

Escola Superior Náutica Infante D. Henrique
Departamento de Transportes e Logística
Mestrado em Pilotagem
Ano Letivo 2018-2019

Estado de Bandeira: Análise do seu impacto sobre os tripulantes



Nuno José da Silva Pestana Pinto

Orientador: Professor Adjunto Lázaro Manuel do Carmo Delgado

Coorientador: Professor Adjunto Hugo Miguel Nunes de Bastos Rodrigues

Dissertação para Obtenção de Grau de Mestre em Pilotagem

Lisboa
outubro de 2020

Escola Superior Náutica Infante D. Henrique
Departamento de Transportes e Logística
Mestrado em Pilotagem
Ano Letivo 2018-2019

Estado de Bandeira: Análise do seu impacto sobre os tripulantes



Nuno José da Silva Pestana Pinto

Orientador: Professor Adjunto Lázaro Manuel do Carmo Delgado
Coorientador: Professor Adjunto Hugo Miguel Nunes de Bastos Rodrigues

Dissertação para Obtenção de Grau de Mestre em Pilotagem

Folha de Rosto

Lisboa
outubro de 2020

Dedicatória

O mar fez de mim,
Um homem...

As pessoas que esperam por mim,
Fazem de mim um homem feliz.

A vocês que esperam por mim dedico esta dissertação,
As três Marias, a ti Pai, ao João e ao Belchior.

Resumo

O transporte marítimo é a espinha dorsal do comércio internacional e um motor da globalização (Panitchpakdi, 2012). Torna-se, assim, relevante estudar os vários itens relacionados com o transporte marítimo.

Neste sentido, nesta Dissertação de Mestrado procuro responder à seguinte pergunta de investigação: Contrariando os interesses económicos do armador, qual será a melhor opção para as tripulações?

Assim sendo, abordarei o *modus operandi* de cada tipo de registo, recorrendo à legislação nacional e internacional e documentos qualitativos, a fim de perceber de que modo os Estados de bandeira influenciam o transporte marítimo a nível internacional.

Posto isto, dando especial atenção às questões que diferenciam os segundos registos com características de registo internacional, dos registos internacionais no seu conceito original, recorrendo a dados estatísticos e documentos quantitativos, através de um estudo-caso relacionarei o seu desempenho nas diferentes listas publicadas anualmente percebendo que tipo de falhas são predominantes e o seu impacto no desempenho dos Estados.

Palavras-Chave: transporte marítimo, Estado de bandeira, registo de navios, segurança da tripulação; desempenho dos Estados

Abstract

Maritime transport is the backbone of international trade and an engine of globalization (Panitchpakdi, 2012). It becomes relevant to study the various items related to shipping.

In this sense, in this Master's thesis I will answer the following research question: Contrary to the economic interests of the owner, what is the best option for crews?

Therefore, I will approach the *modus operandi* of each type of registration, using national and international legislation and qualitative documents, in order to understand how flag States, influence maritime transport at international level.

That said, paying particular attention to the issues that differentiate second registers with international register characteristics from international registers in their original concept, using statistical data and quantitative documents, through an individual case study I will relate their performance in different lists published annually realizing what kind of failures are prevalent in the maritime sector and their impact on the performance of States.

Keyword: maritime transport, flag State, ship registration, crew safety; performance of flag State

Lista de Acrónimos e Siglas

ABS – American Bureau of Shipping
ACT – Acordo Coletivo de Trabalho
AGCS – Acordo Geral sobre Comércio de Serviços
AGNU – Assembleia Geral das Nações Unidas
BV – Bureau Veritas
CAM – Commissariat aux Affaires Maritimes
CBA – Collective Bargaining Agreement
CC – Código Civil
CCS – China Classification Society
CEACR – Committee of Experts on the Application of Conventions and Recommendations
CEE – Comunidade Económica Europeia
CFA – Committee on Freedom of Association
CINM – Centro Internacional de Negócios da Madeira
CLC – International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage
CNUDM – Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
COLREG – International Regulations for Preventing Collisions at Sea
CPC – Código de Processo Civil
C.Q.D – Como Queríamos Demonstrar
CRS – Croatian Register of Shipping
CSC – Convention for Safe Containers
CSI – Confederação Sindical Internacional
CSR - Continuous Synopsis Record
DGRM – Direção Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos
DIGEMAR – Directorate General of Merchant Marine
DIS – Danish International Ship Register
DL – Decreto-Lei
DOC – Document of Compliance
DnV-GL – Det Norske Veritas – Germanischer Lloyd
dwt – Deadweight
ef – Excess fator
ELN – Estatuto Legal do Navio
EMSA – European Maritime Safety Agency
EUA – Estados Unidos da América
FIS – French International Second Register
FPC – Fair Practices Committee
FSI – Flag State Implementation
FUND – International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage
GATS – General Agreement on Trade in Service
GATT – General Agreement on Tariffs and Trade
GISIS – Global Integrated Shipping Information System
GT – Gross Tonnage

Hong Kong Convention – The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships
HNS – International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea
HRS – High Risk Ship
IACS – International Association of Classification Societies
IBF – International Bargaining Forum
ICFTU – International Confederation of Free Trade Unions
ICLL – International Convention on Load Lines
ICS – International Chamber of Shipping
III CODE – IMO Instruments Implementation Code
ILC – International Law Commission
ILC – Internacional Labour Conference
ILO – International Labour Organization
ILO – International Labour Office
IMO – International Maritime Organization
IMSAS – IMO Member State Audit Scheme
IRS – Indian Register of Shipping
ISM – International Safety Management Code
ISSA – International Ship Suppliers’ Association
ITUC – International Trade Union Confederation
ITF – International Transport Workers’ Federation
JMC – Joint Maritime Commission
JNG – Joint Negotiating Group
KR – Korean Register of Shipping
LEG – Legal Committee
LLMC – Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims
LR – Lloyd’s Register of Shipping
LRS – Low Risk Ship
MAR – Registo Internacional de Navios da Madeira
MARPOL – International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
MCI – Maritime Casualties and Incidents
MEPC – Marine Environment Protection Committee
MLC – Maritime Labour Convention
MoU – Memorandum of Understanding
MRCC – Maritime Rescue Coordination Centre
MRSC – Maritime Rescue Sub-Centre
MSC – Maritime Safety Committee
NIR – New Inspection Regime
NIS – Norwegian International Ship Register
NK – Nippon Register of Shipping
NUCLEAR – Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material
OBO – Ore-Bulk-Oil

OCDE – Organisation de Coopération et de Développement Économiques
 OILPOL – International Convention for the Prevention of the Sea by Oil
 OIT – Organização Internacional do Trabalho
 OMC – Organização Mundial do Comércio
 OMI – Organização Marítima Internacional
 ONG – Organização não governamental
 ONU – Organização das Nações Unidas
 OPCR – International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-Operation
 OPRC/HNS – Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances
 OR – Organizações Reconhecida
 PAL – Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea
 PRS – Polish Register of Shipping
 PSC – Port State Control
 PSCO – Port State Control Officer
 RAM – Região Autónoma da Madeira
 REB – Registro Especial Brasileiro
 RIF – Registre International Français
 RINA – Registro Italiano Navale
 RO – Recognized Organization
 ROCRAM – Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de Sudamérica
 RRCN – Regulamento do Registo Comercial de Navios
 RS – Russian Maritime Register of Shipping
 SALVAGE – International Convention on Salvage
 SEGUMAR – Directorate of Safety at Sea of the Panama Maritime Authority
 SDM – Sociedade de Desenvolvimento da Madeira
 SMS – Safety Management System
 SMC – Safety Management Certificate
 SOLAS – International Convention for the Safety of Life at Sea
 SRP – Ship Risk Profile
 SRS – Standard Risk Ships
 STCW – International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
 STCW-F – International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel
 THETIS – Base de dados das inspeções
 TONNAGE – International Convention on Tonnage Measurement of Ships
 UNCCRS – United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships
 UE – União Europeia
 UNCLOS – United Nations Convention on the Law of the Sea
 UNCTAD – United Nations Conference on Trade and Development

UNGA – United Nations General Assembly
USCG – United States Coast Guard
VIMSAS – Voluntary IMO Member State Audit Scheme
WCL – World Confederation of Labour
WWF – World Wide Fund for Nature
ZEE – Zona Económica Exclusiva
ZFM – Zona Franca da Madeira

Índice Geral

Folha de Rosto	i
Dedicatória.....	ii
Resumo.....	iii
Abstract.....	iv
Lista de Acrónimos e Siglas.....	v
Índice Geral	ix
Índice de Tabelas.....	xi
Índice de Equações.....	xi
Índice de Gráficos	xii
Índice de Diagramas	xii
Índice de Figuras	xii
Introdução.....	1
Escolha do Tema e sua Justificação	1
Revisão da Literatura	6
Pergunta de Investigação e Hipóteses de Investigação	12
Conceitos e Campos de Aplicação	13
O Navio	13
O Navio Como Um Bem Jurídico	15
Estado de Bandeira.....	18
Responsabilidades do Estado de Bandeira	21
Relação entre o Estado de Bandeira e a OMI.....	28
Relação entre o Estado de Bandeira e a ITF.....	35
Relação entre os Estados de Bandeira e a OIT	39
O Conceito Legal de Registo de Navios.....	47
Registo Convencional.....	53
Segundo Registo e Registo Internacional.....	56
Bandeiras de Conveniência – História e Conceito	59
Enquadramento Metodológico e Metodologia Adotada.....	61
Performance dos Estados de bandeira.....	63
O Papel das Organizações Reconhecidas.....	63
Port State Control - Processo de Escolha dos Navios para Inspeção	66
Performance dos Estados de Bandeira.....	72
Performance de acordo com a lista do Paris MoU.....	73
Performance de acordo com a lista do ICS.....	77
Performance de acordo com a lista da UNCTAD.....	81
Performance perante a convenção MLC de 2006, de acordo com o PSC	83
Performance dos Estados em relação casos de abandono dos marítimos	86
O Registo de Navios	88
Processo de Seleção do Registo vs. Tipo de Navio Registrado.....	88
Estudo Caso.....	93
Registo Internacional de Navios da Madeira.....	93
Panamá Ship Registry.....	97
Relatórios obrigatórios exigido pela OMI	100
Relatório anual perante a Convenção MARPOL.....	100
Relatório anual perante a Convenção STCW	102
Relatório exigido relativamente à delegação às ORs pelos Estados.....	102
Relatório exigido perante a Convenção SOLAS	104
Relatório anual obrigatório exigido pela OIT.....	109
Convenções internacionais ratificadas pelos Estados.....	110
Relação entre os Estados de bandeira segundo a UNCTAD	114
Relação entre os Estados de bandeira segundo o <i>Port State Control</i>	117
Memorando de Entendimento de Paris	117
Acordo Latino-americano de Viña del Mar	118

Relação das Estatísticas do Relatório do PSC entre setembro de 2016 e agosto de 2019.....	118
Relação entre Estados nas detenções por incumprimento à Convenção MLC.....	122
Relação entre Estados no número de casos de abandono de navios.....	123
Relação entre os Estados de bandeira segundo o ICS	124
Auditoria ao Estado de bandeira de acordo com o IMSAS	125
Conclusão	126
Bibliografia	135
Anexos	146
Anexo I – Certificado de Trabalho Marítimo.....	146
Anexo II – Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo	149
Anexo III – <i>Form</i> utilizado para fornecer informações sobre casos de abandono.....	154
Anexo IV – Registo Sinóptico Continuo: <i>Form 1</i>	155
Anexo V – Registo Sinóptico Continuo: <i>Form 2</i>	156
Anexo VI – Registo Sinóptico Continuo: <i>Form 3</i>	157
Anexo VII – <i>Performance</i> dos Estados de acordo com a publicação do Paris MoU de 2019	158
Anexo VIII – <i>Performance</i> dos Estados de acordo com a publicação do ICS de 2019.....	160
Anexo IX – <i>Performance</i> dos Estados de acordo com a publicação da UNCTAD de 2018	162
Anexo X - Form of Information on the authorization of a Recognized Organization	163
Anexo XI – White List do Paris MoU, de acordo com a última publicação.....	165

