

**BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA E O REGIME INTERNACIONAL DE
RESPONSABILIDADE E COMPENSAÇÃO EM CASOS DE POLUIÇÃO POR
DERRAMAMENTO DE ÓLEO POR NAVIOS PETROLEIROS**

**FLAGS OF CONVIENCE AND THE INTERNATIONAL LIABILITY AND
COMPENSATION LEGAL FRAMEWORK FOR OIL POLLUTION FROM TANKERS**

Ana Carolina Carlucci da Silva¹

RESUMO: O regime internacional de responsabilidade civil e compensação em casos de poluição por derramamento de óleo é composto por quatro convenções de características próprias no âmbito internacional, adotando o princípio da canalização da responsabilidade objetiva na figura do dono do navio e competência territorial baseada no local do dano. Conta, ainda, com dois Fundos que visam garantir a compensação das vítimas. Paralelamente, realidade inegável na atualidade do comércio marítimo atual, as bandeiras de conveniência ganharam grande visibilidade após se envolverem em vários dos maiores desastres marítimo-ambientais ocorridos nos últimos 50 anos. Através dos métodos indutivo, histórico e empírico-quantitativo, propõe-se a conceituar e definir “bandeiras de conveniência”; analisar os dados relativos ao transporte marinho de óleo por petroleiros a fim de se determinar se esses registros de fato acarretam maiores níveis de poluição em comparação com outras bandeiras e em que proporção e, a partir disso, apontar perspectivas e impressões que permitam realizar um balanço das convenções de responsabilidade e compensação, juntamente com os Fundos IOPC, no que toca o combate à poluição marítima por petroleiros. Observou-se que, embora bandeiras de conveniência tenham acompanhado uma tendência positiva, sua prática complacente ainda representa uma grande ameaça socioeconômica e ambiental uma vez que potencializa riscos em uma atividade que por si só já é de alto grau de risco, preocupando, principalmente, pela severidade dos acidentes.

Palavras-chave: Direito Marítimo; bandeira de conveniência; transporte de petróleo; responsabilidade e compensação.

¹ Doutora em Direito Internacional pela Universidade de São Paulo (USP), Faculdade de Direito, com bolsa do Programa de Excelência Acadêmica - CAPES/PROEX. Mestre em Direito pela Faculdade de Ciências Humanas e Sociais (FCHS) da UNESP. Graduada em Direito pela FCHS - UNESP. Adjunta à Organização Marítima Internacional (OMI), da ONU, em Londres, como estagiária de pesquisa em 2022. Professora do Centro Universitário Moura Lacerda desde 2022. Trabalhou como advogada entre 2017 e 2019. Atuou como conciliadora do Juizado Especial Cível - JEC. Foi bolsista da Bolsa de Apoio Acadêmico e Extensão II (BAAE), referente ao projeto de extensão universitária “Obdes” Observatório do Desenvolvimento Regional e Sustentabilidade. Tem experiência em Direito, com ênfase em Direito Internacional, Direitos Humanos, Direito do Mar, Direito Ambiental Internacional.



ABSTRACT: The international civil liability and compensation legal framework for oil pollution damage from tankers is composed of four distinct conventions that have adopted the principle of channeling strict liability in the person of the ship's owner and the rule of territorial jurisdiction based on the place of damage. The regime is also supported by two Funds (IOPC Funds) that aim to guarantee compensation for victims. In parallel, flags of convenience, an undeniable reality in the current maritime trade, gained great visibility after being evolved in several of the largest maritime disasters occurred in the last 50 years. Through inductive, historical and empirical-quantitative methods, this thesis aims to define and conceptualize "flags of convenience"; analyse the data related to the marine transport of oil by tankers in order to determine if flags of convenience actually cause higher levels of pollution when compared to other flags, and in which proportion. Based on that this work proposes to point out perspectives and impressions to enable the assessment of the liability and compensation conventions, along with the IOPC Funds, in term of combating maritime pollution by oil tankers. The research found that, although flags of convenience have followed the positive trend, their complacent practice still poses a great socio-economic and environmental threat, since it enhances risks in an activity is already of high risk, especially considering the severity of the accidents that theses flags, in particular, have been involved.

Keywords: Maritime Law; flag of convenience; oil shipping; liability and compensation.

1 INTRODUÇÃO

A poluição marinha é um dos grandes temas da atualidade e a tendência é que a preocupação cresça conforme os problemas se acumulam. Dentre as várias fontes de poluição marinha, uma merece destaque: a poluição por petróleo. A exploração e transporte de petróleo, viabilizados após décadas de desenvolvimento de técnica altamente sofisticadas, ainda oferecem sérios riscos ao meio ambiente. Somente em 2021 aproximadamente 10 mil toneladas de óleo foram derramados no mar por navios petroleiros (ITOPF, 2021), número que coloca tais acidentes entre principais causas de poluição marinha no mundo.

Considerando que o nosso estilo de vida não permite abdicar dessa fonte de energia e que o transporte de petróleo possui um inerente potencial poluidor, se fez necessária a criação de um regime legal de responsabilização e compensação pelos danos provenientes dos acidentes com navios que resultassem em derramamento de petróleo.

Os acidentes e os alarmantes resultados desses foram os catalisadores da regulamentação. Em março de 1967 ocorreu o mais emblemático caso para o direito ambiental marítimo: o acidente com o navio petroleiro Torrey Canyon. Esse episódio marcou



o primeiro grande passo na produção legal no que concerne a poluição marinha por óleo. As duas convenções mais relevantes que vieram em consequência desse acidente são as provenientes das Conferências de Bruxelas de 1969 e 1971: a Convenção Internacional sobre responsabilidade civil por danos causados por poluição por óleo (em inglês, *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*, ou comumente referida como CLC 1969), que entrou em vigor em 1975, e, em complemento, a Convenção para o estabelecimento de um fundo internacional de compensação por danos causados pela poluição por óleo (*International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage*, ou comumente referida como Fund 1971).

No entanto, novos acidentes se sucederam e a cada novo desastre outras questões eram levantadas e as discussões acerca de uma convenção atualizada e aprimorada cresciam. Os grandes desastres de derramamento de petróleo, ao levantarem questões e processos judiciais que permitem avaliar se a regulamentação existente é satisfatória, impulsionaram a elaboração das convenções em busca de soluções.

Desenvolveu-se, dessa forma, no decorrer das últimas décadas, um verdadeiro regime internacional de responsabilidade e compensação nos casos de poluição por petróleo, composto por um conjunto de convenções com o objetivo de lidar com as consequências dos acidentes com petroleiros.

São quatro as convenções que compõe tal regime: a já mencionada Convenção sobre Responsabilidade Civil Internacional das pessoas, grupos de pessoas e empresas conforme a Convenção de Bruxelas, de 1969 (CLC 1969); a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1992 (CLC 1992); a Convenção Internacional para o Estabelecimento de um Fundo para Compensação de Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1992 (1992 Fund), e, por fim, o Protocolo para Fundo Suplementar de 2003.

