

BANDEIRA DE CONVENIÊNCIA: análise sob o prisma ambiental

FLAG OF CONVENIENCE: analysis by an environmental vision

Karoline Fernandes Lopes¹

RESUMO

O uso de embarcações, seja para o transporte de pessoas ou de mercadorias, desempenha papel importante na conjuntura comercial. No intuito de regularizar essa atividade, vem sendo criado regulamentações específicas para a navegação. No entanto, tem se observado que o crescimento de frotas marítimas não se deu em sintonia com os padrões de segurança. A busca por registros abertos, na condição de bandeiras de conveniência, tem contribuindo para aumentar a falta de responsabilidade por parte dos navios que arvoram essas bandeiras, no que condiz aos atos causadores de danos ao meio ambiente. O presente artigo deter-se-á em analisar os malefícios do uso das bandeiras de conveniência sob o aspecto ambiental. Através da análise doutrinária e legislativa. Procurando demonstrar que a adoção de bandeiras de conveniência não compensa quando sopesados em relação aos aspectos negativos advindos ao ambiente marítimo. Faz-se necessário reprimir essa conduta e para isso tanto o Estado de bandeira, como os Estados de portos e costeiros devem atuar - conjuntamente - na fiscalização das embarcações que arvoram as bandeiras de conveniências. É obrigação de todos protegerem o meio ambiente.

Palavras-chave: Registro Aberto. Bandeira de Conveniência. Meio Ambiente.

ABSTRACT

The use of vessels or the transport of persons, or things, plays an important role in the commercial environment. In order to regulate this activity has been created specific regulations for navigation. However, it has been observed that the growth of maritime fleet was not in line with safety standards. The search for open records on condition of flags of convenience, have contributed to increase the lack of accountability of vessels flying these flags, with matches to cause acts of damage to the environment. This article will make an analysis the harmful effects of the use of flags of convenience from the environmental aspect, through the doctrinal and legislative analysis. Seeking to demonstrate that the adoption of flags of convenience does not pay when weighed about the negative aspects arising from the marine environment. It will be necessary to suppress this behavior and for that both the flag State, as the states of ports and coastal must act together the inspection of vessels flying the flags of convenience. It is the duty of all to protect the environment.

Keywords: open registration. Convenience of flag. Environment.

¹ Graduanda do curso de Direito da Universidade Federal do Rio Grande do Norte - UFRN

A atividade de navegação é muito antiga em nosso meio. Sabe-se que o desenvolvimento da sociedade esteve atrelado à expansão marítima. Até os dias atuais, o meio de transporte marítimo é bastante importante e expressivo seja no turismo, para o transporte de pessoas ou de mercadorias. No intuito de regularizar esta atividade vem se criando regulamentações específicas para a navegação.

Muitos países têm seguido tratados que dispõem as diretrizes a serem respeitadas para a obtenção da máxima segurança marítima. Tais acordos condicionam desde a responsabilidade com o registro da embarcação até questões trabalhistas, fiscais e ambientais oriundas do exercício náutico.

O navio deve possuir registro de propriedade. Tais registros classificam-se em nacionais e abertos. O primeiro mantém um controle efetivo sobre os navios por ele registrados. Diferentemente, dos registros abertos que não possuem esse rigor na concessão. Este se subdivide em Segundo Registro e Bandeira de Conveniência, neste artigo trataremos especificamente da Bandeira de Conveniência.

Há muito tempo, a sociedade tem-se deparado com o fenômeno da concessão de registros abertos. No entanto, isso tem causado impactos negativos a sociedade. Explico. Os Estados que se dispõem a conceder registro aberto às embarcações, em sua grande maioria, possui um baixo nível de controle fiscalizatório. Além de apresentarem as legislações mais flexíveis, na sua maior parte, não são signatários de convenções internacionais protetivas.

O presente trabalho se dedicará a analisar uma das maiores problemáticas: a falta de responsabilidade por parte dos navios que arvoram bandeira de conveniência no que condiz aos atos causadores de dano ambiental. Procurando demonstrar os malefícios conjunturais da adoção de tais bandeiras e os respectivos impactos ambientais provocados.