Índice de Tabelas

Tabela 1: Evolução do Esquema de Auditorias aos Estados-membros.....	30
Tabela 2: Perfil de Risco do Navio (SRP).....	68
Tabela 3: Relação entre a classificação por pontos e o índice de deficiência	69
Tabela 4: Relação entre a taxa de detenção e o índice de detenção	69
Tabela 5: Performance da companhia em relação aos índices	70
Tabela 6: Processo de seleção do navio para inspeção.....	71
Tabela 7: Divisão dos Estados, de acordo com a descrição anterior.....	73
Tabela 8: Relação entre os Estados e a lista do Paris MoU.....	74
Tabela 9: Relação entre os Estados e a lista do Paris MoU.....	75
Tabela 10: Relação entre os Estados e a lista do Paris MoU.....	76
Tabela 11: Relação entre Estados nas diferentes categorias de análise.....	79
Tabela 12: Distribuição dos 35 Estados na lista da UNCTAD.....	81
Tabela 13: Evolução dos Estados entre 2017 e 2018	82
Tabela 14: Evolução dos Estados por tipo de registro.....	82
Tabela 15: Divisão dos Estados perante o Paris MoU.....	83
Tabela 16: Relação entre o número de casos de abandono por tipo de registro	86
Tabela 17: Relação entre a entidade que denuncia os casos de abandono de navios.....	87
Tabela 18: Distribuição do tipo de navio registado em cada Estado.....	91
Tabela 19: Percentagem de navios registados por tipo de Estado.....	92
Tabela 20: Relação entre Estados no nº de ORs membro da IACS.....	103
Tabela 21: Informação a ser submetida pelas diferentes classes de acidente.....	105
Tabela 22: Relação entre o nº de acidentes reportados e acidentes com relatório de investigação final a nível global	106
Tabela 23: Relação entre o nº de acidentes reportados e acidentes com relatório de investigação final envolvendo o Panamá.....	107
Tabela 24: Quadro resumo das convecções ratificadas pelos Estados	110
Tabela 25: Relação entre tratados ratificados e por ratificar por Estado.....	112
Tabela 26: Lista de tratados internacionais ratificados e por ratificar de ambos os Estados.....	113
Tabela 27: Convenções não ratificados por ambos os Estados	114
Tabela 28: Relação entre o tipo de navio registado no registo do Panamá	116
Tabela 29: Relação entre o tipo de navios registados no registo MAR.....	116
Tabela 30: Relação entre o número de inspeções, deficiências e detenções	118
Tabela 31: Relação entre Estados quanto às cinco deficiências mais encontradas	120
Tabela 32: Relação entre nº deficiências e deficiências p/ detenção encontradas.....	123

Índice de Equações

Equação 1: Cálculo do limite "u"	73
Equação 2: Fórmula para o cálculo do ef	74
Equação 3: Fórmula para o cálculo do ef	74
Equação 4: Fórmula para o cálculo do ef	74

Índice de Gráficos

Gráfico 1: Relação entre os Estados e a lista do Paris MoU em percentagem	75
Gráfico 2: Relação entre os Estados e a lista do Paris MoU em percentagem	75
Gráfico 3: Relação entre os Estados e a lista do Paris MoU em percentagem	76
Gráfico 4: Relação entre os registos perante a lista do Paris MoU	77
Gráfico 5: Relação em percentagem dos Estados considerando os critérios positivos ..	80
Gráfico 6: Relação em percentagem dos Estados considerando os critérios negativos	80
Gráfico 7: Distribuição dos 35 Estados, em percentagem, na publicação da UNCTAD	81
Gráfico 8: Relação, em percentagem, entre o número de casos de abandono por tipo de registo	86
Gráfico 9: Relação entre o número de casos de abandono por tipo de registo	87
Gráfico 10: Crescimento anual da frota mundial entre 2000 e 2017	89
Gráfico 11: Taxa de envio do relatório anual em percentagem	100
Gráfico 12: Relatório anual submetido pelos Estados perante a MARPOL	101
Gráfico 13: Relação entre Estados no nº ORs membros da IACS	104
Gráfico 14: Relação entre o nº de acidentes reportados e acidentes com relatório de investigação final a nível global	106
Gráfico 15: Relação entre o nº de acidentes reportados e acidentes com relatório de investigação final a nível global envolvendo o Panamá	107
Gráfico 16: Relação em percentagem entre o Panamá face à média global	108
Gráfico 17: Evolução do nº de navios registados em ambos os Estados	115
Gráfico 18: Relação entre o tipo de navios registados no Panamá em percentagem ...	116
Gráfico 19: Relação entre o tipo de navios registados no MAR em percentagem	117
Gráfico 20: Relação entre o número de inspeções, deficiências e detenções	119
Gráfico 21: Estatística dos Estados na média global em percentagem	119
Gráfico 22: Relação entre Estados quanto às cinco deficiências mais encontradas	120
Gráfico 23: Relação entre Estados em percentagem quanto às cinco deficiências mais encontradas	120

Índice de Diagramas

Diagrama 1: Tipos de registo e a relação entre si	51
Diagrama 2: Plataforma de dados das inspeções	67

Índice de Figuras

Figura 1: Estados classificados pela ITF como sendo de conveniência	35
Figura 2: ONGs reconhecidas pela OMI e pela OIT	46
Figura 3: Lista de Nações marítimas tradicionais	54
Figura 4: Janela temporal para inspeção	70
Figura 5: Top 20 das deficiências encontradas em Estados do tipo I	84
Figura 6: Top 20 das deficiências encontradas em Estados do tipo II	84
Figura 7: Top 20 das deficiências encontradas em Estados do tipo III	85
Figura 8: Lista das organizações reconhecidas por Portugal	95
Figura 9: Lista das organizações reconhecidas pelo Panamá	99
Figura 10: Performance de ambos os Estados perante a ICS	124

Introdução

Escolha do Tema e sua Justificação

A segurança marítima tornou-se num dos imperativos da indústria marítima (Galić, Lušić, Skoko, 2014, p. 186). Os riscos na navegação marítima relacionam-se com acidentes no mar que podem ser, de acordo com suas causas, divididos da seguinte forma: *i)* acidentes causados por erro humano não-intencional; *ii)* acidentes provocados intencionalmente pelo Homem; *iii)* acidentes devido a falhas técnicas; e *iv)* acidentes resultantes de condições climatéricas adversas (Galić, Lušić, Skoko, 2014, p. 186). No contexto de segurança do tráfego marítimo, o objetivo é minorar ou, preferencialmente, eliminar as causas de eventos adversos que ameacem a segurança da navegação, cujo fim é alcançar a confiabilidade absoluta no transporte marítimo (Galić, Lušić, Skoko, 2014, p. 187).

A fim de obter um nível de segurança eficiente, o sistema de segurança, a nível internacional, deverá ser capaz de aplicar medidas apropriadas e eficientes e monitorizar a sua implementação através de instrumentos e instituições (Galić, Lušić, Skoko, 2014, p. 187). O sistema de segurança marítimo pode ser dividido nos seguintes componentes: *i)* instituições; *ii)* normas legais; *iii)* instituições responsáveis pela implementação e acompanhamento de medidas de segurança e normas; e *iv)* convenções marítimas internacionais e outros instrumentos jurídicos relacionados com a segurança no mar (Galić, Lušić, Skoko, 2014, p. 187). Em termos de segurança marítima e proteção do meio marinho, os Estados são divididos com base na sua capacidade jurídica como: *i)* Estado de bandeira, cujos navios arvoram a sua bandeira; *ii)* Estados de porto, cujos navios se encontram voluntariamente num porto, num terminal ao largo da costa ou num ancoradouro; e *iii)* Estados costeiros, cujos navios se encontram a navegar no seu mar territorial ou até a extensão da sua Zona Económica Exclusiva (ZEE)¹ (Syafiuddin, 2016, p. 1).

Neste sentido, tornar-se-ia irrelevante discutir a segurança marítima sem envolver o papel dos Estados de bandeira. Evidentemente, um Estado de bandeira acarreta a responsabilidade de aplicar um sistema de controlo eficaz sobre os navios que arvoram a sua bandeira e de assegurar a conformidade com os regulamentos e normas internacionais

¹ Zona Económica Exclusiva (ZEE) - zona situada além do mar territorial e a este adjacente, sujeita ao regime jurídico específico estabelecido segundo a jurisdição do Estado. A ZEE não pode estender-se além das 200 milhas marítimas, contadas a partir da linha de base que servem para medir o mar territorial (art. 57.º da UNCLOS).

(Syafiuddin, 2016, p. 1). Para tal, um Estado deverá deter uma autoridade marítima que execute essas responsabilidades, conforme estipulado pelo artigo 94.º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)² (Hamad, 2016, p. 100). Este ponto é tanto fulcral como o de manter um registo dos navios que arvoram a sua bandeira, assumindo também a competência da lei nacional tanto para o navio como para a tripulação em relação a assuntos administrativos, técnicos e sociais (Hamad, 2016, p. 100).

Os primeiros exemplos do que são hoje conhecidos como bandeiras de conveniência provêm da Era Clássica (800 a.C. – 476), aquando os navios gregos e romanos utilizavam as bandeiras de um outro país para assegurar vantagens comerciais (Seafarers' Rights International, 2019). O conceito de registos internacionais ressurgiu, em 1920, quando vários navios de passageiros dos Estados Unidos da América (EUA) foram, novamente, registados sob a bandeira do Panamá com o objetivo de evitar restrições à Lei Seca³ dos EUA (Seafarers' Rights International, 2019). No início da II Guerra Mundial, muitos navios norte-americanos foram registados sob a bandeira do Panamá de forma a facilitar a sua operação comercial em zonas de guerra europeia (Seafarers' Rights International, 2019). Os processos menos burocráticos das bandeiras de conveniência foram acarinhados por muitos proprietários americanos e, durante a segunda metade do século XX, houve um crescimento de propriedade norte-americana, operando sob as bandeiras do Panamá e da Libéria (Seafarers' Rights International, 2019). Num espaço de tempo relativamente curto, o Panamá e a Libéria dominaram o mar em detrimento das Nações marítimas tradicionais, cujos proprietários se encontravam cada vez mais prejudicados pelos custos associados aos seus navios e pelas isenções usufruídas pelos operadores das bandeiras de conveniência (Seafarers' Rights International, 2019).

Os Estados detentores de registos classificados como conveniência têm aplicado medidas, no sentido de melhorar os padrões de supervisão e libertar-se dos proprietários “sem escrúpulos” (Seafarers' Rights International, 2019). Enquanto uns estabeleceram sistemas de inspeção eficazes, outros, nos últimos anos, delegaram a sua autoridade marítima em Organizações Reconhecidas (ORs)⁴ perante instruções elaboradas pela

² Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar - *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS). Convenção assinada a 10 de dezembro de 1982, em Montego Bay, Jamaica.

³ Lei Seca – A 18.ª Emenda da Constituição Norte-Americana de 1919, proíbe a produção, venda e consumo de bebidas alcoólicas, prevalecente entre os anos de 1920 e 1933.

⁴ Organizações reconhecidas - *Recognized Organizations* (ROs)

Organização Marítima Internacional (OMI)⁵ (Seafarers' Rights International, 2019). A divisão do registo de navios em categorias de acordo com a sua qualidade incentivou a melhoria dos seus padrões.

Com a criação dos segundos registos, verificou-se uma revisão da regulamentação dos requisitos da bandeira nacional, o que permitiu às Nações marítimas tradicionais manter uma frota de navios de qualidade, os quais por sua vez, desapareceriam caso os proprietários registassem os navios em registos internacionais classificados de conveniência (Seafarers' Rights International, 2019).

Cada Estado é, em princípio, livre de definir os requisitos necessários para a atribuição do direito de arvorar a sua bandeira e, portanto, a atribuição da sua nacionalidade ao navio. Todavia, a nacionalidade atribuída pelas bandeiras de conveniência, com base em requisitos mínimos, levou a que os Estados, tradicionalmente, envolvidos no transporte marítimo, questionassem a validade daquela nacionalidade (Pinheiro, s.d., p. 449). Este inconveniente traduziu-se numa reivindicação feita na Convenção sobre o Alto Mar de 1958⁶ e retomada no art. 91.º n. 1 da CNUDM, de um vínculo substancial - *genuine link* entre o Estado de bandeira e o navio (Pinheiro, s.d., p. 449). O alcance deste preceito não é isento de controvérsias e afirma-se que não é respeitado na prática (Pinheiro, s.d., p. 449). O Estado de bandeira deve exercer, efetivamente, a sua jurisdição em questões administrativas, técnicas e sociais sob os navios que arvoram a sua bandeira, incluindo a manutenção do registo de navios, a tomada de medidas necessárias para garantir a segurança no mar e a abertura de um inquérito em caso de acidente marítimo ou incidente de navegação em alto mar que cause danos graves (art. 94.º da CNUDM).

Infelizmente, uma vez que a maioria dos navios opera a nível global, poderão surgir infundos obstáculos quando os Estados de bandeira exercem e fazem cumprir as suas obrigações sob os seus navios registados (Syafiuddin, 2016, p. 1). Também, o limitado número de inspetores de cada Estado de bandeira é considerado o principal problema, para a maioria das administrações marítimas, especialmente nos Estados em desenvolvimento (Syafiuddin, 2016, p. 2).

⁵ Organização Marítima Internacional - *International Maritime Organization* (IMO), criada em 1948, em Genebra, inicialmente designada por Organização Consultiva Intergovernamental Marítima, tendo mudado para a atual designação em 1982.

⁶ Convenção sobre o Alto Mar – *Convention on the High Seas* – Tratado internacional que codifica as regras do direito internacional relativas ao alto mar. Assinada em Genebra a 29 de abril de 1958, entrou em vigor a 30 de setembro de 1962.

Na indústria marítima, as partes interessadas necessitam de assumir uma postura ativa na manutenção dos navios e, conseqüente, funcionamento. Por conseguinte, deverá haver uma compreensão dentro da administração marítima de que o registo do navio é um contrato que contém obrigações e direitos. Idealmente, apenas a boa supervisão pelo Estado de bandeira e manutenção adequada do navio pelo armador poderia eliminar entraves significativos à segurança da navegação. Mas, nem todas as administrações exercem o seu controlo de forma correta e eficiente (Seafarers' Rights International, 2019).

