais de trabalho.

As condições trabalhistas a bordo dos navios de conveniência têm sido objeto de preocupação e debate, refletindo os desafios enfrentados pelos colaboradores que trabalham nessas embarcações. Enquanto a indústria naval busca maximizar eficiência e lucratividade, os trabalhadores muitas vezes enfrentam condições adversas e até mesmo violações de direitos humanos básicos.

Segundo as considerações da Organização Internacional do Trabalho (OIT, 2018), a falta de qualificação e de treinamento adequado entre trabalhadores marítimos em navios de bandeira de conveniência compromete não só a segurança dos próprios trabalhadores, mas também, a integridade da navegação e a proteção ambiental.

O uso de bandeiras de conveniência tem impactos diretos sobre os custos trabalhistas, permitindo que as empresas paguem salários consideravelmente menores do que aqueles estabelecidos em convenções internacionais. Como observado em navios de contêineres alemães em 1997. (GRIFFITH UNIVERSITY, 2021).

De acordo com estudos NAUTILUS INTERNATIONAL (2020), essas embarcações permitem a contratação de tripulantes com salários significativamente mais baixos, o que, em alguns casos, pode reduzir os custos com mão de obra em até 74%.

"Os tripulantes de navios de bandeira de conveniência frequentemente enfrentam condições precárias de trabalho e vida, incluindo espaços apertados, falta de privacidade e alimentação inadequada, o que gera um ambiente de trabalho insalubre e estressante" (Greenpeace, 2020).

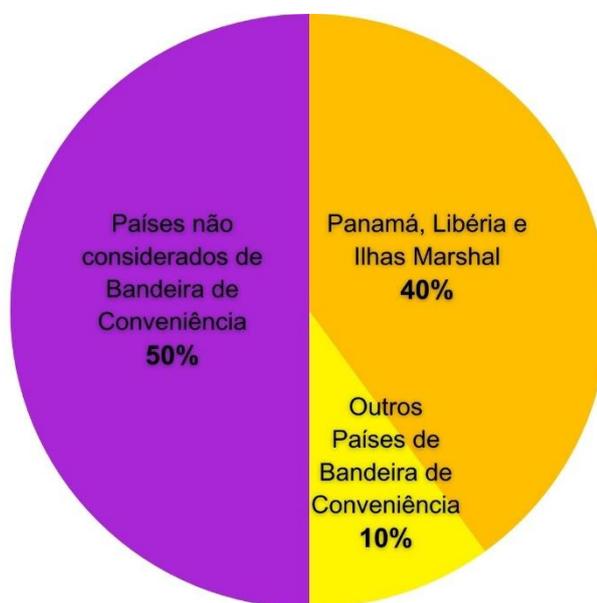
Esses fatores, combinados com a falta de fiscalização rigorosa, podem resultar em uma deterioração das condições de trabalho e em um aumento da competitividade desleal entre as empresas do setor.

2.3. Países de Bandeiras de Conveniência

O comitê de práticas aceitáveis da ITF (que gerencia a campanha da ITF contra as Bandeiras de Conveniência) criou uma lista de quais são os países considerados de Bandeira de Conveniência, são:

Antígua e Barbuda, Bahamas, Barbados, Belize, Bermuda (RU), Bolívia, Camboja, Camarões, Ilhas Cayman, Cômoros, Ilhas Cook, Chipre, Guine Equatorial, Ilhas Faroe (FAS), Registro Internacional de Navios Francês (FIS), Registro Internacional de Navios Alemão (GIS), Geórgia, Gibraltar (RU), Honduras, Jamaica, Líbano, Libéria, Madeira, Malta, Ilhas Marshall (EUA), Maurício, Moldávia, Mongólia, Myanmar, Antilhas Holandesas, Coreia do Norte, Palau, Panamá, San Marino, São Tomé e Príncipe, Serra Leoa, São Cristóvão e Nevis, St Vincent, Sri Lanka, Tanzânia (Zanzibar), Togo, Tonga e Vanuatu.

Figura 1. Percentual da frota marítima em escala global



Fonte: ITF (2023), elaborado pelos autores (2024).