Essas convenções têm um objetivo comum, qual seja, disciplinar a responsabilidades e a compensação nos casos de derramamento de petróleo sob duas balizas que determinam sua



aplicabilidade: em questão material (definição de óleo e navio para os fins dessas convenções); e, em questão territorial (abrangência geográfica de aplicação).

Em termos de aplicação material, a Convenção de 1992 define “óleo” como “[...] qualquer óleo mineral persistente, composto por hidrocarbonetos, como óleo cru, óleo combustível, óleo diesel pesado e óleo lubrificante, seja ele transportado a bordo de um navio como carga, ou nos tanques de combustível para consumo daquele navio” (art. I, 5).

Há, ainda, um segundo aspecto material que define a aplicabilidade das convenções: a definição de navio. O texto convencionado diz que o óleo deve estar sendo transportado a bordo de um navio como carga ou nos tanques de combustível para consumo daquele navio e que “navio” significa:

[...] qualquer embarcação marítima e engenho flutuante, de qualquer tipo, construído ou adaptado para o transporte de óleo a granel como carga, ficando estabelecido que um navio capaz de transportar óleo e outras cargas só será considerado como um navio quando estiver realmente transportando óleo a granel como carga, e durante qualquer viagem realizada após aquele transporte, a menos que seja comprovado que ele não possui a bordo resíduos daquele transporte de óleo a granel (art. I, 1, CLC 1992).

As convenções tratam, portanto, daqueles navios construídos ou adaptados para o transporte de óleo a granel como carga, tipicamente os “petroleiros” (em inglês oil tankers). Outros tipos de navio até podem ser considerados para fim de aplicação das convenções, desde que estejam, de fato, transportando óleo a granel como carga, dentro da definição de óleo conforme explicado acima.

Primeiramente, tem-se, então, que essas convenções tratam somente de casos que envolvam o derramamento de “óleos minerais persistentes”, não cobrindo, portanto, poluição decorrente de “óleos não persistentes”, como diesel leve, gasolina, querosene, GLP, lubrificantes industriais, produtos asfálticos, etc. Ou seja, não são todos os derivados de petróleo que se encaixam na definição de óleo conforme a CLC 1992.

Isso permite, inclusive, que, mesmo que o navio poluidor não seja identificado, as convenções e os Fundos sejam acionados, como ocorreu recentemente em um acidente em Israel (em 1 de fevereiro de 2021), no qual o navio é desconhecido, mas, comprovado, através



de análises laboratoriais, que o óleo derramado é óleo cru, o Fundo IOPC 1992 arcará com as despesas compensatórias.

Em termos de aplicação geográfica, as Convenções apresentam um aspecto muito relevante em comum: são aplicáveis a qualquer caso que envolva dano por poluição causado (i) no território, incluindo o mar territorial, de um Estado Contratante, e (ii) na zona econômica exclusiva de um Estado Contratante, estabelecida de acordo com o Direito Internacional ou, se um país parte não tiver estabelecido tal zona, numa área além e adjacente ao mar territorial daquele Estado, determinada por ele de acordo com o Direito Internacional e não se estendendo a mais de 200 milhas náuticas das linhas de base a partir das quais é medido o seu mar territorial.

Isto é, o lugar onde o incidente ocorreu e a nacionalidade do navio (ou navios) envolvido são irrelevantes, bastando que o dano oriundo de poluição por petróleo advinha de incidente com navio-petroleiro e que esse dano tenha ocorrido no território, mar territorial ou na zona econômica exclusiva de um Estado contratante. Isto significa que a competência territorial é puramente baseada no *local do dano*. Ocorrendo danos no território de um Estado parte, a convenção de responsabilidade será aplicada para que dono do navio seja responsabilizado e os danos sejam compensados.

Este ponto é de extrema importância quando se considera a existência de bandeiras de conveniência (também chamados de pavilhões de complacência). Explica-se: caso o direito de ação estivesse condicionado à assinatura do tratado por parte dos estados cuja bandeira os navios envolvidos no acidente arvoram – e não dos estados que almejam a proteção – não seria possível exigir reparação dos danos aos estados conhecidos por sua complacência. Isto é, ainda que um país não seja signatário das convenções, os navios que arvoram sua bandeira, quando envolvidos em derramamento de petróleo, não poderão se escusar da obrigação de reparar os danos da poluição por petróleo que vierem a causar num país signatário.

A questão das bandeiras de conveniência é relevante pois há um discurso recorrente de que navios de tais bandeiras apresentariam maiores riscos de acidentes e, conseqüentemente, teriam maior participação no derramamento de petróleo e poluição dos mares.



Isso nos leva a alguns questionamentos pertinentes: os navios de bandeira de conveniência realmente representam um problema para a navegação mundial? Esses navios poluem mais do que outros? E a partir disso: a forma como o regime de responsabilidade e compensação foi regulado teria de fato conseguido driblar as possíveis deficiências provenientes de pavilhões de complacência?

Primeiramente, é preciso ressaltar que a definição de bandeira de conveniência não é simples e, até o momento, não há tratado em vigor que apresente uma conceituação para o termo. Por isso, o primeiro passo para responder esses questionamentos é definir o que seriam “bandeiras de conveniência” e quais seriam os registros considerados complacentes.

2 BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA

Dentre os vários fatores que afetam a navegação marítima e sua segurança, a doutrina maritimista aponta como uma das principais causas de preocupação certas bandeiras comumente intituladas por agências internacionais como “registros abertos”, chamadas de “bandeiras de necessidade” por alguns setores de transporte dos Estados Unidos, mas mais conhecidas popular e internacionalmente como “bandeiras de conveniência” (ou “bandeiras de complacência”), nomenclatura adotada neste artigo. É uma prática tão polêmica quanto complexa.

A competição no mundo do transporte se intensificou nas últimas décadas e os donos de navio passaram a progressivamente procurar formas de reduzir custos e burocracias e maximizar sua vantagem diante dos concorrentes. Neste contexto, os registros abertos começaram a atrair maior quantidade de donos de navios, que procuravam registros alternativos que pudessem oferecer mais benefícios e dar-lhes maior competitividade. Dentre os registros abertos, ganharam progressivo destaque as chamadas bandeiras de conveniência, que, hoje, dominam o cenário global do transporte marítimo.

Conceituar e definir o que são e quais são as bandeiras de conveniência não é tarefa simples. A temática é polêmica e gera intensas discussões no universo marítimo. Não há convenção ou tratado internacional em que conste uma conceituação para o termo “bandeira



de conveniência”, portanto, não há no direito internacional e tampouco no direito marítimo definição consagrada ou codificada para o fenômeno.