Resultante da ascensão de uma nova consciência para a gestão pública e posicionamento como agentes comerciais que forneçam um nível satisfatório de serviço aos seus clientes, os Estados de bandeira tornaram o registo de um navio num negócio de confiança e reputação, associado à qualidade (Syafiuddin, 2016, p. 2). Subsequentemente, a tendência dos armadores procurarem uma bandeira de qualidade e responsável também derivam desta transformação. Associado à classificação da Bandeira na *grey e black list*⁷, a frequência do navio ser, novamente, inspecionado, pelo controlo do Estado do porto (PSC)⁸, é menor, levando a atrasos e burocracias, o que os armadores querem evitar (Syafiuddin, 2016, p. 2).

Seguindo as ideias anteriormente apresentadas, através da adoção de uma metodologia mista, o objeto de estudo da dissertação traduz-se na identificação e explanação do impacto da escolha dos armadores ao definir o Estado de bandeira em relação à segurança dos marítimos. Os objetivos da dissertação são: *i*) identificar e compreender os diferentes tipos de registo; *ii*) analisar as diferentes *performances* entre os Estados de bandeira de modo a entender o seu impacto sob as tripulações; e *iii*) comparar o Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR) com o maior registo de navios do mundo, o Panamá Ship Registry. Este estudo-caso é fulcral quer para compreender o objeto de estudo, quer para identificar e explicar os prós e contras dos armadores em preferir um registo internacional a um registo internacional com características de um segundo registo.

A escolha deste objeto de estudo e conseqüentes objetivos deve-se à forte ligação entre a segurança marítima e os Estados de bandeira, isto porque, os Estados de bandeira

⁷ As listas *White, Grey and Black (WGB)* representam um espectro de qualidade. Os Estados de bandeira são classificados de acordo com a sua *performance*, sendo esta baseada no número de inspeções e detenções num período de 36 meses.

⁸ Controlo pelo Estado de porto - *Port State Control (PSC)*

detêm competência exclusiva sobre os navios que arvoram a sua bandeira (Hamad, 2016, p. 95). Concludentemente, nos últimos anos, a ligação entre o Estado de bandeira e a segurança marítima foi e se tornou num problema importante na esfera marítima e, claro, de relações internacionais (Hosanee, 2008). Como argumentado por Goodman, os direitos dos Estados de bandeira têm permanecido, praticamente, inalterados desde a criação do seu conceito (Goodman, 2009, p. 157).

Revisão da Literatura

António Costa, em *A CNUDM, O Mar Livre e as Bandeiras De Conveniência*, argumenta que o registo de navios é uma prática consagrada pelo tempo e que se faz desde que o negócio marítimo foi reconhecido como essencial para o desenvolvimento universal (Costa, 2014, p. 4). Originalmente, o registo de navios destinava-se a controlar os navios que transportavam carga dos Impérios marítimos europeus (Costa, 2014, p. 4). No passado, segundo o autor, o registo consistia na garantia de que os navios eram construídos no país, com tripulações predominantes desse país e asseguravam o retorno das mais-valias aos cofres desse Estado (Costa, 2014, p. 4). Em tempos mais recentes, tem-se revelado um meio conveniente de estabelecer o título de propriedade de um navio, ou seja, quem é efetivamente o proprietário (Costa, 2014, p. 4). A documentação facultada pelo Estado de bandeira, provê uma evidência definitiva da nacionalidade para fins internacionais e oportunidades de financiamento com a disponibilidade de hipotecas preferenciais a navios registados (Costa, 2014, p. 4).

No transporte marítimo, tal como no mercado global, as decisões são tomadas com a finalidade de alcançar a minimização dos custos e a maximização da receita (Costa, 2014, p. 4). Portanto, não será possível o armador escolher uma bandeira sem considerar os benefícios fiscais que dela possam advir (Costa, 2014, p. 4).

Não obstante o aumento contínuo da frota de navios, tem decrescido o número total de acidentes marítimos, ao longo das últimas décadas. Logo, é importante perceber quais as causas diretas e indiretas dos acidentes e incidentes que estão na sua génese (Costa, 2014, p. 4). Dentre elas, Costa lista os seguintes fatores: *i*) tipo de navio; *ii*) dimensão; *iii*) idade do navio; *iv*) área de tráfego; e *v*) condições meteorológicas (Costa, 2014, p. 4). Somando a estes, importa perceber o papel dos Estados de bandeira e qual a sua quota-parte de responsabilidade nos acidentes de transporte marítimo (Costa, 2014, p. 4).

Segundo António Costa, a bandeira de conveniência é uma prática comercial em que os proprietários do navio registam os mesmos num Estado a que não pertencem (Costa, 2014, p. 1). Por conseguinte, tal escolha tem efeitos diretos nos marítimos (Costa, 2014, p. 1). Para além das vantagens económicas oferecidas por este tipo de registo e não sendo exigido um vínculo substancial entre o Estado de bandeira e o navio, estes Estados não aplicam severamente as legislações e regulamentos respeitantes à segurança da navegação por não serem signatários ou não cumprirem os preceitos da CNUDM e de outras convenções internacionais de extrema importância no cenário da segurança da

navegação e do transporte marítimo, como a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (MARPOL)⁹, a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS)¹⁰, entre outras (Costa, 2014, p. 2).

Conforme o autor, a opção dos armadores em registrar os navios em bandeiras classificadas de conveniência conforma uma estratégia empresarial que visa uma maior capacidade concorrencial (leia-se lucratividade), baixando os custos derivados das normas de direito que interferem no custo do frete, em especial as normas de trabalho, segurança dos marítimos e impostos (Costa, 2014, p. 2). Com efeito, os navios que arvoram bandeiras de conveniência não contribuem para a economia dos respetivos Estados, salvo o pagamento dos direitos de inscrição (Costa, 2014, p. 2). Simultaneamente, não frequentam com regularidade o seu porto de registo. Ao invés, realizam um tráfego marítimo distante ao do país cuja bandeira arvoram. Por esta razão, as possibilidades concretas de controlo e inspeção do navio por parte das autoridades desses Estados são, praticamente, inexistentes (Costa, 2014, p. 2).

O Segundo Registo foi criado em alguns Estados que já detêm registo nacional, como forma de defender a sua frota mercante, oferecendo aos armadores vantagens económicas similares às das bandeiras de conveniência (Costa, 2014, p. 2). António Costa, considera que a grande diferença entre o segundo registo e as bandeiras de conveniência é que o primeiro obriga os navios a todas as leis e convenções internacionais ao nível da segurança de navegação (Costa, 2014, p. 2).

António Costa refere que o registo de navios em Estados classificados de conveniência tem vindo a causar perdas económicas significativas aos Estados que detêm registos convencionais (Costa, 2014, p. 3).

De acordo com António Costa, o fenómeno associado às *flag of convenience* criou um sistema pelo qual os Estados que detêm registos classificados como conveniência competem pelo registo de navios, com políticas associadas a custos e impostos baixos (Costa, 2014, p. 15). Podemos inferir que para evitar a responsabilidade e explorar lacunas na legislação internacional, a indústria marítima usa como recurso comum e generalizado o registo em Estados classificados de conveniência – países onde é mais

⁹ Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios - *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* (MARPOL), assinada em 1973 e alterada pelo protocolo de 1978, sendo conhecida como MARPOL 73/78.

¹⁰ Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar - *International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS), assinada em 1914 após o desastre do Titanic. A Convenção foi revista em 1974, sendo denominada de SOLAS 74.

fácil registar navios e cujas legislações são permissivas (Costa, 2014, p. 15). Neste mercado de conveniência, vigora um regime de menor responsabilidade e maior impunidade (Costa, 2014, p. 15). Se todas as partes envolvidas agissem de forma responsável e prudente, o controlo por parte dos Estados de porto não seria necessário (Costa, 2014, p. 19). Os mecanismos de controlo aplicados pelos Estados de bandeira e sociedades classificadoras provaram não serem suficientes na erradicação dos navios *substandard* (Costa, 2014, p. 20). Os proprietários podem escolher a sociedade classificadora que pretendem e os que possuem navios com padrões de qualidade inferior, previsivelmente, escolhem as sociedades menos exigentes (Costa, 2014, p. 20). Os navios abaixo dos padrões tendem a ser tripulados por marítimos sem experiência, com formação menos exigente e que, frequentemente, são vítimas de abuso (Costa, 2014, p. 23). Todas as tentativas de reforma esbarram num facto muito simples: enquanto a maioria dos marítimos, associado a esse tipo de registo, vêm de países relativamente pobres, a maioria dos armadores são de países ricos e/ou considerados desenvolvidos (Costa, 2014, p. 23).

Álvaro Sardinha, em 2013, ao redigir *Registo de Navios - Estados de bandeira*, começa por questionar por que razão o desempenho do Estado de bandeira é relevante para um armador (Sardinha, 2013). Os proprietários devem assumir a responsabilidade de desenvolver uma frota de navios de alta qualidade, operado sob uma bandeira, com um padrão uniforme em plena conformidade com as exigências internacionais (Sardinha, 2013). De facto, excelentes navios podem ser registados em Estados que possuam uma *performance* menos positiva, enquanto algumas bandeiras bem administradas podem ter alguns navios com qualidade menos satisfatória (Sardinha, 2013). No entanto, mesmo para uma companhia de navegação que aposta na qualidade e na conformidade com as regras exigidas, o desempenho da bandeira escolhida pode interferir diretamente nos resultados da companhia (Sardinha, 2013). Os navios que arvoram uma bandeira que, em geral e no conjunto dos navios registados na mesma, tem mostrado níveis médios mais elevados de incumprimento durante inspeções pelo Estado de porto, são geralmente sujeitos a um controlo mais rigoroso e a um maior número de inspeções (Sardinha, 2013). Para o operador referido, isto pode significar atrasos desnecessários, além de uma potencial penalização por parte dos fretadores (Sardinha, 2013). A companhia de navegação e, não menos importante, os seus afretadores, podem ter preocupações sobre as implicações para a reputação de estarem associados a uma bandeira de baixo desempenho, mesmo que os navios da companhia estejam em total conformidade (Sardinha, 2013).

Oswaldo Junior argui que as bandeiras de conveniência são uma realidade inconveniente (Junior, 2016, p. 4). Tal deve-se à sua grande relevância econômica e estratégica (Junior, 2016, p. 4). De um lado, os armadores defendem-na face à redução de custo que proporciona, de outro lado, os marítimos e governos criticam-na tendo em vista os baixos salários e más condições de trabalho e sonegação de divisas (Junior, 2016, p. 4).

Enquanto o art. 91.º da CNUDM compete os Estados de bandeira para enumeração dos requisitos para que exista um vínculo substancial entre o Estado de bandeira e o navio, o art. 92.º trata do estatuto do navio (Junior, 2016, p. 8).

No que tange à segurança da navegação marítima, a maioria dos acidentes marítimos envolvem navios registados em bandeiras classificadas de conveniência, cujos Estados são parte da maioria das convenções sobre segurança marítima (Junior, 2016, p. 11).

É comum que tais Estados não implementem os padrões exigidos e muitos navios que se encontram registados em tais Estados estejam classificados como abaixo do padrão (Junior, 2016, p. 8). São vários os acidentes envolvendo navios de bandeira de conveniência. Um dos mais graves foi o do navio *Torrey Canyon*, petroleiro de 120 mil toneladas de *deadweight* (dwt), totalmente carregado, que encalhou nos rochedos de Seven Stones, a noroeste de Scilles, na Inglaterra, em 1967 (Junior, 2016, p. 9).

Além dos baixos padrões de segurança, os sindicatos dos trabalhadores marítimos criticam os baixos salários e as condições de trabalho dos tripulantes, especialmente dos *ratings* (Junior, 2016, p. 9). Diante disto, a Federação Internacional de Trabalhadores dos Transportes¹¹ (ITF), entidade sindical que congrega a maioria dos sindicatos de trabalhadores marítimos, para combater tal prática, criou o *Blue Certificate*¹², como forma de reduzir tal nível de exploração (Junior, 2016, p. 9).

Não obstante, a ITF enfrenta um dilema, porque ao mesmo tempo que tem como objetivo acabar com as políticas associadas às bandeiras de conveniência, por meio do combate a navios com padrões abaixo do exigido, tem arrecadado muitos fundos em

¹¹ Federação Internacional de Trabalhadores dos Transportes - *International Transport Workers's Federation* (ITF) – Fundada por Havelock Wilson, político do Partido Liberal e líder sindical, em 1896. Foi defensor dos direitos dos trabalhadores marítimos.

¹² Igualmente designado por *Blue Card*, foi criado em 1958 pela ITF. O Certificado era entregue ao Comandante do navio, consistindo numa isenção ao boicote aos navios de bandeiras classificadas como conveniência, por o navio em causa possuir um acordo de trabalho válido.

acordos com armadores, possivelmente, a maior fonte de receita da ITF (Junior, 2016, p. 10).

A criação de um segundo registo por vários Estados como forma de deter a fuga de navios para bandeiras classificadas de conveniência, não tem se mostrado capaz de impedir o aumento do registo de navios nas bandeiras de conveniência (Junior, 2016, p. 12).

Neste seguimento, é necessária uma atuação a nível internacional dos Estados prejudicados pela ação das bandeiras de conveniência, por violação do Acordo Geral sobre Comércio de Serviços (AGCS)¹³. É exigido, deste modo, um estudo mais aprofundado e uma atuação cooperativa ao nível das relações económicas internacionais (Junior, 2016, p. 12). Esta política, exige uma postura pró-ativa das administrações estatais e do governo inclusive junto ao representante da ITF para uma atuação conjunta em foros como a OMI, a Organização Internacional do Trabalho (OIT)¹⁴, a Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD)¹⁵ e a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE)¹⁶ para combater tais bandeiras, o que não tem sido observado (Junior, 2016, p. 13).