A Figura 1 (Gráfico de percentual) demonstra graficamente dados dispostos no site da Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF), datado no ano 2023, que revelam uma porcentagem de 40% da frota

mundial registrada em países de bandeiras de conveniência, tendo os países Panamá, Libéria e Ilhas Marshall como líderes na procura de bandeiras registradas pelos armadores.

Segundo dados fornecidos pela UNCTAD (2023) o Panamá lidera o ranking como o país com a maior frota registrada dentre a lista acima com um total aproximado de 8.000 unidades de navios com uma tonelagem bruta de 320 milhões em movimentação, em segundo lugar encontra-se a Libéria com 4.500 unidades de navios registrado e uma tonelagem bruta de 170 milhões em movimentação. As ilhas Marshall segundo os dados encontra-se em terceiro lugar com 1.600 navios registrados com 63 milhões de toneladas movimentadas no último ano.

Essas jurisdições oferecem incentivos como impostos baixos ou até isenções fiscais, resultando em grandes perdas de receita tributária para os países onde essas empresas realmente operam.

Europa, esse sistema provoca perdas significativas, especialmente em arrecadação de impostos e contribuições sociais devidas aos trabalhadores marítimos. Segundo dados da Comissão Europeia (2003) as perdas fiscais associadas ao uso de bandeiras de conveniência afetam a competitividade das empresas que operam sob bandeiras nacionais, contribuindo para um desequilíbrio no mercado internacional de transporte marítimo.

O Panamá é amplamente reconhecido como um dos principais destinos para o registro de embarcações, atraindo armadores de diversas partes do mundo. O regime fiscal panamenho oferece vantagens significativas para o registro de embarcações. O país é conhecido por seus impostos baixos e pela ausência de impostos sobre a renda obtida fora do território nacional. Esse cenário proporciona um ambiente financeiro atraente para armadores, reduzindo custos operacionais.

Segundo o PANAMAHAMBURG (2024) as vantagens oferecidas pelo país podem ser atribuídas a fatores como:

- Livre nacionalidade dos armadores
- Atendimento ágil e eficiente (24 horas)
- Isenções fiscais sobre serviços públicos do comércio marítimo
- Conformidade com os acordos internacionais de segurança marítima
- Não há requisitos de tonelagem mínima ou idade da embarcação

- Segurança em matéria de Registro
- Ampla rede de consulados ao redor do mundo
- Registro especial de casco nu
- Desconto de até 100% para embarcações recém-construídas de acordo com sua tonelagem
- Desconto de até 100% para embarcações pertencentes a um importante grupo econômico
- Desconto de até 15% para embarcações já registradas no Panamá com base na não detenção pela PSC durante os últimos 24 meses.

A escolha da bandeira sob a qual um navio é registrado tem implicações financeiras significativas para armadores. Nos Estados Unidos, as taxas de registro para navios podem ultrapassar US\$ 50.000 anuais, variando conforme o tamanho e o tipo da embarcação (PANA HAMBURG, 2024; INTERTRUST PANAMÁ, 2024). Este custo elevado pode ser um fator desmotivador para armadores que buscam maximizar seus lucros e reduzir custos operacionais.

Em contrapartida, o Panamá oferece uma estrutura de custos bem mais acessível. Para navios com até 2.000 toneladas de registro bruto (GRT), a taxa de registro no Panamá é de apenas US\$ 500. Para embarcações entre 2.000 e 5.000 GRT, a taxa é de US\$ 2.000. Navios que têm até 15.000 GRT pagam cerca de US\$ 3.000. Para embarcações que superam essa tonelagem, a taxa máxima pode chegar a US\$ 6.500, dependendo da tonelagem adicional (PANA HAMBURG, 2024; INTERTRUST PANAMÁ, 2024).

A Libéria possui um dos registros de navios mais bem organizados e eficientes do mundo, administrado pela *Liberian International Ship and Corporate Registry* (LISCR), com sede nos Estados Unidos. O registro liberiano é conhecido pela rapidez e eficiência no processamento de registros, o que é atraente para armadores que procuram economizar tempo em processos burocráticos, assim como a oferta de anonimato que permite a propriedade das embarcações seja registrada de maneira mais discreta, protegendo os interesses dos proprietários. Isso pode ser vantajoso em termos de confidencialidade e gestão de riscos comerciais.