O uso de bandeiras estrangeiras no registro de navios é uma prática antiga, com origem, pelo menos, tão longeva quanto o período do Império Romano. No entanto, o atual sistema denominado de bandeira de conveniência é recente, tendo se desenvolvido rapidamente a partir de 1950. As primeiras bandeiras de conveniência contemporâneas datam de 1915 quando donos de navios americanos começaram a usar as bandeiras de Honduras e do Panamá em seus navios, numa tentativa de reduzir os crescentes custos com encargos trabalhistas e, principalmente, para escapar da “Lei Seca” nos Estados Unidos durante a “Era da proibição”, iniciada em 1919 e perdurando até 1933 (CARLSSON; HEIDEGGER; JENSSEN; MULINARES, 2021, p. 7-8).

No entanto, foi após a destruidora II Guerra Mundial (1939 – 1945) que a expansão das bandeiras de conveniência realmente alavancou por inúmeros motivos: os donos de navio precisavam recompor a frota mercantil após a guerra e, neste processo, buscaram regimes alternativos aos registros nacionais tradicionais, que possuíam uma carga tributária e trabalhista pesada. Além disso, o mundo estava em Guerra Fria (1947 – 1991), período de altíssima tensão política e militar e, também, de guerras regionais; assim, era interessante diversificar os registros – principalmente no caso de donos de navios americanos, que estavam no centro das tensões – possibilitando maior flexibilidade nas rotas marítimas. É o que fez, por exemplo, a Corporação Exxon, empresa multinacional estadunidense de petróleo e gás, que optou por registrar alguns de seus navios em bandeiras de conveniência, notadamente Libéria e Panamá, numa busca por garantir a continuidade da distribuição de petróleo para consumidores por todo o mundo (PUBLIC AFFAIRS DEPARTMENT OF EXXON COPORATION, 1979, p. 3).

Neste ínterim, observando a crescente prática da adoção de certas bandeiras de registro aberto e notando que compartilhavam certas características em comum, mas ainda não estudadas, autores internacionalistas e maritimistas, bem como comitês estatais e interestatais



começaram a estudar o fenômeno em busca de compreensão e formularam diferentes definições.

A definição mais sucinta para a bandeira de conveniência é: “Um navio com propriedade de um país que está registrado em outro por propósitos de vantagem comercial ou legal navega sob uma ‘bandeira de conveniência’”, nas palavras de Rodney Carlisle (CARLISLE, 1981, p. xiii).

Já o Comitê de Transporte Marítimo da Organização para Cooperação Econômica Europeia fez um longo estudo em 1958 e concluiu que:

O termo ‘Bandeira de Conveniência’ é comumente usado – e é usado neste relatório – para descrever as bandeiras de países como Panamá, Libéria, Honduras e Costa Rica cujas leis permitem – e, na verdade, facilitam – que navios, de propriedade de cidadãos ou empresas estrangeiras, arvore essas bandeiras. Isso em contraste com a prática nos países marítimos (e em muitos outros) onde o direito de arvorar a bandeira nacional está sujeito a condições rigorosas e envolve obrigações de longo alcance (Maritime Transport Committee, 1958 apud GOLDIE, 1991).²

Richard Coles e Edward Watts, por seu turno, enfatizam a conotação negativa do termo:

O termo “bandeira de conveniência” tem, agora por um bom tempo, sido largamente usado na mídia popular como na indústria do transporte marítimo. A frase passou a significar os males do capitalismo desenfreado e o desrespeito aos direitos trabalhistas, às normas de segurança padrão e à proteção ambiental na busca pelo lucro. A frase adquiriu ampla circulação e força emotiva, particularmente após as marcantes poluições por petróleo resultantes dos naufrágios dos navios tanques *Exxon Valdez*, *Braer*, *Erika* e *Prestige* (COLES; WATT, 2009, p. 23).³

² Tradução livre. Trecho original em inglês: “The term ‘Flags-of-convenience’ is commonly used – and is used in this Report – to describe the flags of such countries as Panama, Liberia, Honduras, and Costa Rica, whose laws allow – and indeed make it easy – for ships, owned by foreign nationals or companies to fly these flags. This in contrast to the practice in the maritime countries (and in many others) where the right to fly the national flag is subject to stringent conditions and involves far reaching obligations”.

³ Tradução livre. Trecho original em inglês: “The term “flag of convenience” has now for a long time been as widely used in the popular media as in the shipping industry. The phrase has come to signify the evils of rampant capitalism and the disregard of labour rights, safety standards and environmental protection in the pursuit of profit. The phrase has developed a wide currency and emotive force, particularly following the significant oil pollution suffered as a result of the sinking of the tankers *Exxon Valdez*, *Braer*, *Erika* and *Prestige*”.



Há abordagens com visão mais positiva sobre essa prática – como a de Boleslaw Adam Boczek, que, em 1962, anotou em seu clássico livro “*Flags of convenience: an international legal study*”, amplamente citado:

Funcionalmente, uma bandeira de conveniência pode ser definida como a bandeira de qualquer país que permite o registro de embarcações de propriedade e controle estrangeiros em condições que, por qualquer motivo, sejam convenientes e oportunas para as pessoas que estão registrando as embarcações (BOCZEK, 1962, p. 2).⁴

Em 1970, o órgão britânico *British Committee of Inquiry* promoveu uma extensa investigação e publicou um relatório que teve grande repercussão e que, ainda hoje, é usado como referência para o tema: o intitulado *Rochdale Report*.

O relatório identificou seis principais elementos que caracterizam uma bandeira de conveniência, estabelecendo, então, os critérios básicos para a definição da prática (PAMBORIDES, 1999, p. 10):

i) O país de registro permite a propriedade e/ou controle de seus navios mercantes por não nacionais;

ii) O acesso ao registro é fácil; um navio pode geralmente ser registro pelo consulado no exterior. Igualmente importante, a transferência do registro por opção do proprietário não é restrita;

iii) Os impostos sobre a receita dos navios não são cobrados localmente, ou são muito baixos. Uma taxa de registro e uma taxa anual, com base na tonelagem, são normalmente as únicas cobranças feitas. Uma garantia ou entendimento aceitável sobre a futura isenção de tributação também podem ser dadas;

⁴ Tradução livre. Trecho original em inglês: “Functionally, a flag of convenience” (FOC) can be defined as the flag of any country allowing the registration of foreign owned and foreign controlled vessels under conditions which, for whatever reasons, are convenient and opportune for the persons who are registering the vessels. [...] The laws of these countries on the registration of merchant vessels are not only very liberal”.



iv) O país de registro é uma potência pequena, sem nenhuma exigência nacional sobre qualquer circunstância previsível para os embarques registrados; mas recibos com tarifas muito pequenas sobre grandes tonelagens podem produzir uma efeito substancial sobre em sua renda nacional e balança de pagamento;

v) O armamento de navios com estrangeiros é livremente permitido;

vi) O país de registro não tem o poder nem a máquina administrativa para impor efetivamente qualquer regulamentação governamental ou internacional; o país nem tem o desejo de consultar as companhias por conta própria.