François de Souza, em *Noções de Economia dos Transportes Marítimos*, redige que são características comuns aos Estados que possuem bandeiras de conveniência: *i*) a autorização a cidadãos não-residentes registarem os seus navios; *ii*) o registo é de fácil obtenção; *iii*) o rendimento obtido pela exploração dos navios não está sujeito a qualquer imposto ou sujeito a impostos insignificantes; *iv*) é permitida a contratação de tripulações estrangeiras; e *v*) o Estado, não possui uma estrutura administrativa bem definida para fazer cumprir os regulamentos e convenções internacionais (de Souza, 2009).

De Souza sustenta que os mais prejudicados com o uso das bandeiras de conveniência são os tripulantes, os Estados que deixam de receber dividendos e o meio ambiente (de Souza, 2009).

¹³ Acordo Geral sobre Comércio de Serviços (AGCS) - *General Agreement on Trade in Service (GATS)* - é um acordo da Organização Mundial do Comércio (OMC) que entrou em vigor em janeiro de 1995, sendo uma extensão do *General Agreement on Tariffs and Trade (GATT)* para a área do comércio de serviços.

¹⁴ Organização Internacional do Trabalho (OIT) - *International Labour Organization (ILO)* - criada em 1919, com sede em Genebra, é uma agência das Nações Unidas especializada em questões do trabalho.

¹⁵ Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento - *United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)*, estabelecida em 1964, em Genebra, aquando da elaboração do GATT. Promove a integração dos países em desenvolvimento na economia mundial.

¹⁶ Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico - *Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE)* - é uma Organização intergovernamental fundada em 1961, cujo intuito é estimular o desenvolvimento económico e o comércio mundial.

No que tange aos tripulantes, podem ser citadas as seguintes desvantagens:

(...) *i)* tripulantes com qualificação profissional menos exigente, competindo com marítimos especializados e “oferecendo” o seu trabalho por salários inferiores e condições de trabalho muito abaixo do exigido; *ii)* os tripulantes desembarcam em qualquer lugar e são abandonados à sua própria sorte; *iii)* inexistência de contrato de trabalho com cláusulas claras e muitas vezes escritos num idioma diferente do tripulante; *iv)* muitas vezes são pagos salários abaixo dos estipulados, bem como pagamentos efetuados em moedas diferentes das estipuladas em contratos. Fruto do tripulante estar exposto a períodos intensos de navegação e trabalho, estão mais sujeitos a doenças e acidentes. (...) (de Souza, 2009).

A minha contribuição para o avanço científico é demonstrar, através de uma metodologia mista e um estudo comparativo, que um segundo registo com características de um registo internacional, cumprindo com as convenções e normas internacionais, assente numa estrutura administrativa sólida e com os conhecimentos das Nações marítimas tradicionais, apresentam desempenhos mais satisfatórios em todos os domínios de investigação, oferecendo mais segurança aos marítimos quando comparados com os registos internacionais. Para tal, serão utilizados para efeitos de investigação o segundo registo que mais cresceu nos últimos três anos, Registo Internacional de Navios da Madeira e o maior registo de navios do mundo, o Panamá Ship Registry.

Pergunta de Investigação e Hipóteses de Investigação

Apesar de ser de conhecimento geral que o transporte marítimo é a espinha dorsal do comércio internacional e um impulsor da globalização, o mesmo é um tema vasto, com informação dispersa por várias instituições e intervenientes, tornando, por vezes, árduo acompanhar os estudos relacionados com a segurança, a eficiência das inspeções, os *outcomes* económicos, o registo de navios e os Estados de bandeira, assim como estabelecer uma visão prospetiva da sua importância. Torna-se, assim, relevante estabelecer como pergunta de investigação desta dissertação a seguinte:

Q.: Contrariando os interesses económicos dos armadores, qual será a melhor opção para as tripulações?

A resposta mais provável às questões de investigação constitui as hipóteses de investigação, apresentando-se como uma possível explicação provisória de um fenómeno e uma previsão dos resultados que se espera obter (Carvalho, Ramos, Haro *et al.*, 2016, p. 19). No contexto desta dissertação, as hipóteses de investigação são as seguintes:

H₁: Não obstante a regularidade de incidentes e acidentes, os registos classificados de conveniência prevalecem.

H₂: É preferível para as tripulações um navio registado num registo como o Registo Internacional de Navios da Madeira ou num registo como o Panamá Ship Registry?

Conceitos e Campos de Aplicação

O Navio

Desde cedo, o Homem enfrentou o mar como forma de alcançar território desconhecido e, mais tarde, para trocas comerciais. Começou por desbravá-lo em embarcações primitivas, as quais foram, sucessivamente, melhoradas até aos nossos dias, em que possuímos navios robustos capazes de enfrentar grandes tempestades marítimas. O Homem, ao longo dos anos, foi capaz de desenvolver o navio para a finalidade a que este se destina comercialmente. Estudou e adaptou a ideia de engenho flutuante destinado à navegação, em vários tipos de navios, cada vez mais específicos em determinada rota ou produto comercial a transportar.

De acordo com Walker e Noyes, a nível internacional, não existe consenso à cerca da definição de navio (2002, p. 217). Consultando a CNUDM, verifica-se que a mesma apenas se refere e define *warship* (art. 29.º da CNUDM). Outrora, a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição do Mar por Hidrocarbonetos (OILPOL)¹⁷ de 1954, estabelecia que *Ship means any sea-going vessel of any type whatsoever, including floating craft, whether self-propelled or towed by another vessel, making a sea voyage* (art. 1.º n. 1 da OILPOL). Também, a MARPOL 73/78 apresenta uma definição similar, ou seja, *Ship means a vessel of any type whatsoever operating in the marine environment and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft and fixed or floating platforms* (art. 2.º n. 4 da MARPOL). Uma outra possibilidade de definição de navio é proposta pela Convenção das Nações Unidas sobre as Condições para o Registo de Navios (UNCCRS)¹⁸, na qual um navio consiste em *any self-propelled sea-going vessel used in international seaborne trade for the transport of goods, passengers, or both with the exception of vessels of less than 500 gross registered tons* (art. 2.º da UNCCRS)

Num quadro nacional, segundo Rogério Castro e Silva, o navio é uma construção flutuante e habitável destinada a navegar (1979, p. 1). Deve por isso possuir flutuabilidade, estabilidade, tranquilidade, navegabilidade, manobrabilidade e habitabilidade (Castro e Silva, 1979, p. 1). Normalmente, um navio caracteriza-se pela sua forma alongada, estreita nas extremidades, simétrica em relação a um plano longitudinal, ao qual denomina-se de plano da mediana (Castro e Silva, 1979, p. 1).

¹⁷ Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição do Mar por Hidrocarbonetos – *International Convention for the Prevention of the Sea by Oil* (OILPOL) – tratado internacional assinado em Londres a 12 de maio de 1954. Sofreu diversas revisões até que em 1973 foi incorporada na MARPOL.

¹⁸ Convenção das Nações Unidas sobre as Condições para o Registo de Navios - *United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships* (UNCCRS) – assinado em Genebra a 7 de Fevereiro de 1986.

O Comandante Marques Esparteiro, em *Dicionário Ilustrado de Marinha*, define navio como uma embarcação de grandes dimensões, destinado à grande cabotagem e às viagens transoceânicas (Esparteiro, 2001, p. 378).

Perante o Decreto-Lei (DL) n.º 201/98¹⁹, todos os navios devem possuir registo, nacionalidade, nome e um número de identificação, o qual é definido de acordo com o seu artigo 1.º

(...) navio é o engenho flutuante destinado à navegação por água. Fazem parte integrante do navio, além da máquina principal e das máquinas auxiliares, todos os aparelhos, aprestos, meios de salvação, acessórios e mais equipamentos existentes a bordo necessários à sua operacionalidade (art. 1.º n.º 1 e 2 do Decreto Lei n.º 201/98)

Assim sendo, os navios e os factos a eles respeitantes estão sujeitos a um registo, nos termos do disposto na legislação respetiva (art. 2.º do DL n.º 201/98). Em relação à nacionalidade dos navios, consideram-se nacionais os navios cuja propriedade se encontra registada em Portugal. A atribuição da nacionalidade portuguesa confere ao navio o direito ao uso da respetiva bandeira, com os direitos e obrigações que lhe são inerentes (art. 3.º n. 1 e 2 do DL n.º 201/98). A todos os navios deve ser atribuído um nome. O nome a atribuir está sujeito a prévia aprovação do serviço público competente e deve ser bem distinto dos que já se encontram registados (art. 4.º n. 1 e 2 do DL n.º 201/98). Relativamente ao número de identificação, os navios de arqueação bruta inferior a 100, assim como os destinados exclusivamente a águas interiores podem ser identificados apenas por um número atribuído pelo serviço público competente (art. 5.º n. 1 do DL n.º 201/98).

¹⁹ Decreto-Lei n.º 201 de 1998 foi assinado a 10 de junho, o qual estabelece o estatuto legal do navio, tendo substituído as normas em vigor até à data do Código Comercial Português de 1888.

O Navio Como Um Bem Jurídico

O art. 210.º, n. 1 do Código Civil (CC) relativo às coisas acessórias, declara: *São coisas acessórias, ou pertenças, as coisas móveis que, não constituindo partes integrantes, estão afetadas por forma duradoura ao serviço ou ornamentação de uma outra.*

O conceito pouco diverge, em relação ao DL 201/98 no artigo 1.º, apesar de ser possível aferir pelo conteúdo do artigo mencionado anteriormente do ELN que as partes integrantes do navio, são coisas acessórias, pois englobam tudo o que é passível de ser substituído e/ou alterado devido à sua manutenção necessária, como por exemplo, os aparelhos, os acessórios e os equipamentos sem afetar o navio em termos unitários (Cordeiro, 2012).

Aliás, Fernando Pires de Lima e João de Matos Antunes Varela não fizeram grande distinção entre coisa acessória e pertença, apenas anotaram a diferença no elemento de ligação como a finalidade que as relaciona com a coisa principal, ou seja, enquanto as coisas acessórias ou pertenças se encontram ligadas economicamente à coisa principal, as partes integrantes têm uma ligação material (Lima e Varela, 1987).

Definida a natureza do bem jurídico em causa, importa descortinar o termo aplicável. É relevante referir que o termo embarcação é o mais antigo e deriva da Lei fundamental, enquanto o termo navio é posterior e resulta das legislações especiais que, entretanto, se sucederam (Ramos, 2018, p. 41). O navio é um engenho apto a navegar no mar, utilizado no transporte de pessoas ou de mercadorias por particulares ou por Estados para fins comerciais ou não comerciais e ainda, para a guerra (Ramos, 2018, p. 41).

A designação de navio em estudo engloba as embarcações de comércio ou de recreio a operar no mar, incluindo as plataformas fixas ou flutuantes, as embarcações auxiliares e os rebocadores (Ramos, 2018, p. 42). Pertence à indústria do transporte marítimo e visa o transporte de pessoas e de bens, em nome próprio ou de outrem, através do proprietário e titular do direito de propriedade sobre o navio ou do afretador do navio - o locatário, enquanto quem dispõe o navio para ser alugado é o fretador - o proprietário (Ramos, 2018, p. 42). O Decreto-Lei n.º 196/98²⁰, define que o armador é aquele que, no exercício de uma atividade de transporte marítimo, explora navios de comércio próprios

²⁰ Decreto-Lei n.º 196 de 1998 foi assinado a 10 de julho. Estabelece regime jurídico da atividade dos transportes marítimos.

ou de terceiros, como afretador a tempo ou em casco nu, com ou sem opção de compra, ou como locatário (art. 1.º n.º 2 DL n.º 196/98).

De facto, a figura do armador, no seu sentido mais amplo, preponderante durante vários anos no desempenho de todas as funções que lhe estavam associadas (como proprietário de navios, armador de navios *stricto sensu*, transportador e afretador), contrapõem-se, hoje em dia, figuras, devidamente individualizadas, como é o caso do armador/proprietário de navios (*ship owner*), que arma e faz a gestão técnica do armador/gestor de navios (*ship manager*) e o do armador/transportador (*ship operator*) que faz a gestão comercial do navio e exerce a atividade transportadora propriamente dita (preâmbulo, DL n.º 196/98).

Questão conexa é a da personalidade e da capacidade judiciária do navio. O art. 11.º do Código de Processo Civil (CPC) define o conceito e medida da personalidade judiciária, dispondo que a personalidade judiciária consiste na suscetibilidade de ser parte e ainda, aquele que tiver personalidade jurídica tem igualmente personalidade judiciária. Ademais, a alínea f) do art. 12.º do CPC consagra a extensão da personalidade judiciária aos navios, nos casos previstos em legislação especial como é o caso do DL n.º 202/98²¹ e do DL n.º 352/86²² (Ramos, 2018, p. 42).