Segundo Mitroussi (2010) a bandeira da Libéria é amplamente reconhecida e aceita por organizações internacionais como a IMO, o que facilita a operação dos navios sob essa bandeira em águas internacionais.

Além disso, a Libéria oferece incentivos fiscais consideráveis, o que permite às empresas de navegação evitar a tributação corporativa em muitos casos. Isso é um atrativo importante para as empresas que buscam aumentar a lucratividade. Outro aspecto vantajoso é a redução da burocracia. O país proporciona uma facilidade maior no processo de registro e saída de embarcações, o que o torna uma opção popular entre os armadores que buscam evitar as regulações mais rígidas dos seus países de origem.

As Ilhas Marshall possuem uma regulamentação marítima considerada amigável aos negócios. As leis locais são baseadas em normas internacionais, mas sem a rigidez de países mais tradicionais. Isso facilita o registro e operação dos navios com menos exigências burocráticas. Além disso, o país não impõe requisitos rígidos sobre a nacionalidade da tripulação, permitindo que os armadores contratem tripulações de países com menores custos de mão de obra.

O registro de navios das Ilhas Marshall é gerido pela *Republic of the Marshall Islands (RMI) Maritime Registry*, com escritórios ao redor do mundo, facilitando o suporte global e processos administrativos rápidos. A RMI é amplamente reconhecida por sua eficiência e cumprimento dos principais tratados e convenções internacionais, como a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) e a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL).

2.4 Os impactos ambientais associados aos navios de bandeira de conveniência

Para combater os problemas associados aos navios de bandeira de conveniência, organizações internacionais como a Organização Marítima Internacional (IMO) têm implementado regulamentações mais rigorosas e promovido maior transparência e responsabilidade. O Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marítimo (MEPC) implementou iniciativas, como o Índice de Eficiência Energética para Novas Construções (EEDI) e o Plano de Gerenciamento de Eficiência Energética do Navio (SEEMP), (IMO, 2011). São passos importantes para melhorar a sustentabilidade, mas a eficácia dessas medidas depende da sua aplicação uniforme e do cumprimento por todas as bandeiras, incluindo as de conveniência.

Segundo Alderton e Winchester (2002 p.35) “os navios deste tipo de segmento são muitas vezes associados a padrões mais baixos de conformidade ambiental e regulatória”. A falta de fiscalização rigorosa facilita práticas inadequadas, como o descarte ilegal de resíduos tóxicos e o aumento das emissões de poluentes atmosféricos. Estudos indicam que bandeiras de conveniência estão diretamente ligadas a acidentes ambientais, como derramamentos de óleo. Estes fatores agravam os impactos ambientais do comércio marítimo e dificultam os esforços globais de sustentabilidade.

Segundo Chircop (2012) o uso desse tipo de embarcação sem regulamentação levanta preocupações significativas quanto à segurança marítima e à aplicação das normas internacionais, já que muitas vezes essas bandeiras são registradas em países com regulamentações mais flexíveis e fiscalização limitada, o autor argumenta sobre a desconexão entre o estado de bandeira e o controle efetivo do navio, que pode comprometer a implementação de práticas sustentáveis e a proteção do meio ambiente marinho.

Um estudo feito por Stein (2011), demonstra diversos acidentes em navios de bandeira de conveniência, são alguns deles:

Torrey Canyon: Construído nos Estados Unidos, reformado no Japão, registrado na Libéria, segurado em Londres e com tripulação italiana. Em 1967 derramou 123 mil toneladas de petróleo causando uma mancha de 300 km² próximo à costa da Grã-Bretanha.

Érika: O navio de bandeira do registro aberto da ilha de Malta, em 1999 derramou mais de 20 mil toneladas de óleo próximo a costa da Bretanha Francesa, deixando mais de 400 km do litoral francês afetado.

Outro grande acidente envolvendo os Navio de Bandeira de Conveniência, foi o do navio MV Wakashio em 2020, nas Ilhas Maurício. Segundo a IMO (2020?), o navio continha 3.894 toneladas de óleo combustível, 207 toneladas de diesel e 90 toneladas de óleo lubrificante.