O método utilizado na elaboração da presente pesquisa foi o de compilação. Desenvolveu-se uma análise bibliográfica, utilizando como alicerce para desenvolvimento do estudo a consulta a livros, periódicos e legislação pertinente. No intuito de demonstrar a importância de se deter essa prática negligente na navegação.

Os mais antigos vestígios históricos encontrados sobre o uso das bandeiras de conveniência foram achados nos navios mercantes gregos, da idade antiga. Estes adotavam registros de outros países em detrimento do registro nacional, buscando evitar os ataques nas guerras.

Antes da Segunda Guerra Mundial vários países do terceiro mundo começaram a possibilitar o uso de registros abertos visando uma maior arrecadação fiscal. Isso se generalizou na segunda grande guerra e com a guerra civil ocorrida na Grécia, nação que detinha as frotas mercantes mais importantes do mundo. O aumento de competitividade advindo do uso das bandeiras de conveniência atraía cada vez mais o interesse dos donos de navios.

Outro fator a ser pontuado e que muito contribuiu para o aumento do uso de bandeiras de conveniência na pós-segunda guerra apresenta-se em decorrência da colocação a venda, pelos EUA, de grande quantidade de cargueiros, sobretudo os do tipo LIBERTY, construídos em tempos de guerra.

Ao adquirir tais cargueiros, os compradores, notadamente os norte-americanos e gregos se depararam com problemas no procedimento de registro dos navios, tanto nos EUA como na Grécia. Os armadores norte-americanos buscavam se livrar da influência dos sindicatos marítimos dos EUA, pois eles exigiam altos salários para a tripulação e certos benefícios de bordo. Já os armadores gregos temiam que o governo de Atenas passasse para a esfera socialista e acabasse expropriando os navios recém - adquiridos. Desta forma, por volta de 1948, os armadores gregos, que não sabiam em qual dos dois blocos geopolíticos (Oeste e Leste) iriam permanecer, optaram por bandeiras estrangeiras para evitar conflitos.

Diante do exposto, apreende-se que os armadores norte-americanos e gregos procuraram registrar suas frotas em países pouco exigentes, no que condiz ao procedimento de registro, a classificação das embarcações, na fiscalização - como também - na inexistência de imposição de vínculo entre o Estado de registro e o navio. Além disso, vislumbravam também uma maior competitividade através de significativas concessões de incentivos fiscais.

O crescimento da quantidade de registros abertos também pode ser atribuída a conversão de barcos de transportes bélico em navios para fins comerciais. Essas embarcações, obsoletas e perigosas para outros usos, foram reformadas e reutilizadas graças a possibilidade da adoção de registros abertos.

Do mesmo modo, foram responsáveis pelo crescimento das frotas com bandeiras de conveniência, o aumento do consumo mundial de petróleo e o impulso dado a construção naval especializada na construção de petroleiros

Com a exposição desse introyto histórico percebe se que o uso de bandeiras de conveniências é algo presente em nossa sociedade desde a idade antiga. E seu crescimento vem aumentando gradativamente em virtude da busca incessante por maior competitividade nos negócios.

3 REGISTRO

O registro da propriedade das embarcações determina sua nacionalidade. Efetuado seu registro, a embarcação torna-se habilitada a arvorar o pavilhão do Estado. O navio, ao receber o registro de propriedade de determinado País, está submetido às leis da referida nação. A embarcação passa a possuir a nacionalidade de tal ente e com isso se apresenta como verdadeira extensão do respectivo território.

O Navio passa a ter direito de içar a bandeira do Estado de Registro. Passando a ter o dever de cumprir as leis e convenções de sua "nação". O direito internacional reconhece a jurisdição do Estado cujo pavilhão arvora. As leis da bandeira imperam no navio sempre que ele estiver em águas nacionais daquela bandeira ou em águas internacionais. Se a embarcação estiver em águas territoriais de outro país, então a navegação passa a responder de acordo com o regimento interno desta nação.

No Brasil, a transmissão da propriedade só se consolida pelo registro no Tribunal Marítimo ou, para aquelas sujeitas a esta exigência, pela inscrição na capitania dos portos (Lei n° 7652/88).