A personalidade judiciária decorre da Lei fundamental e traduz-se na faculdade de ser parte processual, do usufruto da capacidade de gozo de direitos e deveres, enquanto a capacidade judiciária é, como indica o art. 15.º do CPC, a suscetibilidade de estar em juízo, tendo por base e medida a capacidade do exercício de direitos. A relevância da atribuição da personalidade judiciária ao navio consagrada no n.º 2 do art. 28.º do DL n.º 352/86, de 21 de Outubro, recai na capacidade de ser parte em juízo através do proprietário, do Capitão, do seu substituto ou do agente de navegação do navio que requereu o despacho para esse efeito, em caso de necessidade de responsabilização perante os conhecimentos de carga emitidos por quem não tenha a qualidade de transportador marítimo, resultando na respetiva nulidade. De igual modo, o navio que efetua o transporte responde perante os interessados na carga nos mesmos termos em que

²¹ Decreto-Lei n.º 202 de 1998 foi assinado a 10 julho. Estabelece o regime da responsabilidade do proprietário do navio e disciplina a atuação das entidades que o representam. Revoga os artigos 492.º a 495.º e 509.º do Código Comercial.

²² Decreto-Lei n.º 352 de 1986 foi assinado a 21 de Outubro. Estabelece disposições quanto à reformulação do direito comercial marítimo.

responderia o transportador se o transportador marítimo não for identificável com base nas menções constantes do conhecimento de carga (Ramos, 2018, p. 42).

O art. 11.º do DL n.º 202/98, de 10 de Julho, coloca em evidência a personalidade judiciária do navio ao designar que este responde perante os credores interessados, nos mesmos termos em que proprietário ou o armador responderiam, se forem identificáveis com base no despacho de entrada da capitania (Ramos, 2018, p. 43). É atribuída ao navio personalidade judiciária, cabendo a sua representação em juízo ao agente de navegação que requereu o despacho suprarreferido (Ramos, 2018, p. 43). Em regra geral, o navio responde na ausência do seu proprietário ou armador, apesar de não possuir um mecanismo de representação independente daquelas figuras, carecendo da sua personalidade e capacidade judiciárias para fazer face a possíveis cenários que exijam uma responsabilização, dadas as ligações e valorações importantes que o navio constitui, de que é exemplo a área do comércio e da indústria (Ramos, 2018 p. 43). Assim e apesar das divergências existentes na doutrina sobre o alcance da personalidade judiciária, o navio é uma coisa móvel com personalidade judiciária, sendo esta uma atribuição necessária dada as situações excepcionais, em que é admitida a responsabilidade do navio através da representação como modo de concretização do exercício da capacidade judiciária (Ramos, 2018, p. 43).

Estado de Bandeira

A expressão *Estado de bandeira* é composta por dois conceitos distintos, tendo sido, posteriormente, sobrepostos para formar um conceito (Hosanee, 2009, p. 8). O início do uso da bandeira data-se por volta de 1000 a.C., aquando os egípcios utilizaram as primeiras versões da bandeira para fins de identificação (Hosanee, 2009, p. 8).

Inicialmente, a bandeira foi adotada por diversas civilizações e, eventualmente, começou a ser utilizada a bordo dos navios para sua identificação (Hosanee, 2009, p. 8). Apesar de ao longo da Idade Média, a bandeira ser um dos símbolos de uma Nação, ganhou importância à medida que as embarcações começaram a se distanciar cada vez mais das suas águas costeiras (Hosanee, 2009, p. 8). Por conseguinte, a bandeira tornou-se parte prática do direito consuetudinário²³ (Hosanee, 2009, p. 8).

Neste seguimento, refira-se que a marca de identificação da bandeira simboliza o regime jurídico do navio nos diferentes mares e tornou-se uma necessidade para a manutenção da ordem pública, seja no alto mar ou em águas territoriais dos Estados marítimos costeiros (Hosanee, 2009, p. 9). A bandeira determina o ponto de responsabilidade, como e onde um direito poderá ser aplicado em relação a esse navio (Hosanee, 2009, p. 9).

Após o fim da Guerra dos Trinta Anos²⁴, o Tratado de Westphalia de 1648 originou o conceito de soberania e da Lei das Nações²⁵ (Crawford, 2007, p. 9). Antes disso, a Lei das Nações baseou-se, essencialmente, no sistema estatal europeu, marcado por antagonismos e conflitos religiosos (Crawford, 2007, p. 9). O Tratado de Westphalia foi adotado pelas potências europeias com o fim de elaborarem um quadro que reconhecesse o direito de entidades independentes e soberanas, o qual caracterizava-se por um incontestável controlo político, defesa da liberdade religiosa e o estabelecimento de um acordo entre os Estados vizinhos sobre as suas fronteiras territoriais (Crawford, 2007, p. 9). Em suma, o Tratado é o precursor do sistema de Estados-Nação e o desenvolvimento do sistema internacional de direito e relações entre Estados (Crawford, 2007, p. 9).

²³ Direito Consuetudinário – é o direito que surge dos costumes da sociedade. É fundado nos usos ou costumes, não estando escrito (Souza, 2015).

²⁴ A Guerra dos Trinta Anos como é conhecida, compreendeu uma série de conflitos travados sobretudo na Alemanha, entre 1618 e 1648, que envolveram boa parte dos países da Europa Ocidental (Infopédia, 2020a).

²⁵ A Lei das Nações se tornou sinónimo do termo Direito Internacional Consuetudinário, o qual descreve o conjunto de regras que as Nações da comunidade internacional cumprem ou acedem universalmente por um sentido de obrigação legal e preocupação mútua (Duhaime, 2019).

Paralelamente a estes desenvolvimentos em territórios terrestres, um debate acerca do *status* dos mares - *mare liberum vs. mare clausum* - estava sendo conduzido na Europa (Hosanee, 2009, p. 10). Acrescente-se que governar os mares sempre foi um desejo das grandes Nações marítimas e impulsionado, particularmente, por grandes interesses económicos (Hosanee, 2009, p. 10). Com o objetivo de atingir o governo monopolista português no Oceano Índico e o comércio lucrativo de especiarias, a Holanda colocou em prática a doutrina da liberdade dos mares através da obra *Mare Liberum* de Hugo Grotius (1583-1645) (Hosanee, 2009, p. 10). A navegação deverá estar ao alcance de todos. Ressalve-se que apesar da noção de liberdade dos mares abertos ter ganho protagonismo, mais tarde foi ajustada por Selden (1584-1654) em *Mare clausum* e impulsionada pelos britânicos a fim de proteger o seu domínio sobre os mares (Hosanee, 2009, p. 11). Assim, a doutrina do *Mare Liberum* se tornou fulcral para o progresso do comércio e da navegação, sendo, posteriormente, incluído os costumes das Nações e os princípios do Direito Internacional (Hosanee, 2009, p. 11).

Aos poucos, a comunidade internacional reconheceu a necessidade de codificar estes conceitos do Direito Internacional Consuetudinário do Mar e, conseqüentemente, a partir do século XIX, surgiram tentativas de codificar a lei (Hosanee, 2009, p. 11). Estes ensaios foram impulsionados através da *International Law Commission* (ILC) sob a Carta das Nações Unidas, em 1947 (Hosanee, 2009, p. 11). O esforço da ILC foi fulcral na concretização real da primeira conferência das Nações Unidas sobre a Lei do Mar em 1958 (Churchill and Lowe *cit in* Hosanee, 2009, p. 11). Um dos principais *outcomes* da CNUDM I foi a adoção da Convenção sobre o Alto Mar de 1958, a qual, por sua vez, estabeleceu a nacionalidade e o registo dos navios, direitos e obrigações dos navios quer sob seu Estado de bandeira, quer sob outra bandeira (Hosanee, 2009, p. 11). Estas questões foram revistas sob a CNUDM III, as quais culminaram na CNUDM de 1982.

Sardinha (2013) defendia que o Estado de bandeira de um navio define-se como o Estado em cujas leis o navio está registado ou licenciado. Qualquer país pode ser Estado de bandeira, até mesmo um país sem fronteira marítima, desde a Declaração de Direito de Bandeira em 1921 (Sardinha, 2013, p. 7).

Analisando a CNUDM, podemos conferir os vários estatutos que os Estados de bandeira estão sujeitos. Segundo a CNUDM, todos os Estados, costeiros ou sem fronteira marítima, têm o direito que os navios que arvorem a sua Bandeira naveguem no alto mar (art. 90.º da CNUDM).

George Walker e John Noyes, em *Definitions for the 1982 Law of The Sea Convention*, afirmam que apesar de a CNUDM não definir Estado de bandeira o seu significado poderá ser deduzido através dos artigos 91.º e 94.º (Walker e Noyes, 2002, p. 204). De acordo com a UNCCRS, um Estado de bandeira consiste em: *State whose flag a ship flies and is entitled to fly* (art. 2.º da UNCCRS). O Estado de bandeira deve exercer eficazmente a sua jurisdição e controlar os navios nele registados, no que diz respeito à identificação e responsabilização dos armadores e operadores, bem como no que toca às questões administrativas, técnicas e sociais (Walker e Noyes, 2002, p. 204).

Responsabilidades do Estado de Bandeira

Como discutido anteriormente, o direito internacional procura assegurar que os Estados de bandeira cumpram as regras estabelecidas para o exercício da liberdade no alto mar (Coles e Watt, 2009, p. 13). O corolário do princípio da liberdade dos mares é definido como a obrigação dos Estados assumirem a responsabilidade pelas operações dos navios que navegam no alto mar com a sua bandeira (Coles e Watt, 2009, p. 13). Na prática esta declaração de princípio apresenta dificuldades consideráveis na sua conceção. A CNUDM prevê que a liberdade é exercida pelos Estados nas condições estabelecidas pela Convenção e por outras regras internacionais, tendo em conta que os interesses de outros Estados sejam assegurados (Coles e Watt, 2009, p. 13).

Analisando o artigo 91.º da CNUDM temos: Os Estados devem estabelecer os requisitos necessários para a atribuição da nacionalidade aos seus navios, para o registo de navios no seu território e para o direito de arvorar a sua Bandeira (art. 91.º n. 1 da CNUDM). Os navios possuem a nacionalidade do Estado, cuja bandeira os autorize a arvorar, devendo existir um vínculo substancial entre o Estado e o navio (art. 91.º n. 1 da CNUDM). Os Estados devem fornecer aos navios a que tenha concedido o direito de arvorar a sua bandeira os documentos relevantes ao bom funcionamento do navio (art. 91.º n. 2 da CNUDM).

Os navios navegam perante a bandeira de um único Estado, salvo raras exceções previstas em tratados internacionais ou nesta convenção, os quais devem submeter-se, no alto mar, à jurisdição exclusiva desse Estado de bandeira (art. 92.º n. 1 da CNUDM). Um navio não pode alterar a sua bandeira durante a viagem ou num porto de escala, salvo a exceção, se existir uma transferência efetiva da propriedade do navio ou mudança do registo (art. 92.º n.1 da CNUDM).

Um navio que navegue sob a bandeira de dois ou mais Estados, utilizando-as segundo as suas conveniências não pode reivindicar qualquer dessas nacionalidades perante um terceiro Estado e pode ser considerado como um navio sem nacionalidade (art. 92.º n. 2 da CNUDM).

No artigo 94.º da CNUDM é definido, com algum detalhe utilizando o imperativo – deve, as obrigações do Estado de bandeira no exercício efetivo da jurisdição e controlo dos seus navios em questões administrativas, técnicas e sociais (Coles e Watt, 2009, p. 13). Estas obrigações estendem-se à manutenção de um registo de navios, à jurisdição ao abrigo do seu direito interno sobre os navios registados no seu registo, aos seus comandantes, oficiais e tripulações e à tomada das medidas necessárias para garantir

a segurança no alto mar, incluindo inspeções de rotina (Coles e Watt, 2009, p. 13). Num modo mais geral, o artigo descreve a exigência de cada Estado para implementar as convenções, práticas e regulamentos internacionais e tomar todas as ações necessárias e possíveis para assegurar a sua implementação e controlo (Coles e Watt, 2009, p. 13).

A CNUDM estabelece no artigo 94.º que os Estados de bandeira devem exercer, de modo efetivo, a sua jurisdição e seu controlo em questões administrativas, técnicas e sociais sobre navios que arvorem a sua bandeira (art. 94.º n.1 da CNUDM). Em particular, os Estados devem *a)* manter um registo de navios, no qual figurem os nomes e as características dos navios que arvorem a sua bandeira, com exceção daqueles que, pelo seu reduzido tamanho, estejam excluídos dos regulamentos internacionais geralmente aceites; e *b)* exercer a sua jurisdição em conformidade com o seu direito interno sobre todos os navios que arvorem a sua bandeira e sobre o Capitão, os oficiais e a tripulação, em questões administrativas, técnicas e sociais que se relacionem com o navio (art. 94.º n. 2 alínea a e b da CNUDM).

Os Estados devem garantir que os navios que arvorem a sua bandeira, cumpram as medidas necessárias para garantir a segurança no mar, no que se refere *a)* à construção, equipamento e condições de navegabilidade do navio; *b)* à composição, condições de trabalho e formação das tripulações, tendo em conta os instrumentos internacionais aplicáveis; e *c)* à utilização de sinais, manutenção de comunicações e prevenção de abalroamentos (art. 94.º n. 3 alínea a, b e c da CNUDM).