De acordo com a Organização das Nações Unidas (ONU) (2020), O navio é japonês, porém navegava sob bandeira do Panamá. Segundo a BBC (2021), o capitão do navio é da Índia e o primeiro oficial, de Siri Lanka. Esses são os fatos que confirmam o MV Wakashio ser um navio de bandeira de conveniência.

Conforme a UNCTAD (2020), estimativas indicam que o MV Wakashio vazou entre 1.000 e 2.000 toneladas de óleo combustível nas Ilhas Maurício,

além disso alguns dias depois o navio se pariu em dois. A UNCTAD ainda afirma, esse ser considerado o pior vazamento da história das Ilhas Maurício, que colocou em risco a economia, a segurança alimentar, a saúde e a indústria de turismo de US\$ 1,6 bilhão no país.

Segundo Estadão (2020), o acidente todo ocorreu quando o navio se chocou aos recifes colados à costa das Ilhas. O Estadão informa que o navio deveria passar a pelo menos 22 milhas da costa de Maurício, mas saiu da rota. ISTOÉ (2021) aponta que o comandante deu instruções para aproximação das Ilhas Maurício, para que a tripulação tivesse cobertura em seus celulares. A ISTOÉ afirma que, em julgamento, o capitão assumiu estar acontecendo uma festa de aniversário e afirmou ter consumido álcool.

Os fatos ocorridos no último caso mencionado, mostram os riscos que os Navios de Bandeira de Conveniência podem oferecer. A falta de profissionalismo da tripulação do navio, provavelmente gerada pela falta de treinamento adequado, acarretou um prejuízo gigantesco para as Ilhas Maurício. De acordo com a ONU (2020), a UNCTAD acredita que “uma forma eficiente de resolver o dilema é incentivar a participação universal em tratados internacionais, que exigem a adesão de todos os países”. Portanto vale ressaltar a seguinte citação:

“É sem dúvida uma fraqueza decorrente da natureza humana que seja necessário um grande desastre para obrigar o homem a visualizar as consequências possíveis de sua atividade no mundo” (Legendre, 2007 apud Stein, 2011).

3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Para elaboração deste presente estudo foram realizadas pesquisas sistematizadas em bases de dados de fonte eletrônica como: Google Acadêmico e SCIELO. Além de sites e livros especializados no tema. A escolha do tipo de pesquisa foi a exploratória que segundo Gil (2019), a pesquisa exploratória visa proporcionar maior familiaridade com o problema o tornando compreensível.

As informações foram obtidas por meio do estudo de pesquisa bibliográfica que abordam a importância da discussão sobre os Navios de Bandeira de conveniencia na questão do comércio internacional marítimo. Foi utilizado palavras chaves como: navios de bandeira de conveniência, lesão

marítima, segurança no mar. Tendo em vista essas bases acadêmicas foi possível realizar estudos detalhados para a estruturação do artigo.

4. ANÁLISE DOS RESULTADOS

Os dados revelam que a prática de adotar bandeiras de conveniência é amplamente difundida, com milhares de embarcações registradas sob essas jurisdições, o que representa uma parte significativa da tonelagem bruta global movimentada.

Nota-se, pelos dados obtidos, que a prática de bandeiras de conveniência em navios, tem ação desde o séc. XVI, conforme os estudos de Duarte e Martins (ambos em 2013), tomando rumos diferentes, por motivos que mudam conforme as necessidades da época em que realizada, progredindo esse costume ao longo dos anos. Compreende-se então, essa não se tratar de uma atividade recente, mas sim de algo antigo, ou seja, que vem sendo realizado a séculos. Conforme o gráfico elaborado pelos autores, que demonstra que metade da frota marítima global é formada por navios de bandeiras de conveniência, observa-se que essa é não só uma execução antiga, mas também popular nos dias atuais.

Berganito e Copperjans (2000, p97), justificam essa ser uma atitude tomada em prol do marketing e da redução de custos e insumos, para os armadores. Em contrapartida Girvin (2011), aponta que essa prática permite a facilitação a evasão de normas rigorosas de segurança e normas ambientais, resultando em desafios de fiscalização e aplicação da lei. Concluindo que essa ação pode gerar benefícios para os armadores, porém, tem grandes chances de contribuir para a execução de problemas sociais e ambientais.