Os navios devem submeter-se, no alto mar, à jurisdição exclusiva do Estado registro. Este deve exercer também o controle das questões administrativas, técnicas e sociais das embarcações que arvorem a sua bandeira. Nas situações de acidente marítimo o

Estado de bandeira será responsável por ordenar a abertura de inquérito (CNUDM III, art.94,7). Vale salientar, que a fiscalização dos navios também pode ser feita de maneira difusa. Qualquer um que possua fortes indícios de atuação negligente por parte de navios pode apresentar queixa ao Estado de registro. Vejamos.

Todo o estado que tenha motivos sérios para acreditar que a jurisdição e o controle apropriados sobre um navio não foram exercidos pode comunicar os fatos ao Estado de bandeira. Ao receber tal comunicação, o Estado de bandeira investigará o assunto e, se for o caso, deve tomar todas as medidas necessárias para corrigir a situação. (CNDUM II, art. 94,6).

A importância da exigência do registro é inquestionável. Na existência de ilícitos cometidos pela embarcação e seus tripulantes, os atos consumados passarão pelo crivo do país nacionalizador. O país que concedeu o registro passa a possuir responsabilidades no âmbito civil, penal e ambiental - sobre os feitos que a embarcação venha a realizar ou já produziu.

No entanto, os registros abertos, o cerne do presente trabalho - geralmente - são caracterizados pela total inexistência ou pelas poucas exigências de vínculo entre o Estado de registro e o navio. O que vai contra ao disposto na CNUDM III. Dividem-se em registros de bandeira de conveniência e em segundos registros. O presente artigo, como dito anteriormente se deterá no primeiro. Este se caracteriza por oferecer total facilidade para registro, que vai desde incentivos de ordem fiscal à não imposição de vínculo substancial entre o Estado de registro e o navio.

Os Estados que registram os navios na categoria de Bandeira de Conveniência (BDC) não exigem e nem fiscalizam, com a devida atenção, o cumprimento e a adoção das normas e regras nacionais e internacionais. Além disso, em sua grande parte, não são signatários de importantes tratados como a CNDUM III e tantos outros. Com isso, apurar a responsabilidade e distribuir o ônus ao país de registro se torna difícil.

Observa-se que o sistema de concessão de bandeiras de conveniência é algo que tem se expandido com grande velocidade. Dados demonstram que a frota de navios com bandeira de conveniência aumentou bastante. Isso se explica no fato de muitos terem priorizado a lucratividade e competitividade, em detrimento da segurança marítima, direitos trabalhistas entre outros encargos necessários.

Antes de adentrar no objeto específico deste capítulo, é preciso citar o conceito de poluição retirado do art. 3º, inciso III, da Lei 6.938/81, segundo o qual poluição é a degradação da qualidade ambiental resultante de atividades que direta ou indiretamente prejudiquem a saúde, a segurança e o bem-estar da população; criem condições adversas às atividades sociais e econômicas; afetem desfavoravelmente a biota; afetem as condições estéticas ou sanitárias do meio ambiente; e, por fim, lancem matérias ou energia em desacordo com os padrões ambientais estabelecidos.

Outro conceito importante é o de meio ambiente marinho, que segundo a Agenda 21, é caracterizado pelos oceanos, mares e os complexos das zonas costeiras. Tais formam um todo integrado que é componente essencial do sistema que possibilita a existência da vida sobre a Terra (Cap.17.1).

Diante desses dois conceitos, a abordagem sobre a poluição do ambiente marítimo se tornará mais clara. A poluição marítima se intensifica ao passar do tempo, nem mesmo o Ártico e a Antártida são isentos de sinais de degradação. Um dos maiores contribuintes para esta realidade ofensiva são os acidentes marítimos. Esses acabam por deteriorar de maneira intensa os recursos naturais.

Evidenciam-se como fatores de poluição marítima: os acidentes decorrentes do transporte de petróleo e produtos químicos, o derrame de dejetos, as descargas operacionais, a lavagem de tanques dos navios e, por fim, o despejo das águas de lastro. Esses fatores podem ser provocados por qualquer embarcação. No entanto, o que se busca evidenciar é a grande probabilidade dos navios de registros abertos provocarem focos de poluição. Isso se justifica pela própria maneira "flexível" de concessão de tais registros. Não se requer, na maioria das vezes, que os navios se enquadrem nos padrões mínimos de navegabilidade. A manutenção não é constante. Tudo isso somado resulta em uma segurança no mínimo questionável.