Tais medidas devem assegurar que *a)* cada navio, antes e depois do seu registo, em intervalos apropriados, seja inspecionado por um inspetor devidamente qualificado, tendo a bordo as cartas, as publicações marítimas, o equipamento e os instrumentos de navegação apropriados à segurança da navegação do navio; *b)* que cada navio esteja confiado a um Capitão e a oficiais devidamente qualificados, em particular no que se refere à manobra, à navegação, às comunicações, à condução de máquinas, e a competência e o número dos tripulantes sejam os apropriados para o tipo, tamanho, máquinas e equipamento do navio; e que *c)* o Capitão, os oficiais e, na medida do possível a tripulação conheçam perfeitamente e observem os regulamentos internacionais aplicáveis à segurança da vida no mar, à prevenção de abalroamentos, à prevenção, redução e controlo da poluição marinha e à manutenção de radiocomunicações (art. 94.º n. 4 alínea a, b e c da CNUDM).

Ao tomar as medidas a que se referem os números 3 e 4, os Estados devem proceder em conformidade com os regulamentos, procedimentos e práticas internacionais geralmente aceites e garantir a sua aplicação (art. 94.º n. 5 da CNUDM).

Os Estados de porto que tenham motivos sérios para acreditar que a jurisdição e o controlo apropriados sobre um navio não foram exercidos pode comunicar os factos 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 (art. 94.º n. 6 da CNUDM).

Os Estados devem ordenar a abertura de um inquérito, efetuado por pessoas devidamente qualificadas, em relação a qualquer acidente marítimo ou incidente de navegação no alto mar, que envolva um navio que arvore a sua bandeira e no qual tenham perdido a vida ou sofrido ferimentos graves pessoas de outro Estado ou provocado danos graves a navios ou a instalações de outro Estado ou ao meio marinho (art. 94.º n. 7 da CNUDM). O Estado de bandeira e o outro Estado devem cooperar na realização de uma investigação que este último efetue em relação ao acidente marítimo ou incidente de navegação (art. 94.º n. 7 da CNUDM).

O artigo 217.º da CNUDM obriga os Estados de bandeira a assegurarem a implementação por parte dos seus navios das normas e padrões internacionais, bem como as leis e regulamentos adotados em conformidade com a Convenção para a proteção do meio ambiente contra a poluição (Coles e Watt, 2009, p. 13). O mesmo artigo prevê a investigação por parte dos Estados de bandeira de violações pelos navios de regras e normas internacionais e para a estipulação de sanções adequadas para desencorajar as violações onde quer que ocorram (Coles e Watt, 2009, p. 13).

Segundo o artigo 217.º da CNUDM, os Estados devem assegurar que as embarcações que arvore a sua bandeira ou estejam registadas no seu território cumpram as regras e normas internacionais aplicáveis, estabelecidas por intermédio da Organização internacional competente ou de uma conferência diplomática geral, bem como as leis e regulamentos adotados de conformidade com a presente Convenção, para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho proveniente de embarcações, e consequentemente adotar as leis e regulamentos e tomar outras medidas necessárias para pô-los em prática. Os Estados de bandeira devem velar pela execução efetiva de tais regras, normas, leis e regulamentos, independentemente do local em que tenha sido cometida a infração (art. 217.º n. 1 da CNUDM).

Os Estados devem, em especial, tomar as medidas apropriadas para assegurar que as embarcações que arvorem a sua bandeira sejam proibidas de navegar enquanto não estejam em condições de fazer-se ao mar em cumprimento dos requisitos, das regras e das normas internacionais mencionadas no n.º 1, incluindo os requisitos relativos ao projeto, construção, equipamento e tripulação das embarcações (art. 217.º n. 2 da CNUDM).

Os Estados devem assegurar que as embarcações que arvorem a sua bandeira tenham a bordo os certificados exigidos pelas regras e normas internacionais mencionadas no n.º 1 e emitidos de conformidade com as mesmas. Os Estados devem assegurar que as embarcações que arvorem a sua bandeira sejam inspecionadas periodicamente, a fim de verificar se tais certificados estão de conformidade com as condições reais da embarcação. Tais certificados devem ser aceites pelos outros Estados como prova das condições da embarcação e ser-lhes reconhecida a mesma validade dos certificados emitidos por eles próprios, a não ser que existam motivos sérios para acreditar que as condições da embarcação não correspondam substancialmente aos dados que constam nos certificados (art. 217.º n. 3 da CNUDM).

Se uma embarcação comete uma infração às regras e normas estabelecidas por intermédio da Organização internacional competente ou de uma conferência diplomática geral, o Estado de bandeira, sem prejuízo dos artigos 218.º, 220.º e 228.º, deve ordenar uma investigação imediata e, se necessário, iniciar procedimentos relativos à alegada infração, independentemente do local em que tenha sido cometida a infração ou do local em que a poluição proveniente de tal infração tenha ocorrido ou tenha sido verificada (art. 217.º n. 4 da CNUDM).

Os Estados de bandeira que realizem uma investigação da infração podem solicitar a ajuda de qualquer outro Estado, cuja cooperação possa ser útil para esclarecer as circunstâncias do caso. Os Estados devem procurar atender às solicitações apropriadas do Estado de bandeira (art. 217.º n. 5 da CNUDM).

Os Estados devem, a pedido, por escrito, de qualquer Estado, investigar qualquer infração que se alegue ter sido cometida pelas embarcações que arvorem a sua bandeira. Uma vez convencidos de que dispõem de provas suficientes para iniciar um procedimento relativo à alegada infração, os Estados de bandeira devem iniciar sem demora esse procedimento de conformidade com o seu direito interno (art. 217.º n. 6 da CNUDM).

Os Estados de bandeira devem informar imediatamente ao Estado solicitante e a Organização internacional competente das medidas tomadas e do resultado obtido. Tal informação deve ser posta à disposição de todos os Estados (art. 217.º n. 7 da CNUDM).

As sanções previstas nas leis e regulamentos dos Estados para as embarcações que arvorem a sua bandeira devem ser suficientemente severas para desencorajar as infrações, independentemente do local em que tenham sido cometidas (art. 217.º n. 8 da CNUDM).

Os Estados devem adotar as leis e regulamentos necessários para a implementação dos conceitos da Convenção e prever a sua aplicação efetiva, independentemente de onde ocorrer a sua violação (Coles e Watt, 2009, p. 13).

Os Estados de bandeira devem proibir os navios de navegar, exceto quando em conformidade com as regras internacionais, assegurando que os navios possuem os certificados necessários emitidos em conformidade com as regras aplicáveis e inspecionem periodicamente os navios, de forma a garantir que os certificados estejam em conformidade com as condições reais dos navios (Coles e Watt, 2009, p. 13).

Relevante será também fazer referência aos artigos 97.º e 98.º, em que de uma forma clara está expresso as obrigações dos Estado de bandeira em relação a questões de abalroamento e prestação de auxílio.

Em caso de abalroamento ou de qualquer outro incidente de navegação envolvendo um navio no alto mar que possa acarretar uma responsabilidade penal ou disciplinar para o Capitão ou para qualquer outra pessoa ao serviço do navio, os procedimentos penais e disciplinares contra essas pessoas só podem ser iniciados perante as autoridades judiciais ou administrativas do Estado de bandeira ou perante as do Estado do qual essas pessoas sejam nacionais (art. 97.º n. 1 da CNUDM).

Em matéria disciplinar, só o Estado que tenha emitido um certificado de comando ou um certificado de competência ou licença é competente para, após o processo legal correspondente, decretar a retirada desses títulos, ainda que o titular não seja nacional do Estado de bandeira (art. 97.º n. 2 da CNUDM).

Nenhum arresto do navio pode ser ordenado, nem mesmo como medida de investigação, por outras autoridades que não as do Estado de bandeira (art. 97.º n. 3 da CNUDM).

O Estado de bandeira deve exigir ao Capitão de um navio que arvore a sua bandeira, desde que o possa fazer sem acarretar perigo grave para o navio, para a tripulação ou para os passageiros, que: *a)* preste assistência a qualquer pessoa encontrada no mar em perigo; *b)* manobre, em socorro a pessoas em perigo, desde que esteja

informado de que necessitam de assistência e sempre que tenha possibilidade de fazê-lo; e c) preste, em caso de abalroamento, assistência ao outro navio, à sua tripulação e aos passageiros e, quando possível, comunique ao outro navio o nome do seu próprio navio, o porto de registo e o porto mais próximo em que fará escala (art. 98.º n. 1 alínea a, b e c da CNUDM).

Como referido anteriormente, todos os Estados enquanto Estado de bandeira, possuem responsabilidades administrativas, sociais e técnicas.

Um dos deveres administrativos do Estado de bandeira é o envio de relatórios obrigatório à OMI e à OIT (Syafiuddin, 2016, p. 12). Esta transmissão de informação é utilizada tanto pela OMI como pela OIT para incentivar os Estados de bandeira a implementar as convenções (Syafiuddin, 2016, p. 12). Além disso, estes relatórios também são utilizados como instrumentos para avaliar a eficácia da implementação das convenções e para fins estatísticos (Syafiuddin, 2016, p. 12). Como indicador para avaliação do desempenho do Estado de bandeira, a *International Chamber of Shipping* (ICS), utiliza apenas os aspetos submetidos na informação para a OIT e perante a Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos (STCW)²⁶, contudo, para elaborar uma análise mais compreensiva e abrangente, os restantes aspetos dos relatórios são discutidos proporcionalmente (Syafiuddin, 2016, p. 16).

Relativamente aos deveres sociais de um Estado de bandeira, esses deveres são descritos no artigo 94.º n. 3 alínea b) da CNUDM, que exige que um Estado de bandeira tome medidas relativamente à lotação dos navios, às condições laborais e à formação das tripulações, tendo em conta as normas internacionais (Syafiuddin, 2016, p. 16). A Convenção do Trabalho Marítimo (MLC)²⁷ de 2006, é a convenção internacional que aborda a questão social das tripulações. Uma questão importante, é cláusula relativamente ao tratamento não preferencial, definido no artigo V alínea 7 da presente convenção que estabelece que todos os Membros devem cumprir as responsabilidades assumidas por força da presente Convenção, agindo de forma a que os navios que arvoram a bandeira de um Estado que a não tenha ratificado não beneficiem de um tratamento mais favorável

²⁶ Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos - *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW), assinada em 1978 tendo entrado em vigor em 1984. A Convenção foi revista através das emendas de 1995 e 2010.

²⁷ Convenção do Trabalho Marítimo - *Maritime Labour Convention* (MLC) - é a Convenção número 186 da OIT, estabelecida em 2006 como sendo o quarto pilar do direito marítimo internacional. Entrou em vigor a 20 de agosto de 2013.

que os navios que arvoram a bandeira de Estados que a tenham ratificado (art. V n.º 7 da MLC).

Isto significa que os navios que arvoram a bandeira de um Estado que ratificou a convenção não serão colocados em desvantagem em comparação com os navios que arvoram uma bandeira que não ratificou a convenção. Como tal, o princípio garantirá a manutenção de um equilíbrio de condições a nível global - *level playing field* (Syafiuddin, 2016, p. 16).

Relativamente às questões técnicas, estas são descritas no artigo 94.º n. 3 alínea a), b) e c) e no artigo 94.º n. 4. Estas disposições tratam do aspeto da segurança do navio, designadamente a construção, os equipamentos e a navegabilidade, a tripulação do navio e respetiva formação, manutenção das comunicações, assim como a prevenção da poluição ambiental e colisão (Syafiuddin, 2016, p. 16). É necessário que os Estados de bandeira adotem as medidas necessárias para garantir a segurança no mar através da realização de inspeções periódicas por meio de inspetores qualificados (Syafiuddin, 2016, p. 16).

Relação entre o Estado de Bandeira e a OMI

A OMI foi criada para adotar legislação e os governos são responsáveis por implementá-los (IMO, 2019a). Quando um governo ratifica uma convenção da OMI, compromete-se a torná-la parte do seu próprio direito nacional e a aplicá-lo tal como qualquer outra lei (IMO, 2019a). O problema é que alguns Estados não têm o conhecimento, experiência e recursos necessários para fazê-lo devidamente (IMO, 2019a).

Analisando os dados estatísticos entre o número de acidentes graves e detenções do controlo pelo Estado de porto em relação ao Estado de bandeira, existe uma diferença significativa entre os desempenhos dos Estados com uma administração organizada e substancial, coordenada por inspetores experientes e um Estado que não esteja em condições de cumprir adequadamente as diferentes responsabilidades do Estado em relação à certificação e segurança dos navios que arvoram a sua bandeira (IMO, 2019a).

A necessidade de implementar, de uma forma mais rigorosa, as convenções internacionais após o desastre do Exxon Valdez, em 1989, no Alasca, conduziu à criação do Subcomité da OMI sobre a Implementação pelos Estados de bandeira (FSI)²⁸, em 1992 (Coles e Watt, 2009, p. 8). O Subcomité FSI incentivou a adoção de um número significativo de resoluções da OMI nos domínios da segurança, prevenção da poluição e controlo pelo Estado de porto (Coles e Watt, 2009, p. 8).

Após o acidente do Prestige em novembro de 2002, uma carta foi apresentada ao Secretário-geral das Nações Unidas, numa ação conjunta da Greenpeace International²⁹, da ITF e da World Wide Fund for Nature (WWF)³⁰, apelando à criação de um grupo de trabalho para abordar o problema da falta de um vínculo substancial entre o navio e o seu Estado de bandeira (Coles e Watt, 2009, p. 8). O relatório do Secretário-geral publicado em março de 2004, deixa claro, que apesar de certas diferenças de opinião entre os membros do grupo consultivo quanto ao efeito-causa dos registos classificados de conveniência, dos navios *substandard* e os seus operadores, a principal responsabilidade da implementação das convenções e normas assenta no Estado de bandeira (Coles e Watt, 2009, p. 8).