Os riscos explorados pelo autor acima, se tornam ainda mais evidentes quando a OIT (2018) declara que a falta de qualificação e de treinamento adequado dos trabalhadores compromete não só a segurança deles, mas também, a integridade da navegação e a proteção ambiental. Estudos de NAUTILUOS INTERNATIONAL (2020) afirmam que a adoção de bandeiras de conveniência, podem reduzir os custos com mão de obra em até 74, pelo fato de essa adoção permitir a contratação de tripulantes com salários significativamente mais baixos. Portanto esses dados, não só condizem uns com os outros, como

se completam, tornando ainda mais evidentes os problemas do uso das bandeiras de conveniência, listados no parágrafo anterior.

Contudo as condições laborais e os aspectos ambientais são igualmente problemáticos, dada a falta de rigidez nas práticas de sustentabilidade. A eficácia das normas internacionais, como aquelas estabelecidas pela Organização Marítima Internacional (IMO), é fundamental para minimizar esses desafios e assegurar um equilíbrio entre prosperidade econômica e compromisso social e ambiental.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste presente estudo buscou-se explorar a interseção entre o comércio exterior e a utilização de navios de bandeira de conveniência, expondo suas implicações laborais, regulatórias, comerciais e ambientais. A análise indicou que nações como Panamá, Libéria, Ilhas Marshall e Bahamas têm influência crucial no cenário marítimo mundial, atraindo numerosas frotas graças a políticas fiscais atrativas, regulações flexíveis e eficazes processos de registro. Embora as bandeiras de conveniência ofereçam uma redução imediata nos custos operacionais, as consequências globais são alarmantes. A perda de arrecadação fiscal, a degradação ambiental e as condições de trabalho precárias afetam negativamente as economias e ecossistemas por onde esses navios transitam. Os benefícios econômicos imediatos para os armadores se traduzem em prejuízos significativos para a economia global, que precisa absorver os custos sociais e ambientais gerados por essa prática.

Uma solução potencial seria a criação de uma agência internacional unificada que seja responsável por fiscalizar as condições de trabalho e práticas ambientais nos países que oferecem bandeiras de conveniência, afim de equilibrar a economia e a hegemonia dentro do cenário mundial de navegação marítima. A adoção de sanções comerciais contra navios que não cumpram normas ambientais ou trabalhistas também poderia incentivar melhores práticas.

Esta é uma das possíveis maneiras de se manter a integridade do comércio marítimo global e de garantir que os ganhos econômicos não são obtidos à custa de más condições de trabalho ou de danos ambientais.

REFERÊNCIAS

ALDERTON, T.; WINCHESTER, N. **Globalization and de-regulation in the maritime industry**. *Marine Policy*, v. 26, n. 1, p. 35-43, 2002. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0308597X01000343>. Acesso em: 9 set. 2024.

ALVARENGA, H. **Matriz de transportes do Brasil à espera dos investimentos**. Disponível em: <https://ilos.com.br/matriz-de-transportes-do-brasil-a-espera-dos-investimentos/>. Acesso em: 31 ago. 2024.

BBC NEWS. **Mauritius Oil Spill: MV Wakashio Ship Captain Sentenced**. [S.l.]: BBC, 2021. Disponível em: <https://www.bbc.com/news/world-africa-59800519>. Acesso em: 24 nov. 2024.

BERGANTINO, A.S; COPPERJANS, L. **Shipowner preferences and user charges: allocating port infrastructure costs**. *Transportation Research*, 36E, p 97-113, 2000.

CHIRCOP, Aldo et al. (Ed.). **The regulation of international shipping: international and comparative perspectives: essays in honor of Edgar Gold**. Martinus Nijhoff Publishers, 2012.

COMUNICADO DE IMPRENSA. **DO RESPECTIVO RELATÓRIO NÃO DEVE SER CITADO OU RESUMIDO NA IMPRENSA ESCRITA, O. C. D. C. DE I. E.; DE:R. OU M. E**. Disponível em: https://unctad.org/system/files/press-material/PR22025_RMT22_pt_Final.pdf. Acesso em: 30 abr. 2024.

DUARTE, Carolina Piacente. **Bandeiras de Conveniência: Uma Abordagem Realista**. 2013. 31p. Monografia (Bacharel em Ciências Náuticas) - Curso de Formação de Oficiais da Marinha Mercante, Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, Marinha do Brasil. Rio de Janeiro, 2013.