Salienta-se que vários são os elementos propiciadores de acidentes marítimos. Dentre eles, podemos realçar a idade dos navios, a deficiente formação profissional das tripulações, o estado precário de navegabilidade e o uso de casco simples. Todos esses pontos acima elencados podem ser encontrados - facilmente - em navios com bandeiras de

conveniências (BDC). Daí a necessidade de se reavaliar o procedimento de registro. Não se pode conceber que essa prática depreciativa continue a se aglomerar aos montes.

Em navios petroleiros, o descaso com a segurança e a presença de elementos como os supracitados é melhor notabilizado. Os acidentes os envolvendo resultam no derramamento de grandes quantidades de petróleo, que por sua vez se alastram progressivamente formando extensas marés negras. Como consequência, presenciamos uma enorme mortandade na fauna e flora marítima, pois a difusão do oxigênio do ar para o mar é afetada e vice-versa.

O efeito é ainda mais devastador, quando as marés- negras atingem as zonas costeiras, pois além de degradarem o meio ambiente acabam por provocar enormes prejuízos à atividade pesqueira. Além disso, presencia-se também um forte impacto negativo na atividade turística, pois os resíduos petrolíferos são de difícil remoção e isto impede a utilização das praias por um bom tempo.

Como exemplos de desastres ocasionados por navios petroleiros que possuíam bandeiras de conveniência podem citar: o ERIKA (1999), de bandeira maltesa. Seu casco partiu-se em dois enquanto navegava na costa da Bretanha, a noroeste da França. No episódio foram despejados mais de vinte mil toneladas de petróleo bruto, poluindo mais de 400 quilômetros da costa. Em situação semelhante, deu-se o acidente do petroleiro “PRESTIGE”, de bandeira liberiana, dividiu-se em dois e provocou o derramamento de aproximadamente vinte mil toneladas de petróleo na Espanha. Evidências empíricas detectaram que as maiores “marés negras” foram provocadas por navios que ostentavam bandeiras de conveniência, segundo Martins (2009).

Fazendo uso de uma analogia audaciosa, pode-se atribuir também aos navios com BDC a responsabilidade de ser uma das maiores fontes geradora de poluição no mar. Não se faz necessário uma análise profunda para chegar a tal conclusão, pois se existe uma leniência em relação à fiscalização e segurança na navegação destas embarcações, não seria imprudente atribuir à autoria da maior parcela dos acidentes ocorridos no ambiente aquático a tais navios.

Vale salientar, que além da problemática dos acidentes com petroleiros, existe uma poluição “invisível”: as operações de lavagem dos tanques dos petroleiros. Estas manutenções são realizadas em pleno oceano e devido a elas são derramados grandes

quantidades de petróleo. Embora, atualmente, tal operação em pleno mar seja proibida, é natural que se continue a cometer abusos, dada a dificuldade de fiscalização.

Outro ponto de poluição causado pelas embarcações se concretiza no despejo da água de lastro. Através dela são introduzidas espécies exóticas e agentes patogênicos em habitats diferentes dos seus de origem ocasionando a perda da biodiversidade local, a proliferação de microorganismos patogênicos, prejuízos econômicos, dentre outras. A possibilidade da água de lastro causar males foi reconhecida tanto pela Organização Marítima Internacional (OMI), como pela Organização Mundial de Saúde.

Diante desses exemplos de fontes poluidoras, percebemos o quanto é importante monitorar os navios e suas práticas na navegação. Fiscalizar os procedimentos adotados, como também a capacitação e conscientização de seus tripulantes.

Assim, se observa que a busca por competitividade em detrimento de segurança e fiscalização na navegação marítima tem ocasionado danos imensuráveis ao meio ambiente. A não exigência de vínculo do Estado da bandeira com o navio, a não observância de legislação e regulamentos severos concernentes à segurança da navegação e negligência na fiscalização dos Estados decorre do fato dos países, que concedem a bandeira de conveniência não serem signatários ou não cumprirem os preceitos da CNUDM III e, de outras convenções internacionais de extrema importância no cenário da navegação, como: a Marpol, Solas 1974, CLC/69, o ISM Code (Código de Gerenciamento Ambiental) dentre outros.