Em suma, pode-se dizer que o termo “bandeira de conveniência” (ou “bandeira de complacência) se refere àquelas bandeiras que permitem que um estrangeiro registre o navio no país com o qual o dono do navio, e mesmo a tripulação, não possuem qualquer relação. O registro é escolhido pelas vantagens comerciais, econômicas e tributárias que oferece; ou seja, ocorre por conveniência, daí o nome bandeira de conveniência. É também, um registro que não tem desejo ou meios de impor efetivamente regulamentações internas ou internacionais; ou seja, complacente, daí a nomenclatura alternativa bandeira de complacência.

A controvérsia que se coloca em relação a essas bandeiras é que essa complacência pode prejudicar a segurança na navegação marítima, de forma que elas representam um sério risco para a preservação do meio ambiente marinho. Os Estados que permitem tal complacência procuram alcançar um transporte marítimo mais competitivo, isto é, mais lucrativo, através da adoção de uma política de baixos salários, más condições de trabalho aos seus trabalhadores e precária fiscalização dos navios. Acabam representando, na verdade, uma concorrência desleal para os armadores que não se utilizam das mesmas técnicas para baixar seus custos. Ou seja, é um típico caso em que preocupação com a competitividade vem em detrimento da segurança.

Na prática, quais seriam os registros considerados de conveniência? Atualmente a Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes -*International Transport Workers'*



Federation (ITF), seguindo os critérios estabelecidos pelo citado Relatório *Rochdale*, lista 35 registros como bandeiras de conveniência.

- Antígua e Barbuda
- Bahamas
- Barbados
- Belize
- Bermuda
- Bolívia
- Camboja
- Chipre
- Coreia do Norte
- Gibraltar
- Honduras
- Ilhas Cayman
- Ilhas Faroé
- Ilhas Marshall
- Líbano
- Libéria
- Madeira
- Maurício
- Malta
- Mianmar
- Moldova
- Mongólia
- Panamá
- São Tomé e Príncipe
- São Vicente e Granadinas
- Sri Lanka
- Tonga
- Vanuatu



É preciso frisar que embora as bandeiras de conveniência sejam associadas aos países cuja bandeira arvoram, os registros de bandeiras de conveniência são, na maior parte dos casos, companhias privadas e não agências governamentais, ainda que estejam exercitando uma função pública. Tipicamente, os escritórios da companhia de registro nem sequer se situam no país da bandeira, embora os lucros provenientes da atividade sejam repartidos entre a entidade privada e o país de registro do navio. Por isso, as bandeiras de conveniência são citadas como países, mesmo que nem todos os registros de determinado país sejam considerados complacentes. É o caso, por exemplo, de Portugal, que não é considerado bandeira de conveniência, mas, especificamente, o registro de Madeira (região autônoma de Portugal) é, atualmente, listado entre os registros complacentes.

Quão importantes são essas bandeiras para o transporte marítimo de petróleo?

Informações do banco de dados da UNCTAD (United Nations Conference in Trade and Development ou conferência das Nações Unidas sobre comércio e desenvolvimento), o UNCTADSTAT, revelam que as bandeiras de conveniência são particularmente procuradas para o registro de navios petroleiros.

Das 5 maiores bandeiras do mundo em termos de atividade, 3 são bandeiras de conveniência: Ilhas Marshall, em segundo lugar, com 915 petroleiros; Libéria, em terceiro, com 820; e Panamá, em quarto, com 789.

No entanto, as bandeiras de conveniência não dominam o quadro geral: a China está no topo das estatísticas com 968 navios. Ademais, dos 23 países com mais de 100 navios petroleiros, apenas 5 são bandeiras de conveniência (Ilhas Marshall, Libéria, Panamá, Malta e Bahamas), como pode ser verificado na lista abaixo, referente ao ano de 2020 (bandeiras de conveniência estão destacadas em **negrito**) (UNCTADSTAT, 2021):



1° China: 968	13° Bahamas : 240
2° Ilhas Marshall : 915	14° Filipinas: 203
3° Libéria : 820	15° República da Coreia: 187
4° Panamá : 789	16° Malásia: 153
5° Singapura: 748	17° Bangladesh: 142
6° Japão: 667	18° Índia: 141
7° Indonésia: 643	19° Turquia: 124
8° Malta : 422	20° Reino Unido: 137
9° Rússia: 406	21° Vietnã: 118
10° Grécia: 379	22° Nigéria: 110
11° Hong Kong: 372	23° Itália: 107
12° Tailândia: 245	

Isto significa que, embora estejam no topo do ranking em número de navios, bandeiras de conveniência não compõe a maioria da frota mundial. Assim, determinadas bandeiras de complacência possuem destaque no cenário internacional, mas, de forma geral, somam um número inferior de navios em comparação com o total de navios de outras bandeiras.

Não obstante, os números atuais impressionam, revelando a maciça participação das bandeiras de conveniência no comércio marítimo, como visto no tópico anterior. Ademais, é provável que a porcentagem da frota registrada em bandeiras de conveniência cresça ainda mais se a tendência observada nas últimas décadas se mantiver.



O fato é que, embora o crescimento do transporte marítimo por navios tenha ocorrido de forma marcante nas últimas décadas como um todo, as bandeiras de conveniência chamam atenção por terem ganhado tamanho espaço em um período bastante específico. Se até a década de 1980 algumas dessas bandeiras eram praticamente inutilizadas, em questão de anos se tornaram potências mundiais. Historicamente, China já possuía uma larga frota datada de períodos muito anteriores; já países como Bahamas, Chipre, Ilhas Cayman, Comoros e Belize, que possuíam frota inexpressiva, ganharam nas últimas décadas uma relevância sem precedente. O que explica esse rápido crescimento das bandeiras de conveniência?

Em primeiro lugar, porque essas bandeiras oferecem vantagens bastante específicas e chamativas. Donos de navio, que são majoritariamente corporações multinacionais, adotam tais registros em busca de maiores lucros. O objetivo é minimizar custos com operação e tributação ao selecionar a bandeira que oferece os melhores benefícios pelo menor valor. Os benefícios incluem (PAYNE, 1980, p. 72) (BOCZEK, 1962, p. 30):

- Fácil registro do navio: facilidade em registrar o navio do exterior e aberto à estrangeiros, não exigindo que seja nacional do país da bandeira – isto é, ausência do requisito de conexão genuína;
- Transferência de registro para bandeira de conveniência possibilita evadir fiscalizações mais exigentes pela Guarda Costeira do país de origem;
- Taxas e tributos baixos ou mesmo inexistentes. Normalmente não há taxa de registro, havendo somente uma cobrança anual de acordo com a tonelagem. Além disso, permite retirar posse do navio do cálculo de imposto de renda em países cuja cobrança é elevada.
- Despesas operacionais reduzidas em função, principalmente, de leis relaxadas de contratação de trabalhadores, ausência de sindicatos fortes no país e inexistência de requerimentos legais disciplinando remuneração e seguridade social;
- Despesas com manutenção do navio são reduzidas pelo acesso a serviços de reparo menos custosos;



□ Relativa liberdade do controle efetuado pelo país de registro, que não tem poder para impor as normas e regulamentos domésticos e internacionais e não tem o intuito de controlar as companhias.