ESTADÃO. **Navio Parte Em Dois E Ameaça Ilhas Maurício No Índico**. [S.l.]: ESTADÃO, 2020. Disponível em: <https://marsemfim.com.br/navio-parte-em-dois-e-ameaca-ilhas-mauricio-no-indico/>. Acesso em: 24 nov. 2024.

EUROPEAN COMMISSION (Comissão Europeia). **Maritime Transport and Flag of Convenience: State Aid Guidelines**. 2003. Disponível em: https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/news/2003-flag-of-convenience_en. Acesso em: 15 out. 2024.

FEITOSA, Francisco Renato Fernandes; DE SOUSA, Eliane Pinheiro. Índice de sustentabilidade ambiental das empresas de calçados de Juazeiro do Norte, CE.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 2002.

GIRVIN, S. D. **Carriage of goods by sea**. Vol. 871. Londres, England: Oxford University Press, 2011. Acesso em: 30 ago. 2024.

GREENPEACE. *The Hidden Costs of Flags of Convenience*. 2020. Disponível em: <https://www.greenpeace.org>. Acesso em: 10 nov. 2024.

GRIFFITH UNIVERSITY. *The Globalization of Flags of Convenience and the Impacts on Labor and Regulation*. Griffith Research Repository, 2021. Disponível em: https://researchrepository.griffith.edu.au/bitstream/handle/10072/123456/Globalization_FOC.pdf. Acesso em: 10 out. 2024.

HG.ORG. **Maritime Law: Panama**. Disponível em: <https://www.hg.org/legal-articles/maritime-law-panama-26552>. Acesso em: 10 set. 2024.

IMO, Organização Marítima Internacional. **Registro de Navios e Questões de Registro Fraudulento**. S.l.: IMO, 2019? Disponível em: <https://www.imo.org/en/OurWork/Legal/Pages/Registration-of-ships-and-fraudulent-registration-matters.aspx>. Acesso em: 27 mar. 2024

_____. **Medidas de Eficiência Energética**. S.l.: IMO, 2011? Disponível em: <https://www.imo.org/es/OurWork/Environment/Pages/Technical-and-Operational-Measures.aspx>. Acesso em: 15 out. 2024

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO). *Panama*. Disponível em: <https://www.imo.org/en/OurWork/TechnicalCooperation/Pages/Panama.aspx>. Acesso em: 08 set. 2024.

_____. **Responding to MV Wakashio oil spill**. Centro de Mídias da IMO. [S.l.]: IMO, [2020?]. Disponível em: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Wakashio-FAQ.aspx>. Acesso em: 24 nov. 2024.

INTERTRUST PANAMÁ. *Ship Registration in Panama*. Disponível em: <https://intertrustpanama.com/panama-en/panama-ship-registration/>. Acesso em: 06 out. 2024.

ISTOÉ. **Capitão De Navio Condenado A 20 Meses De Prisão Por Vazamento De Petróleo Nas Ilhas Maurício**. [S.l.]: ISTOÉ, 2021. Disponível em: <https://istoedinheiro.com.br/capitao-de-navio-condenado-a-20-meses-de-prisao-por-vazamento-de-petroleo-nas-ilhas-mauricio/>. Acesso em: 24 nov. 2024.

ITI-UK. **Panama Ship Registry – Privacy**. Disponível em: <https://www.iti-uk.com/panama-ship-registry-privacy/>. Acesso em: 11 set. 2024.

ITF, International Transport Workers' Federation. **Bandeiras de Conveniência**. Disponível em:

<https://www.itfglobal.org/pt/sector/seafarers/bandeiras-de-conveni%C3%Aancia>. Acesso em: 09 abr. 2024.

_____. **A ITF Adiciona San Marino à lista de Bandeiras de Conveniência.** [S.l.]: ITF, 2023. Disponível em: <https://www.itfglobal.org/pt/news/itf-adiciona-san-marino-lista-de-bandeiras-de-conveniencia>. Acesso em: 10 abr. 2024.

Lam, J. S. L., & Lassa, J. A. (2017). **Risk assessment framework for exposure of port infrastructure to climate change.** *Marine Policy*, v.75, p.210-221.