²⁸ Subcomité da OMI sobre a Implementação pelos Estados de bandeira - *Sub-Committee on Flag State Implementation* (FSI).

²⁹ Organização não governamental (ONG) com sede em Amesterdão, que atua internacionalmente em questões relacionadas com a preservação do meio ambiente e desenvolvimento sustentável em diversas áreas.

³⁰ Fundada em 1961 na Suíça, a WWF é uma ONG que atua em áreas de conservação, investigação e preservação ambiental.

O relatório conclui que as medidas do controlo pelo Estado de porto não podem corrigir a incapacidade dos Estados de bandeira de cumprir as suas obrigações ao abrigo do direito internacional e que o cumprimento só pode ser assegurado através de um sistema adequado de sanções impostas pelos Estados que ratificaram as convenções internacionais e que estão sendo violadas aquando da fiscalização por outros (Coles e Watt, 2009, p. 9).

Na sequência das recomendações do Subcomité FSI, em dezembro de 2005, a OMI adotou as Resoluções A.973 (24)³¹ e A.974 (24)³² que contemplam os procedimentos para o Esquema Voluntário de Auditorias aos Estados Membros (VIMSAS)³³ (DGRM, 2013). Os procedimentos visam avaliar o grau de eficácia da implementação e execução por parte dos seus Estados-membros, dos instrumentos obrigatórios da OMI aplicáveis (DGRM, 2013). O Esquema de Auditoria aborda questões como: *i*) a promulgação de legislação para a regulamentação dos instrumentos da OMI que um Estado-membro é Parte; *ii*) a implementação da legislação aplicável; *iii*) a delegação de tarefas nas organizações reconhecidas; e *iv*) os mecanismos de controlo e monitorização relacionado com os processos de vistoria e certificação (DGRM, 2013).

Os Estados pioneiros no VIMSAS foram o Chile, a Dinamarca, o Reino Unido e a Libéria (Coles e Watt, 2009, p. 9). Em 2007, a OMI adotou a revisão do *Code for the Implementation of Mandatory International Maritime Organization (IMO) Instruments*, através da Resolução A.996 (25) em que consta as normas da auditoria que os auditados devem ser avaliados, de forma a criar a base para a imposição de sanções contra os Estados de bandeira que não aplicam as convenções nos seus navios (Coles e Watt, 2009, p. 9).

A OMI, através das Assembleias n.º 26 (2009) e n.º 27 (2011), elaborou o Esquema de Auditorias Obrigatórias. A transição do modelo voluntário para o sistema obrigatório compreendeu o período de 2010 - 2015 (DGRM, 2013).

Em dezembro de 2013, no decorrer da Assembleia n.º 28, a OMI adotou o Esquema Obrigatório de Auditorias aos Estados Membros (IMSAS)³⁴. O IMSAS destina-se a

³¹ Resolução A.973(24) – *Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments*, adotado na 24ª Assembleia da OMI a 1 de dezembro de 2005.

³² Resolução A.974(24) – *Framework and Procedures for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme*, adotado na 24ª Assembleia da OMI a 1 de dezembro de 2005.

³³ Esquema Voluntário de Auditorias aos Estados Membros - *Voluntary IMO Member State Audit Scheme* (VIMSAS).

³⁴ Esquema Obrigatório de Auditorias aos Estados Membros - *IMO Member State Audit Scheme* (IMSAS).

fornecer ao Estado auditado uma avaliação exaustiva e objetiva da forma como efetivamente deve administrar e implementar os instrumentos obrigatórios da OMI (IMO, 2019b). O *Maritime Safety Committee* (MSC), em maio de 2014, concluiu um quadro jurídico para a execução do regime de auditorias obrigatórias da OMI, com a adoção de alterações das diversas convenções, a fim de tornar obrigatória a utilização do código de implementação dos instrumentos da OMI (IMO, 2019b)

A auditoria obrigatória de todos os Estados iniciou-se a 1 de janeiro de 2016, com o objetivo de determinar em que medida os Estados aplicam as suas obrigações e responsabilidades contidas em vários instrumentos da OMI (OMI, 2019c). Os instrumentos obrigatórios da OMI incluídos no âmbito deste regime abrangem: *i)* SOLAS 1974 e o protocolo de 1988; *ii)* MARPOL de 1973/78 e anexos; *iii)* STCW 1978 e emendas de 1995 e 2010; *iv)* Convenção Internacional sobre Linhas de Carga (ICLL)³⁵ de 1966 e o protocolo de 1988; *v)* Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios (TONNAGE)³⁶ de 1969; e o *vi)* Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (COLREG)³⁷ de 1972 (IMO, 2019c).

Evolução do Esquema de Auditoria

Assembleia 23 (2003) Assembleia 24 (2005) Assembleia 25 (2007)	Assembleia 26 (2009) Assembleia 27 (2011)	Assembleia 28 (2013)
Esquema de Auditorias Voluntárias da IMO aos Estados-Membros (VIMSAS)	Elaboração do Esquema de Auditorias obrigatório	Esquema de Auditorias da IMO aos Estados-Membros
Período inicial: 2005 a 2013	Período de transição, do esquema voluntário para o esquema obrigatório: 2010 a 2015	Esquema obrigatório: 1 de janeiro de 2016
<ul style="list-style-type: none"> · Resolução A.946(23) – <i>Voluntary IMO Member State Audit Scheme</i>; · Resolução A.973(24) – <i>Code for the implementation of mandatory IMO instruments</i> (revogada pela A.996(25)) · Resolução A.974(24) – <i>Framework and Procedures</i> (revogada pela A.1067(28)); · Resolução A.996(25) – <i>Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments, 2007</i> (revogada pela A.1054(27)). 	<ul style="list-style-type: none"> · Resolução A.1018(26) – <i>Further development of the Voluntary IMO Member State Audit Scheme</i>; · Resolução A.1019(26) – <i>Amendments to the Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments, 2007</i>; · Resolução A.1054(27) – <i>Code for the implementation of mandatory IMO instruments</i> (revogada pela A.1070(28)). 	<ul style="list-style-type: none"> · Resolução A.1067(28) – <i>Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme</i>; · Resolução A.1068(28) – <i>Transition from the Voluntary IMO Member State Audit Scheme to IMO Member State Audit Scheme</i>; · Resolução A.1070(28) – <i>IMO Instrument Implementation (III) Code</i>.

Tabela 1: Evolução do Esquema de Auditorias aos Estados-membros (DGRM, 2013)

³⁵ Convenção Internacional sobre Linhas de Carga - *International Convention on Load Lines* (ICLL) – Entrou em vigor a 21 de julho de 1968. Assinada em Londres a 5 de Abril de 1966, foi alterada pelo protocolo de 1988.

³⁶ Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios - *International Convention on Tonnage Measurement of Ships* (TONNAGE) – Assinada em 23 de junho de 1969 entrou em vigor a 18 de julho de 1982.

³⁷ Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar - *International Regulations for Preventing Collisions at Sea* (COLREG) - Assinada em Londres a 20 de outubro de 1972 entrou em vigor a 15 de julho de 1977.

No decorrer da 28ª Assembleia, a OMI através da Resolução A.1070(28) implementou o *IMO Instruments Implementation Code* (III Code), com o objetivo de melhorar a segurança marítima a nível global bem como a proteção do meio marinho, auxiliando os Estados de bandeira na implementação dos instrumentos da OMI (III Code, 2013).

Perante o Código, cada Estado aplicará o mesmo de acordo com as suas circunstâncias e devem implementar os instrumentos enquanto governos ou Estados contratantes, isto é, em virtude da geografia e das condições, alguns Estados podem ter um papel mais relevante como Estado de bandeira do que Estado de porto ou Estado costeiro (III Code, 2013).

A fim de cumprir com o objetivo do Código, os Estados devem: *i)* desenvolver uma estratégia global para garantir que as suas obrigações e responsabilidades internacionais enquanto Estado de bandeira ou Estado costeiro sejam cumpridas; *ii)* estabelecer uma metodologia para monitorizar e avaliar que a estratégia assegura a aplicação efetiva e a execução dos instrumentos obrigatórios internacionais pertinentes; e *iii)* rever continuamente a estratégia para alcançar, manter e melhorar o desempenho organizacional global e a capacidade enquanto Estado de bandeira ou Estado costeiro (III Code, 2013).

A fim de cumprir as suas responsabilidades e obrigações, os Estados de bandeira devem: *i)* implementar políticas através da emissão de legislação nacional, que auxiliarão na implementação e execução dos requisitos de todas as convenções e protocolos de prevenção da poluição ambiental e segurança marítima; e *ii)* atribuir responsabilidades dentro das suas administrações para atualizar e aperfeiçoar quaisquer políticas relevantes adotadas conforme necessário (III Code, 2013).

Aquando da implementação das disposições da OMI, a questão coloca-se como os Estados devem transformar as convenções internacionais em legislação nacional. Existem duas teorias básicas sobre a relação entre o direito internacional e o direito doméstico de um Estado (Syafiuddin, 2016, p. 11). A primeira doutrina - monista desenvolvida por Hans Kelsen³⁸, apresenta uma perceção unitária de que tanto o direito internacional como o direito doméstico estão na mesma ordem jurídica. Isto significa que uma vez ratificado os tratados internacionais, não será necessário incorporar à legislação nacional, aplicando-se o direito internacional diretamente na ordem jurídica dos Estados,

³⁸ Jurista e filósofo austríaco (1881 – 1973). Publicou a *Reine Rechtslehre* em 1934.

independentemente de qualquer transformação (Syafiuddin, 2016, p. 11). A aplicação das normas do direito interno, não podem contrariar os preceitos do direito internacional aos quais os Estados encontram-se vinculados (Syafiuddin, 2016, p. 11). A segunda doutrina – dualista, desenvolvida por Carl Heinrich Triepel³⁹ e Dionisio Anzilotti⁴⁰, assume que tanto o direito internacional e o direito nacional consistem em dois sistemas jurídicos distintos e, portanto, independentes entre si. Embora um Estado tenha ratificado um tratado internacional, não será vinculado, a menos que tenha sido incorporado no seu direito nacional (Syafiuddin, 2016, p. 11).

Um Estado de bandeira enquanto membro da OMI é obrigado a enviar informação periódica sobre as diferentes categorias da atividade dos seus navios. Anualmente, os Estados devem informar a OMI até o dia 31 dezembro, cumprindo a Circular MEPC/Circ. 318⁴¹, que contém o formato do sistema de *report* relativamente à MARPOL (Syafiuddin, 2016, p. 12).

Os Estados de bandeira comprometem-se de acordo com o artigo IV da convenção STCW e a secção A-I/7, a comunicar o relatório ao Secretário-geral da OMI, detalhando as suas ações relativas ao cumprimento da convenção STCW (Syafiuddin, 2016, p. 14).

Na sequência das disposições do regulamento A-I/7 parágrafo 2, exige que quando as informações tenham sido recebidas e confirmadas, o Secretário-geral apresente o relatório ao MSC (Syafiuddin, 2016, p. 14). Além disso, conforme descrito no parágrafo 5 do mesmo regulamento, o Secretário-geral manterá uma lista de *competent persons* que podem ser chamadas a ajudá-lo quer na avaliação do relatório apresentado pelos Estados de bandeira, quer na preparação do relatório de avaliação a enviar ao MSC. O MSC aprovou a lista das *competent persons* na Circular MSC/Circ. 797⁴² que é revista periodicamente (Syafiuddin, 2016, p. 14). A última revisão da lista está contida na circular MSC.1/Circ.797/Rev.32 de 10 de dezembro de 2018.

Segundo a convenção SOLAS Capítulo I-21, MARPOL artigos n.º 8 e n.º 12 e o artigo n.º 23 da ICLL, cada Administração compromete-se a realizar uma investigação sobre qualquer acidente que ocorra em navios da sua bandeira, fornecendo à OMI informações pertinentes sobre as conclusões das investigações (IMO, 2019d).

³⁹ Jurista e filósofo alemão (1868 – 1946). Publicou o *Völkerrecht und landesrecht* em 1899.

⁴⁰ Jurista e diplomata italiano (1867 – 1950). Publicou o *Corso di diritto internazionale* em 1912.

⁴¹ Circular MEPC/Circ.318 – *Formats for a Mandatory Reporting System under MARPOL 73/78*, assinada a 26 de julho de 1996, substitui a circular MEPC/Circ.266 de 1993.

⁴² Circular MSC/Circ. 797 – *List of competent persons maintained by the Secretary-General pursuant to section A-I/7 of the Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code*. O MSC, durante a sua 68ª sessão, a 6 de junho de 1997, aprovou uma lista de pessoas competentes.

Relativamente à investigação em caso de acidente, as obrigações dos Estados de bandeira são destacadas no artigo 94.º n. 7 da CNUDM, bem como no III Code da OMI, afirmando que a investigação de um acidente marítimo deve ser conduzida em conformidade com o *Casualty Investigation Code* (IMO, 2019d).