No entanto, para compreender, de fato, como as bandeiras de conveniência cresceram tão rapidamente nas últimas décadas, é preciso considerar o contexto econômico e político do período: a consolidação do capitalismo globalizado. Esse fenômeno é marcado pelo declínio do capitalismo nacional e da hegemonia estadunidense e a ascensão do neoliberalismo e da globalização. O fortalecimento das bandeiras de conveniência acompanhou a onda da globalização do capitalismo porque um é reflexo do outro; as bandeiras de conveniência são efeito do mundo capitalista globalizado. Não por acaso ambos os fenômenos começaram a se consolidar no mesmo período, no fim da década de 1960 e início dos anos 1970.

A nova ordem mundial impõe que as economias estejam sempre em crescimento e expansão global. O mercado foi largamente transformado para se adaptar a esse novo sistema e, assim, o que se observa nas últimas décadas é um mercado pautado pelo crescimento das corporações transnacionais, do comércio global e dos investimentos estrangeiros. A produção local sofreu um forte baque, dando lugar à economia de produção globalizada, descentralizada e desconcentrada, visando custos menores e maiores vantagens econômicas.

E, assim, as bandeiras de conveniência surgiram como a prática perfeita para esta nova ordem, oferecendo registros abertos que concedem identidade a um navio de propriedade e controle por pessoas estrangeiras, que possuem regulamentação e taxaço leves ou mesmo inexistentes, com o propósito de garantir vantagens comerciais e tributárias. Os registros que permitem tal complacência permitem alcançar um transporte marítimo mais competitivo, isto é, mais lucrativo, através da adoção de uma política de baixos salários, más condições de trabalho aos seus trabalhadores e precária fiscalização dos navios (VAN FOSSEN, 2016).

Diante disso, o discurso recorrente é de que as bandeiras de conveniência, por sua natureza e características, seriam responsáveis por mais acidentes marítimos que outros registros. Retorna-se, assim, aos questionamentos iniciais: bandeiras de complacência, de fato,



causam mais derramamento de petróleo (mais poluição) que outras bandeiras? O regime internacional de responsabilidade e compensação no caso de derramamento de petróleo por petroleiros tem algum impacto positivo no combate a estes acidentes?

3 O REGIME INTERNACIONAL DE RESPONSABILIDADE E COMPENSAÇÃO POR POLUIÇÃO POR PETRÓLEO E AS BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA: UMA ANÁLISE EMPÍRICA

Para responder aos questionamentos acima, foram analisadas informações (dados e estatísticas) organizadas e disponibilizadas pelos próprios Fundos IOPC (*International Oil Pollution Compensation Funds* ou fundos internacionais de compensação por poluição por petróleo).

O Fundos IOPC participaram de 151 casos, sendo 107 incidentes no âmbito do Fundo de 1971 e 44 no Fundo de 1992. Desse número total, 31 casos envolveram registros considerados convenientes e 111 casos ocorreram com outras bandeiras. Ocorreram, ainda, 9 acidentes cuja fonte não pode ser determinada e, portanto, são de bandeira desconhecida (IOPC, 2021).

Considerando os 142 acidentes com fonte identificada e retomando a definição de bandeira de conveniência estabelecida no capítulo anterior (em **negrito**), temos a seguinte tabela:

Tabela 1 – Participação de cada bandeira no número de acidentes e volume de óleo derramado

País de registro do navio	Número de acidentes	Óleo derramado (em toneladas)	% do volume total
Libéria	3	156.610	33,35 %
Grécia	9	80.060	17,05 %
Bahamas	2	63.390	13,50 %



Chipre	3	No mínimo ⁵ 34.035	7,24 %
Panamá	12	No mínimo ⁶ 28.057	5,97 %
Malta	3	20.103,2	4,28 %
Gibraltar	1	16.000	3,40 %
Madagascar	1	13.500	2,87 %
China	1	10.900	2,32 %
Federação Russa	3	8.200	1,74 %
São Vicente e Granadinas	1	8.000	1,70 %
URSS	4	7.900	1,68 %
Japão	45	No mínimo ⁷ 4.739,7	1 %
Itália	2	4.000	0,85 %
Líbia	1	3.000	0,63 %
República da Coreia	19	No mínimo ⁸ 2.888,02	0,61 %
Ilhas Marshall	2	2.504,216	0,53 %
Filipinas	2	No mínimo ⁹ 2.000	0,42 %
Nigéria	2	1.100	0,23 %

⁵ Há um (1) acidente com navio de Chipre cujo volume de óleo derramado não foi determinado e, portanto, não está contabilizado neste valor.

⁶ Há três (3) acidentes com navios panamenhos cujo volume de óleo derramado não foi determinado e, portanto, não estão contabilizados neste valor.

⁷ Há sete (7) acidentes com navios japoneses cujo volume de óleo derramado não foi determinado e, portanto, não estão contabilizados neste valor.

⁸ Há dois (2) acidentes com navios sul coreanos cujo volume de óleo derramado não foi determinado e, portanto, não estão contabilizados neste valor.

⁹ Há um (1) acidente com navio filipino cujo volume de óleo derramado não foi determinado e, portanto, não está contabilizado neste valor.



Georgia	1	400	0,08 %
Suécia	3	370	0,07 %
Alemanha	2	No mínimo ¹⁰ 300	0,06 %
São Cristovão e Nevis	1	250	0,05 %
Noruega	1	217	0,04 %
Países Baixos	1	200	0,04 %
Ilhas Cayman	1	185	0,03 %
Estônia	1	140	0,02 %
Reino Unido	1	110	0,02 %
Honduras	2	100	0,02 %
Estados Unidos	2	No mínimo ¹¹ 91,3	0,01 %
Canadá	3	No mínimo ¹² 64	0,01 %
Argélia	1	15	0,003 %
Belize	1	Desconhecido	-
Espanha	1	Desconhecido	-
Malásia	1	Não confirmado	-
República Dominicana	1	Desconhecido	-
Singapura	1	Não confirmado	-

¹⁰ Há um (1) acidente com navio alemão cujo volume de óleo derramado não foi determinado e, portanto, não está contabilizado neste valor.

¹¹ Há um (1) acidente com navio estadunidense cujo volume de óleo derramado não foi determinado e, portanto, não estão contabilizados neste valor.