LEGENDERE, Claire. **Projet de convention Internationale sur La responsabilité civile em matière de pollution par les hydrocarbures, in DMF (Droit Maritime Français), tomo XXI (1969), Paris, p. 131** Apud CEDEÑO DE BARROS, José Fernando. **Direito do Mar e do Meio Ambiente.** São Paulo: Lex Editora/Aduaneiras, 2007, p. 77

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de Metodologia Científica.** 5 ed. São Paulo: Atlas, 2003.

Maritime - IRI. Disponível em: <<https://www.register-iri.com/maritime/>>. Acesso em: 29 set. 2024.

MARTINS, Flávio Augusto Dias. **Bandeiras de Conveniência - Uma Realidade Inconveniente.** 2013. 34p. Monografia (Bacharel em Ciências Náuticas) - Curso de Formação de Oficiais da Marinha Mercante, Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, Marinha do Brasil. Rio de Janeiro, 2013.

MITROUSSI, K.; MARLOW, P. **The impact of choice of flag on ship management.** 2010. <https://lawexplores.com/the-impact-of-choice-of-flag-on-ship-management/>. Acesso em: 28 set. 2024.

MBIAH, E. K. Coastal, flag and port state jurisdictions: Powers and other considerations under UNCLOS. Em: **WMU Studies in Maritime Affairs.** Cham: Springer International Publishing, 2020. p. 495–523.

NAUTILUS INTERNATIONAL. *Shining a light on the absurdity of the flag of convenience system.* 2020. Disponível em: <https://www.nautilusint.org>. Acesso em: 22 set. 2024.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO (OIT). **Conditions of Work and Employment of Seafarers on Flag of Convenience Ships.** Genebra: OIT, 2018.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL MARÍTIMA (IMO). **International Safety Management Code (ISM).** Londres: IMO, 2015.

_____. **International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS).** Londres: IMO, 1974.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Vazamento nas Ilhas Maurício tem efeito arrasador para o país, diz Unctad**. Portal de Notícias da ONU. [S.l.]: ONU, 2020. Disponível em: <https://news.un.org/pt/story/2020/08/1723842>. Acesso 24 nov. 2024.

PANAHAMBURG. *Panama Ship Registration Fees*. Disponível em: <https://www.panahamburg.com>. Acesso em: 17 out. 2024.

PANAMA MARINE. **Panama Ship Registry – Advantages**. Disponível em: <https://www.panamarine.com/ship-registry>. Acesso em: 09 set. 2024.

PANAMA MARITIME AUTHORITY. **Registry Overview**. Disponível em: <http://www.amp.gob.pa/en/maritime/registry-overview.html>. Acesso em: 12 set. 2024.

Portos do Paraná. **Bandeiras do Panamá e Libéria são as mais frequentes em navios atracados no Porto de Paranaguá**. Paranaguá, PR, 2015. Disponível em: <https://www.portosdoparana.pr.gov.br/Noticia/Bandeiras-do-Panama-e-Liberia-sao-mais-frequentes-em-navios-atracados-no-Porto-de-Paranagua>. Acesso em: 9 abr. 2024

Revista Ciências Administrativas, v. 19, n. 1, p. 265-306, 2013. Disponível em: <https://www.redalyc.org/pdf/4756/475647548012.pdf>. Acesso em: 02 jul. 2019.

STEIN, Marcelino André. **Bandeiras de Conveniência: Análise jurídica e econômica**. 2011. 126p. Dissertação (Mestrado em Direito) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. São Paulo, 2011.

STOPFORD, Martin. **Maritime economics 3e**. Routledge, 2009.

UNCTAD. **Review of maritime transport 2023**. Disponível em: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2023>. Acesso em: 4 jun. 2024

_____. **Derramamento De Óleo Nas Maurícias Coloca A Poluição Dos Navios Em Evidência**. Base de Dados. [S.l.]: UNCTAD, 2020. Disponível em: <https://unctad.org/news/mauritius-oil-spill-puts-spotlight-on-ship-pollution>. Acesso em: 24 nov. 2024.

WWF. Oceanos positivos para a natureza. Disponível em: <https://www.worldwildlife.org/initiatives/oceans>. Acesso em 20.nov.2024