Algo ainda mais agravante é a falta de coercibilidade das normas sobre as embarcações, sob a égide das BDC. A elas está atrelada a diminuta responsabilidade decorrente dos acidentes marítimos danosos ao extrato ambiental. O compromisso com a reparação ao ambiente muitas vezes se limita ao capitão do navio, ao seu proprietário e aos seus seguradores. Todavia, estes sujeitos não possuem condições econômicas de arcar com os custos de reparação do ambiente marinho. Nisto surge o cerne da discussão. Como alinhar o uso de tais bandeiras sem causar danos irreparáveis ao ambiente marítimo?

Normalmente, a responsabilidade civil por danos causados ao meio ambiente recai sobre o Estado de bandeira do navio causador. No entanto, emergiu uma complicação que há muito vem sendo debatida: nas situações que a embarcação causadora possuir bandeira de

conveniência, como estabelecer a responsabilidade do Estado expedidor do registro, se este muitas vezes não é signatário dos tratados internacionais de proteção ao meio ambiente?

Torna-se, portanto, explícito a deficiência protetiva advinda da ausência de aplicação eficaz em relação à regulamentação internacional quanto aos Estados que possibilitam os Registros Livres.

No intuito de remediar tal ausência, vem sendo implantado acordos regionais. Estes buscam exercer um controle adequado, seja tal realizado pelo Estado de porto ou país costeiro. Em uma atuação conjunta, em prol da regularização dos navios de BDC, se tem como objetivo tornar as embarcações de "conveniência" subordinadas às convenções internacionais de segurança marítima.

Como exemplo de acordo bem sucedido, cita-se o Memorando de Entendimento sobre o Controle dos Navios pelo Estado do Porto. Este procurou harmonizar as práticas de fiscalização das administrações nacionais. Além disso, prevê um controle de pelo menos 25% dos navios estrangeiros que entram nos portos, de maneira aleatória respeitando o princípio de igualdade de tratamento e de não discriminação. Disto resulta a criação e publicação das "listas negras". Nesta relação encontramos os navios "suspeitos" de estarem desrespeitando as normas internacionais de segurança marítima. Nela são cadastrados os armadores e as deficiências constatadas nas embarcações. Essa proposta deve ser amplamente propagada, pois demonstra ser uma forma eficaz de tentar barrar ou pelo menos controlar a atuação maléfica dos navios com registro aberto.

Destaca-se, que a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar III declara através do princípio da efetividade, a necessidade do Estado que concede o Registro Livre exercer uma efetiva e concreta capacidade em governar ou controlar o navio, sem a qual não está habilitado a conceder o registro. Nesta convenção está presente também o princípio da cooperação internacional, impondo a todos os Estados o dever de cooperarem entre si para tomar as medidas para proteção do meio ambiente marítimo.

A Convenção de Montego Bay estabelece em seu artigo 211, inciso 3, que toda poluição causada por qualquer navio estrangeiro, seja ele de bandeira de conveniência ou não, é responsabilidade do Estado, que deve estabelecer requisitos especiais para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho. Como condição para a admissão de embarcações estrangeiras nos seus portos ou nas suas águas interiores ou para fazerem escalas nos seus terminais. A convenção retrata também a responsabilidade penal em seu

artigo 231, incisos 1 e 2, admitindo a responsabilidade daqueles que violam, infringem ou desrespeitam regulamentos nacionais ou normas internacionais de prevenção, redução e controle da poluição marinha. Lamentavelmente, a imposição apenas pecuniária.

Para se alcançar uma diminuição dos desastres marítimos se faz necessário que o Estado de bandeira, como também, os Estados de portos e costeiros atuem - conjuntamente - na fiscalização das embarcações que arvoram bandeira de conveniência. A responsabilidade dos Estados deve ser reconhecida e exigida, seja este o Estado de registro, de porto ou costeiro; pois de acordo com os ditames internacionais é obrigação de todos buscarem a prevenção e redução de qualquer situação de risco ao meio ambiente.

5 CONCLUSÃO

A prática da concessão de Bandeiras de Conveniência vem causando danos irreversíveis ao meio ambiente. A insubordinação das embarcações que arvoram as BDC perante os tratados e regras internacionais de direito marítimo tem resultado em graves desrespeitos aos direitos trabalhistas, fiscais e - principalmente - ambientais, este último foco do estudo em desenvolvimento.