¹² Há dois (2) acidentes com navios canadenses cujo volume de óleo derramado não foi determinado e, portanto, não estão contabilizados neste valor.



Trinidad e Tobago	1	Desconhecido	-
	Número de acidentes	Óleo derramado (em toneladas)	% do volume total
Total	142	469.479,436	100%

Fonte: Elaborado pela Autora (2022) com dados de IOPC Funds, disponível em: <file:///C:/Users/Dell/AppData/Local/Temp/Incident_Summary.pdf>, acesso em 27 ago. 2021.

Antes de proceder a qualquer interpretação desses dados é preciso frisar que o apontado valor total de óleo derramado é uma estimativa parcial e mínima. Parcial porque não é possível obter a real quantidade total de óleo derramado, pois há 35 incidentes com volume desconhecido e, portanto, não contabilizados; assim, o valor real e final é superior. É também mínima porque quando a estimativa de volume derramado em determinado incidente é dada por um intervalo (por exemplo, como no caso *Slops*, entre 1.000 e 2.500 toneladas), foi considerado e computado o valor menor; assim, o volume total derramado é potencialmente maior. Ainda assim, esses valores são muito reveladores e capazes de oferecer um quadro claro do histórico de derramamento de óleo nas últimas décadas, com ênfase na participação de diferentes bandeiras.

A primeira conclusão que se pode obter através dos dados é que as bandeiras de conveniência estão envolvidas em menos acidentes do que outras bandeiras, como já apontado, 31 casos *versus* 111 casos. O fato de haver mais acidentes com navios cuja bandeira não é de conveniência é esperado, afinal o fenômeno das bandeiras de conveniência como hoje conhecemos e na escala atual é recente, como visto no capítulo anterior.

Além disso, é interessante observar o número de bandeiras envolvidas: há mais do que o dobro de bandeiras não convenientes envolvidas nos acidentes do que bandeiras de conveniência: os 151 incidentes envolveram 39 bandeiras distintas das quais 27 não eram convenientes e 12 bandeiras eram. Embora sejam apenas doze bandeiras (menos de um terço do total), elas foram responsáveis pela maior parte do volume derramado. Isto é, mesmo em minoria, as bandeiras de conveniência causam mais poluição que as outras.



Assim, o ponto principal determinante para analisar a problemática é o *volume* derramado, tanto global (bandeiras convenientes *versus* outras) como individual (participação de cada bandeira no volume total).

Neste sentido, bandeiras de conveniência derramaram 329.384,416 toneladas, enquanto outras bandeiras derramaram 140.095,02 toneladas. Portanto, navios de registros convenientes derramaram 2,3 vezes mais óleo do que bandeiras não complacentes. Em dados percentuais isto significa que as bandeiras de conveniência são responsáveis por 70,15% de todo o volume de óleo derramado por petroleiros no mundo.

Ou seja, apenas 31 casos (20,5% do total de casos), envolvendo apenas 12 bandeiras (30,7% do número total) causaram mais de 70% do volume total de óleo derramado. Esses valores revelam uma relação muito desproporcional, mostrando o potencial de poluição superlativo que as bandeiras de conveniência representam.

Este número é ainda maior, pois há grandes acidentes com bandeiras de conveniência nessa lista cujo volume de petróleo derramado não foi registrado. São cinco casos no total: *Rose Garden Maru*, em 1985, de bandeira panamenha; *Haven*, em 1991, de Chipre; *Milad 1*, em 1998, de Belize; *Singapura Timur*, em 2001, de Panamá; e *MT Pavit*, em 2011, também de bandeira de Panamá.

O caso *Haven*, de bandeira de Chipre, merece destaque. Embora os Fundos IOPC não disponibilizem oficialmente uma estimativa do volume de óleo derramado, a ITOPF (International Tanker Owners Pollution Federation ou federação internacional dos proprietários de petroleiros) considera que a carga total de 144.000 toneladas tenha sido exposta, fazendo de *Haven* o quinto maior incidente de todos os tempos em termos de volume.

Este incidente não afetaria massivamente somente os dados referentes ao Chipre, mas também os valores das bandeiras de conveniência, uma vez que o registro cipriota é assim considerado. Isso significa que o volume derramado pelos registros complacentes é consideravelmente superior ao calculado acima (329.384,416 toneladas) e sua percentagem no



montante total é ainda maior do que os atuais 70% estabelecidos unicamente com os dados dos Fundos.

Acidentes são esperados e exatamente por isso medidas de prevenção, preparo e resposta são necessárias. Acidentes das mais variadas origens continuam e continuarão acontecendo, mas é vital que não apenas a quantidade diminua, mas principalmente que a gravidade desses acidentes seja menos impactante. Já que não é possível garantir que não haja mais derramamento de petróleo por petroleiros, então a comunidade internacional e as indústrias de petróleo e transporte de petróleo procuram, ao máximo, minimizar os danos provenientes de eventuais acidentes. Este esforço preventivo pode ser visto na diminuição de volume derramado nos acidentes nas últimas décadas. Assim, maior preparo e cuidado refletem um menor impacto tanto em termos de quantidade de acidentes como em volume de petróleo derramado em cada um desses acidentes.

Todavia, essa não é a tendência que se observa entre as bandeiras de conveniência. Pelo contrário, cada acidente envolvendo uma dessas bandeiras é, em geral, um desastre. Os dados não deixam dúvidas de que as bandeiras de conveniência são as principais responsáveis pelos derramamentos de petróleo no mundo: correspondem a quase três quartos de todo o volume já derramado e derramam, em média, mais do que o dobro de petróleo por acidente em comparação com bandeiras não convenientes.

Ou seja, quando há alguma falha com um navio de bandeira de conveniência as consequências são muito mais severas, fato que demonstra o despreparo desses navios em relação ao resto da frota mundial.

Vejamos, por exemplo, os casos de Libéria, bandeira de conveniência e responsável pelo maior volume derramado por um país, e Japão, que não está listado como bandeira de conveniência e é responsável pelo maior número de acidentes por um único país. Navios que arvoram a bandeira liberiana causaram somente 3 acidentes com derramamento de óleo por petroleiros, no entanto, respondem por um terço (33%) de todo o volume de óleo derramado nas últimas cinco décadas, totalizando 156.610 toneladas. Já os navios japoneses, embora



estejam envolvidos em 44 acidentes, são responsáveis por apenas 1% (4.739,7 toneladas) do volume total derramado. Ou seja, cada acidente com um navio liberiano é uma tragédia de impactos colossais.

Outra questão relevante a ser analisada é: os donos de navios registrados em pavilhões de complacência arcam com as indenizações? Ou, na prática, os fundos que acabam bancando os valores? Essa indagação pode revelar se a regra adotada pelo regime nas convenções, qual seja, pedidos de responsabilidade compensação dados pelo local do dano – e não do local de ocorrência do incidente ou da bandeira do navio envolvido – está suprindo, de alguma forma, a potencial displicência por parte das bandeiras de conveniência.

Obviamente, um dos objetivos principais das convenções e dos Fundos é garantir compensação para as vítimas. No entanto, caso os donos de navios estejam se esquivando de suas responsabilidades e o encargo econômico das compensações esteja recaindo sobre os fundos, se configuraria uma situação não ideal e injusta, onerando não os responsáveis diretos pelo dano, mas outros atores envolvidos e os fundos. Neste cenário, as bandeiras de conveniência estariam se beneficiando com a situação. A indagação que fica é: como os estados signatários não são obrigados a contribuir com os fundos, mas esses são obrigados a indenizar, as bandeiras de conveniência não estariam obtendo vantagem de um sistema que impõe obrigações a outros?

Para responder esses questionamentos, foi produzida a tabela a seguir, que reúne todos os valores já pagos pelo Fundo de 1992 (somente, não sendo considerado o Fundo de 1971), organizando as indenizações por bandeira: casos com navios de bandeira de conveniência, casos de demais bandeiras e acidentes cujo navio não foi identificado (sem bandeira).



Tabela 2 – Compensação paga pelo Fundo de 1992¹³

Bandeiras de conveniência	Demais bandeiras	Bandeira desconhecida
BD 21.168 = €54.924	€1.457.753	€1.413.522
€116.900.000	€4.022.099	£5.400 = €6.434
€147.900.000	KWR 3.328.451.732 = €2.496.500	US\$ 153.654 = €152.000 BD 407.300 = €3.650.977
	KWR 2.044.694.541 = €1.533.620	
	PHP 986.646.031 = €35.044.595	
	¥ 161.064.193 = €1.182.211	
	RUB 346.000.000 = €5.424.782	
	KWR 178.787.509.429 = €134.099.303	
	€12.000.000	
	OMR 3.521.364 = €8.944.749 BHO 8.419 = €21.840	
	€14.662.745	

Fonte: Elaborado pela Autora (2022).

Novamente identifica-se a dinâmica: as bandeiras de conveniência se destacam menos pelo número de acidentes, e mais pela severidade deles. O Fundo de 1992 esteve envolvido

¹³ Todos os dados foram retirados de: IOPC Funds. **Summary of incidents**. Disponível em: <<https://iopcfunds.org/incidents/incident-map/>>, acesso em 25 ago. 2021. Valores convertidos para Euro (€), conforme cotação do dia 2 de agosto de 2022.



em 7 casos com bandeiras de conveniência, dos quais 3 teve participação nos custos de indenização, somando um total de €264.854.924. O mesmo Fundo participou de 29 casos envolvendo demais bandeiras, dos quais 11 teve custos, somando €220.890.247.

Isto é, mesmo tendo participado de menos casos com bandeiras de conveniência, os Fundos tiveram mais gastos com indenizações com essas bandeiras do que com as demais somadas. Isso demonstra, mais uma vez, como são severos, danosos e custosos os acidentes nos quais as bandeiras de conveniência se envolvem. Em média, o Fundo de 1992 teve de arcar com €88.284.974 por acidente quando há envolvimento de bandeira de conveniência; e €20.080.931 por acidente com outras bandeiras, menos de ¼ na comparação.

Há, todavia, dados positivos que apontam para um avanço considerável na prevenção de derramamento de óleo ao mar na última década. Na tabela abaixo são apresentados os volumes derramados por década, nos últimos 50 anos.

Tabela 3 - Volume de petróleo derramado por bandeiras de conveniência e outras bandeiras por década

Década	Volume derramado por bandeiras de conveniência (toneladas)	Volume derramado por outras bandeiras (toneladas)
1971 – 1980	-	20.260
1981 – 1990	17.650	10.953,8
1991 – 2000	245.630,2	90.050,9
2001 – 2010	66.100	17.392,02
2011 – 2020	4,216	1.438,3
Total	329.384,416	140.095,02

Fonte: Elaborado pela Autora (2022) com dados de IOPC Funds, disponível em:

<file:///C:/Users/Dell/AppData/Local/Temp/Incident_Summary.pdf>, acesso em 27 ago. 2021.



Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial-SemDerivações 4.0 Internacional.

RECEBIDO/RECEIVED: 29/05/2024 ACEITO/ACCEPTED: 26/06/2024

DOI 10.56258/issn.2763-8197.v4n1.p34-62

Essa tabela, embora registre números alarmantes, é, também, encorajadora. Observa-se uma clara tendência de diminuição no volume de petróleo derramado por petroleiros após um pico absolutamente insustentável na década de 90. Os dados são ainda mais positivos com o destaque de que a tendência é acompanhada também pelas bandeiras de conveniência, embora até 2010 ainda apresentassem volume derramado consideravelmente maior em comparação com outras bandeiras.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O fenômeno das bandeiras de conveniência é fruto e efeito das próprias práticas de comércio e economia mundiais contemporâneos, pautadas por um mercado crescentemente competitivo e que busca corte de gastos para maiores margens de lucro. É, também, um mercado capitalista globalizado, onde a nacionalidade deixou de ser critério principal para dar prioridade a vantagens econômicas, tributárias e comerciais. Assim, as bandeiras de conveniência vieram atender tais exigências, oferecendo um registro simplificado, que dispensa qualquer vínculo de nacionalidade e concede benefícios para garantir corte de despesas e menos fiscalização dos navios. A competição não é só entre os donos de navios em busca de maior lucro, mas, também, entre as próprias bandeiras, que se beneficiam com o registro de mais navios – fomentando a economia através da geração de renda, de empregos e cobrança de taxas. A concorrência entre as bandeiras é hoje acirrada, criando uma competição de quem oferece maiores benefícios e atrai mais registros.

Questionou-se neste trabalho se a famigerada reputação das bandeiras de conveniência em se envolverem em mais acidentes e causarem maior poluição por óleo procede. A resposta a essa primeira indagação é sim. Nas últimas cinco décadas os Fundos IOPC participaram de 151 acidentes com petroleiros, que resultaram num derramamento de, no mínimo, 469.479,436 toneladas de óleo, das quais 329.384,416 toneladas foram derramadas por bandeiras de conveniência, enquanto outras bandeiras derramaram 140.095,02 toneladas. Isso significa que navios de pavilhões complacentes derramam 2,3 vezes mais petróleo do que



bandeiras não complacentes, sendo responsáveis por 70,1% do volume total de petróleo já derramado por petroleiros no mundo.