O meio ambiente tem sofrido com o avanço das Bandeiras de Conveniência. Não se pode conviver com a possibilidade de novos desastres marítimos, como os anteriormente citados Erika e Prestige. Todos os Estados devem fazer um esforço comum para o controle das Bandeiras de Conveniência. A fiscalização deve ser realizada de maneira articulada tanto pelo Estado de Bandeira, pelo de Porto ou Costeiro, como já apontado no desenvolvimento do trabalho. Tais Estados trabalhando juntos poderão diminuir as fontes de riscos inerentes ao transporte marítimo. A prevenção é melhor forma de atingir a segurança e evitar os acidentes ambientais que a sociedade tem presenciado.

Buscou-se demonstrar através de exemplos, como se dá a poluição no ambiente marítimo. Seja ela ocasionada por derramamento de petróleo, por despejo de água de lastro ou na lavagem habitual dos tanques. Todas essas fontes podem ser facilmente percebidas nos navios que arvoram BDC. Não que nas outras embarcações, com registros nacionais, não exista a possibilidade de se presenciar tais elementos. O que se almeja evidenciar é o fato de por não possuírem uma devida fiscalização na manutenção física e nos procedimentos de

transportes, as chances de se deparar com um acidente ambiental ocasionado por navios de registros abertos se torna maior.

Depreende-se, portanto, que as bandeiras de conveniências não se harmonizam com os princípios de conservação ambiental; pois como já dito, aos que procuram arvorar tais bandeiras o objetivo é obter uma maior lucratividade nas relações comerciais. A comunidade internacional deve procurar apurar - ativamente- a responsabilidade de todos os Estados, que de alguma forma participaram da perpetuação da condição de navegabilidade de embarcação não enquadrada dentro dos parâmetros mínimos de segurança marítima. Aos Estados, de porto ou costeiro, cabe o dever de agir de maneira cooperada para prevenir e diminuir ao máximo os prejuízos ao meio ambiente.

6 REFERÊNCIAS

Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento. Nacional do Meio Ambiente. Agenda 21, Brasília. Disponível em:<http://www.onu.org.br/rio20/img/2012/01/agenda21.pdf>. Acesso em 25 de outubro de 2014.

LIMA, Claudia Ligia Miola. A responsabilidade dos navios que arvoram bandeira de conveniência. Conteúdo Jurídico. Disponível em: <http://www.conteudojuridico.com.br/artigo,a-responsabilidade-dos-navios-que-arvoram-bandeira-de-conveniencia,31725.html>. Acesso em: 19 de outubro de 2014.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. Curso de Direito marítimo. V.1, 3.ed. Barueri, Manole, 2008.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. Desenvolvimento Sustentável E Transportes Marítimos. Revista Direitos Fundamentais& Democracia. Disponível em: [file:///C:/Users/Biblioteca/Downloads/182-211-1-PB%20\(3\).pdf](file:///C:/Users/Biblioteca/Downloads/182-211-1-PB%20(3).pdf). Acesso em: 23 de outubro de 2014.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. Propriedade de navios e a adoção de bandeira de conveniência. Âmbito Jurídico, Rio Grande. Disponível: http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=6840. Acesso em 10 de outubro de 2014.

PEREIRA, Anderson Silva;SANTOS, Nathália Araújo. A Poluição Provocada Pela Água De Lastro: Uma Análise Crítica Sobre A Reparação. Via Jus. Disponível Em:<http://www.viajus.com.br/viajus.php?pagina=artigos&id=4097&idAreaSel=13&seeArt=y> es. Acesso em: 28 de outubro de 2014.

POLUIÇÃO nos Mares. Ambiente Brasil. Disponível em: http://ambientes.ambientebrasil.com.br/agua/artigos_agua_salgada/poluicao_nos_mares.html. Acesso em 31/10/2014.

SANTOS, Mario Ferreira. Registro de Navios e Bandeiras de Conveniência. Disponível em: www.teleley.com/articulos/art-naviosbra.pdf Acesso em 23 de outubro de 2014.

SCHURKIM, Nadia Vitoria. Responsabilidades dos estados nos acidentes marítimos – o problema das bandeiras de conveniência. Disponível em: www.portogente.com.br/arquivos/arq_688_respeitados.doc Acesso em 10 de outubro de 2014.