Seria isso simplesmente porque tais bandeiras dominam o transporte marítimo global? Não, por dois pontos: primeiro porque, embora tais bandeiras figurem em posições no topo do ranking de número de navios por país no mundo, elas não compõem a maioria da frota global. Em segundo lugar porque o que chama atenção, em especial, com relação aos acidentes que se envolvem é a gravidade. Dos 151 incidentes, 31 casos foram com bandeiras de conveniência e 111 com outras bandeiras, compreendendo um total de 39 bandeiras distintas das quais 27 não eram convenientes e 12 bandeiras eram. Portanto, apenas 31 casos (20,5% do total de casos), envolvendo apenas 12 bandeiras (30,7% do número total) causaram mais de 70% do volume total de óleo derramado, o que demonstra um caráter poluidor muito desproporcional por parte das bandeiras de conveniência, já que um único acidente com essas bandeiras é potencialmente e em geral muito mais danoso do que um acidente envolvendo outra bandeira.

Assim, a primeira conclusão que pode ser auferida dos dados levantados é: o perigo dos navios de bandeiras de conveniência é menos devido ao número de acidentes que se envolvem e mais relacionado a seriedade e escala dos casos, com um volume de óleo derramado desproporcionalmente maior por acidente em relação a outras bandeiras. Mesmo se envolvendo em menos de um quarto dos acidentes, são responsáveis por quase três quartos de todo o volume de óleo derramado no mundo (dentro da alçada do regime). Portanto, cada acidente com essas bandeiras é, em geral, uma catástrofe.

A segunda questão que se impunha era: a forma como as convenções de responsabilidade e compensação por poluição por óleo foram articuladas está sendo bem-sucedida em sua missão de lidar com os efeitos negativos do transporte marítimo de petróleo e conseguindo suprir qualquer deficiência que bandeiras de conveniência possam apresentar?

O resultado geral obtido pelo regime é positivo, oferecendo um sistema planejado para garantir a compensação das vítimas e contribuindo para que nas últimas décadas tenha sido



observada uma notável queda tanto no número de acidentes como no volume de óleo derramado.

No entanto, devido justamente ao fato de que acidentes com bandeiras de conveniência representem um risco menos pelo número de ocorrências e mais pelo impacto de um único acidente, essas bandeiras são as mais perigosas. Embora o número de acidentes venha caindo paulatinamente, um único acidente pode alterar estatísticas e metas para uma década toda e, neste sentido, as bandeiras de conveniência são as que possuem maior propensão a causar danos.

Assim, embora o número de acidentes tenha diminuído, é crucial identificar áreas que podem ser melhoradas para evitar novas catástrofes e continuar progredindo com os esforços para a diminuição dos impactos causados pelo transporte de petróleo. Neste contexto, restou demonstrado neste trabalho o desproporcional impacto negativo das bandeiras de conveniência, que representam um risco a navegação marítima e, conseqüentemente ao meio ambiente marinho e terrestre, merecendo, portanto, atenção especial.

Destaca-se o acerto das convenções em regular a responsabilização e a compensação de tal forma que possibilitam que mesmo em acidentes que tenham causa ou participação de navios de bandeiras de conveniência – ou de outros de Estados não signatários – as vítimas possam proceder com os pedidos em justiça e tenham boas perspectivas de serem compensadas.

Em suma, é possível afirmar que o regime, em conjunto com inúmeras regulamentações e normas de prevenção e controle de poluição, teve impacto positivo na diminuição de acidentes e no volume de petróleo derramado nas últimas décadas. E, embora os acordos internacionais não sejam direcionados especificamente às bandeiras de conveniência, os resultados positivos obtidos pelas inúmeras regulamentações estipuladas pelo direito internacional tiveram impacto e alcance global, já que a tendência de queda de derramamentos e poluição também foi observada nos acidentes envolvendo bandeiras de conveniência. A garantia de que todos os casos possam ser ajuizados de acordo com um



regime internacional unificado e apoiado por um robusto fundo, independentemente da bandeira do navio ou do local do acidente, é de máxima importância não somente para assegurar as respostas cabíveis e necessárias às repercussões ambientais e financeiras, mas, também, para inibir novas ocorrências.

No entanto, as bandeiras de conveniência e navios abaixo do padrão merecem maior atenção da comunidade internacional. Ignorar o impacto que elas têm é um erro que permite catástrofes evitáveis. Embora essas bandeiras sejam economicamente vantajosas ao mercado, casando-se perfeitamente com as exigências do mundo capitalista globalizado contemporâneo, elas também representam um risco desproporcional e configuram uma prática injusta para com aqueles registros que não recorrem às mesmas técnicas para obter vantagens.

8 REFERÊNCIAS

BOCZEK, Boleslaw Adam. **Flags of convenience: na international legal study**. Cambridge: Harvard University press, 1962.

CARLISLE, Rodney. **The origins and evolution of the Panamanian and Liberian flags of convenience**. Annapolis (Maryland): Naval Institute Press, 1981.

CARLSSON, Francesca; HEIDEGGER, Patrizia; JENSSEN, Ingvild; MULINARIS, Nicola. **What a difference a flag makes: why ship owners' responsibility to ensure sustainable ship recycling needs to go beyond flag state jurisdiction**. NGO Shipbreaking Platform, abril, 2015. Disponível em: <https://shipbreaking.wordifysites.com/wp-content/uploads/2019/01/FoCBriefing_NGO-Shipbreaking-Platform_-April-2015.pdf>, acesso em 20 jan. 2021.

COLES, Richard; WATT, Edward. **Ship registration: law and practice**. London (UK): Informa, 2 ed. 2009.

GOLDIE, L. F. E. Environmental catastrophes and flags of convenience – Does the present law pose special liability issues. **Pace international law review**, vol. 3, n. 1, pp. 63-90,



setembro de 1991. Disponível em: <<https://core.ac.uk/download/pdf/46711949.pdf>>, acesso em 12 de set. 2018.

IOPC Funds. **Summary of incidents.** 2021. Disponível em: <http://www.iopcfunds.org/fileadmin/IOPC_Upload/Downloads/English/Incident_Summary_Table_e.pdf>, acesso em 27 set. 2018.

ITOPF. **Oil tanker spill statistics 2021.** Disponível em: <<https://www.itopf.org/knowledge-resources/data-statistics/statistics/>>, acesso em 15 ago. 2022.

PAMBORIDES, G. P. International shipping law: legislation and enforcement. Kluwer Law International: the Hague/ London/ Boston. 1999.

PAYNE, Richard J. **Flags of convenience and oil pollution: a threat to national security?** Houston Journal of International Law, vol. 3, issue 67, pp. 67-99. 1980-1981.

PUBLIC AFFAIRS DEPARTMENT OF EXXON COPORATION. Tankers and the flags they fly. New York: Public Affairs Department of Exxon Coporation. Exxon Background Series. June 1979.

UNCTADSTAT. Data Center, Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual, 2021. Disponível em: <<https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx>>, acesso em 28 ago. 2021.

VAN FOSSEN, Anthony. Flags of convenience and global capitalism. **International critical thought**, vol. 6, n. 4, pp. 359 – 377, jul. 2016. Disponível em: <<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/21598282.2016.1198001>>, acesso em 20 jan. 2021.