O Código entrou em vigor em Maio de 2008 com a Resolução MSC.255(84)⁴³ da OMI (Res. MSC.255(84), 2008). O objetivo deste Código é fornecer uma abordagem comum para que os Estados adotem na condução da investigação de acidentes marítimos envolvendo vítimas (Res. MSC.255(84), 2008). Estas investigações não procuram identificar a culpa ou determinar responsabilidades, mas procuram, sim prevenir novas vítimas e acidentes marítimos no futuro (Res. MSC.255(84), 2008). O Código prevê que estes objetivos sejam alcançados através dos Estados de bandeira: *i)* aplicando uma metodologia e uma abordagem coerente, a fim de permitir e incentivar uma investigação alargada, sempre que necessário, de forma a descobrir os fatores e riscos que levaram ao acidente; e *ii)* fornecer relatórios à Organização para possibilitar uma ampla disseminação de informação para ajudar a indústria marítima internacional a abordar questões de segurança (Res. MSC.255(84), 2008).

Observa-se nos termos do capítulo 6 e 14 do presente Código que a investigação deve ser conduzida em todos os acidentes muito graves e/ou graves e o seu relatório deve ser apresentado pelo Estado de bandeira à OMI na forma de um relatório de investigação contendo a versão final das averiguações sobre as vítimas do respetivo acidente (Syafiuddin, 2016, p. 13).

O III Code no artigo n.º 41, exige um relatório da investigação completo e que as conclusões encontradas sejam encaminhadas para a OMI através do *Global Integrated Shipping Information System* (GISIS)⁴⁴ (Syafiuddin, 2016, p. 13). O GISIS inclui uma base de dados relativos aos acidentes e incidentes marítimos, incluindo dados obtidos pelo *Maritime Casualties and Incidents* (MCI), através da Circular MSC-MEPC.3/Circ.3⁴⁵ (IMO, 2019d). Este modelo inclui a análise de acidentes que envolveram vítimas mortais e que foram aprovados pelo Subcomité FSI para a consulta geral posterior do público (IMO, 2019b). O GISIS inclui os contactos dos Estados de

⁴³ Resolução MSC.255(84) – *Adoption of the Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)*.

⁴⁴ Foi adotado pela OMI a 26 de novembro de 2009, pela Resolução A.1029(26).

⁴⁵ Circular MSC-MEPC.3/Circ.3 – *Casualty-Related Matters – Reports on Marine Casualties and Incidents. Revised harmonized reporting procedures – Reports required under SOLAS regulation I/21 and MARPOL, article 8 and 12.*

bandeira para assuntos do controlo pelos Estado de porto, serviços de investigação de acidentes e serviços de inspeção a navios (IMO, 2019d).

Igualmente pertinente, em relação à segurança dos tripulantes, é o abandono dos marítimos por parte dos armadores. A OMI, através da Resolução A.930(22)⁴⁶, reconhece que o abandono dos marítimos é um problema grave, que envolve uma dimensão humana e social e, nos casos em que o armador não cumpra as suas obrigações, o Estado de bandeira deve ser chamado a intervir, e em alguns casos, o Estado de origem do marítimo (Res. A.930(22), 2001).

Na Resolução A.930(22) no seu artigo n.º 2, a OMI define abandono como sendo a quebra do vínculo entre o armador e o marítimo. O abandono ocorre quando o armador deixa de cumprir obrigações fundamentais para o marítimo relacionadas com: *i)* o repatriamento; *ii)* o pagamento da remuneração em dívida; e *iii)* o fornecimento das necessidades básicas da vida, nomeadamente, alimentação adequada, alojamento e cuidados médicos. Quando o Comandante do navio fica sem meios financeiros para a operação do navio ocorre o abandono por parte do seu armador (art. 2.º da Res. A.930(22), 2001).

⁴⁶ Resolução A.930(22) - *Guidelines on Provision of Financial Security in Case of Abandonment of Seafarers*. Adotado a 29 de novembro de 2001.

Relação entre o Estado de Bandeira e a ITF

A *International Transport Workers' Federation* (ITF) é uma federação sindical internacional de sindicatos dos trabalhadores dos transportes (ITF, 2019a). Qualquer sindicato independente com membros do sector dos transportes é elegível para a adesão da ITF (ITF, 2019a). A ITF representa 20 milhões de trabalhadores de 670 sindicatos provenientes de 147 países, sendo uma das várias federações sindicais da Federação Global, aliada com a Confederação Sindical Internacional (CSI)⁴⁷ (ITF, 2019a). A sede da ITF está localizada em Londres e possui escritórios em Nairobi, Ouagadougou, Tóquio, Nova Deli, Rio de Janeiro, Omã, Singapura, Sydney e Bruxelas (ITF, 2019a).

O trabalho desenvolvido pela ITF assenta em três pilares essenciais: *i)* a representação; *ii)* a informação; e *iii)* as práticas de solidariedade. A ITF procura: *i)* promover o respeito pelos trabalhadores a nível mundial; *ii)* desenvolver a justiça social e o progresso económico; *iii)* defender os interesses dos seus membros e dos seus sindicatos filiados; *iv)* prestar serviços e informar os seus afiliados; e *v)* auxiliar os seus trabalhadores em qualquer tipo de dificuldade (ITF, 2019a).

Num mercado cada vez mais competitivo, os Estados são forçados a oferecer as melhores taxas possíveis do mercado com o mínimo de burocracias e regulamentos associados (ITF, 2019a). Da mesma forma, os armadores são forçados a procurar os registos que oferecem as melhores oportunidades a fim de competir, sendo que as bandeiras de conveniência são as que oferecem as melhores benesses (ITF, 2019a). Segundo a ITF os registos que são qualificados como bandeiras de conveniência são:



Registos Classificados de Conveniência pela ITF:	
Antigua and Barbuda	Honduras
Bahamas	Jamaica
Barbados	Lebanon
Belize	Liberia
Bermuda	Malta
Bolivia	Marshall Islands
Burma	Mauritius
Cambodia	Mongolia
Cayman Islands	Netherlands Antilles
Comoros	North Korea
Cyprus	Panama
Equatorial Guinea	São Tomé & Príncipe
France : Second Register	Sri Lanka
Georgia	St. Vicent & the Granadines
Germany: Second Register	Tonga
Gibraltar	Vanuatu

Figura 1: Estados classificados pela ITF como sendo de conveniência (ITF, 2019b)

⁴⁷ Confederação Sindical Internacional (CSI) - *International Trade Union Confederation* (ITUC) – é a maior federação internacional de sindicatos, com sede em Bruxelas. Formada a 1 de novembro de 2006 resultado da fusão entre a *International Confederation of Free Trade Unions* (ICFTU) e da *World Confederation of Labour* (WCL).

Além destas, o Comité de Práticas Justas (FPC)⁴⁸, considera que os navios podem navegar nas condições de uma bandeira de conveniência nos registos de Curaçao, Faroé Islands, Madeira e Moldávia (ITF, 2019a).

Em 1933, na Comissão Marítima Conjunta da OIT⁴⁹, os afiliados da ITF reconheciam o problema associado ao crescente número de navios registados em Estados classificados de conveniência como o Panamá ou as Honduras, no qual declararam:

Considerably lower social standards prevailed for seafarers on these ships, despite the fact that in practice, the ownership of vessels had not changed hands. These feigned transfers put at risk the employment and working conditions of seafarers and created unfair competition for other shipowners in the country (ITF, 2019c, p. 136).

No ano de 1948, durante o congresso da ITF, em Oslo, um boicote foi anunciado contra este tipo de Estados, no qual os membros da ITF face a uma forte contestação, a nível internacional, acreditavam ser esta a única maneira de travar o crescente número de navios registados, tendo sido criado o FPC para executar a campanha. Poucas semanas antes da ITF iniciar a sua campanha, o Panamá solicitou uma reunião de forma a negociar com ITF e perante esta medida a Organização cancelou o boicote a nível internacional (ITF, 2019c, p. 136). Uma sucessão de promessas associadas a acordos falhados levou a que as negociações entre as partes fossem interrompidas, em 1950 (ITF, 2019c, p. 137).

Face a este impasse, a ITF elaborou um Acordo Coletivo de Trabalho (ACT)⁵⁰ com padrões mínimos para os seus trabalhadores, bem como um Fundo de Previdência Internacional⁵¹ financiado através de taxas pagas em acordos feitos com armadores de bandeiras classificadas de conveniência (ITF, 2019c, p. 139). Quando um armador, assina um acordo com a ITF, ele compromete-se a: *i)* aplicar as condições de trabalho estabelecidas no CBA; *ii)* incorporar as condições do CBA, em contratos de trabalho individuais; *iii)* assumir as responsabilidades estabelecidas no acordo com a ITF; *iv)* registo das horas de trabalho; *v)* fornecimento à ITF, periodicamente, de listas de

⁴⁸ Comité de Práticas Justas - *Fair Practices Committee* (FPC) – é um comité conjunto de sindicatos da ITF de trabalhadores marítimos e de trabalhadores portuários que realiza campanha contra as bandeiras classificadas de conveniência.

⁴⁹ Comissão Marítima Conjunta – *Joint Maritime Commission* (JMC) – Órgão bipartido da OIT, constituído em 1920 é composto por representantes dos armadores e marítimos de todo o mundo.

⁵⁰ Acordo coletivo de trabalho – *Collective Bargaining Agreement* (CBA) – é um documento que detalha todos os termos e condições da tripulação empregue no navio.

⁵¹ Fundo de previdência internacional – *International Bargaining Forum* (IBF) *Seafarer's Support Fund*, anteriormente designado por Welfare Fund. Consiste num fundo de previdência para marítimos a bordo de navios com acordo coletivo com a IBF. A IBF foi criada em 2003 e consiste num mecanismo em que os armadores, representados pelo *Joint Negotiating Group* (JNG) e a ITF, podem negociar os salários e condições de trabalho.

tripulação atualizadas; e vi) pagamento das contribuições ao fundo de previdência (ITF, 2020a).

Durante 1950 e 1958, uma série de boicotes começaram a ter lugar na Europa e na América, embora estas ações nunca tivessem o impacto pretendido, até que em 1958, os afiliados da ITF, reunidos em Amesterdão, criaram o *Blue Certificate*, entregue ao Comandante do navio, que consistia numa isenção de boicote por o navio em causa possuir um acordo de trabalho válido (ITF, 2019c, p. 139). Durante os quatro dias de boicote entre 200 a 300 navios foram interceptados dando um enorme impulso à celebração de acordos coletivos com a ITF (ITF, 2019c, p. 139). O *Blue Certificate* ou *Blue Card* continua a ser utilizado nos dias de hoje, sendo uma garantia que o armador, detendo um navio num Estado classificado de conveniência, possui um CBA válido com a ITF.

Os anos que seguiram foram um momento de otimismo político para a campanha da ITF. Durante uma Assembleia Geral das Nações Unidas⁵² foi discutido o tema das bandeiras de conveniência e o seu impacto sobre as tripulações, tendo resultado, em 1984, na adoção da UNCCRS, que definia, pela primeira vez, o termo *genuine link* entre o Estado de bandeira e o navio (ITF, 2019c, p. 140).

Apesar das esperanças da ITF e dos seus associados no impacto benéfico que iria advir da Convenção, uma série de acordos entre os Estados em desenvolvimento e os armadores foram celebrados e como resultado a Convenção, efetivamente, não teve o “poder” de eliminar este tipo de registo. Além deste reverso, a ITF viu uma expansão maciça não só em arqueação bruta neste tipo de regime, bem como a criação de novos registos em Estados sem costumes marítimos anteriores (ITF, 2019c, p. 140).

Houve, no entanto, uma vitória diplomática muito significativa quando a OIT adotou a Convenção nº 147 – Normas Mínimas a Observar nos Navios Mercantes⁵³ (ITF, 2019c, p. 141). Esta Convenção é um instrumento internacional único, o qual introduziu, pela primeira vez, o direito dos Estados de porto intervirem a favor de determinadas condições sociais ou de segurança em navios que escalem os seus portos, independentemente da sua bandeira e mesmo que o seu Estado de bandeira não tenha

⁵² Assembleia Geral das Nações Unidas (AGNU) - *United Nations General Assembly* (UNGA) – é um dos seis principais órgãos da Organizações das Nações Unidas (ONU) e o único em que todos os Estados-membros têm representação igualitária.

⁵³ Convenção n.º 147 da OIT – Normas Mínimas a Observar nos Navios Mercantes - *Minimum Standards for Merchant Shipping*, assinada em Genebra durante a 62ª sessão da OIT a 29 de outubro de 1976. Entrou em vigor a 28 de novembro de 1981.

ratificado a Convenção (ITF, 2019c, p. 141). Durante os anos 90 do século XX, os acordos celebrados entre os armadores e a ITF passavam dos 4000, tendo a ITF, nessa altura, 90 inspetores em todo o mundo (ITF, 2019c, p. 144).

Atualmente, existe mais de 140 inspetores, grande parte destes são ex-marítimos e estivadores, em 120 portos de 57 países em todo o mundo (ITF, 2020b). Anualmente, são responsáveis por realizarem aproximadamente 10 mil inspeções, sejam de rotina ou a pedido das tripulações (ITF, 2020b).

Perante isto, a ITF tem vindo há mais de meio século fazendo campanha contra as bandeiras classificadas de conveniência através: *i)* de uma rede de inspetores que investigam os navios “suspeitos” e permitem os tripulantes receber os salários em dívida; *ii)* negociando com os armadores de navios registados neste tipo de registo, de forma a garantir que os tripulantes estejam protegidos por normas mínimas, delineadas nos acordos de negociação coletiva da ITF; *iii)* ajudando os tripulantes a ganhar indemnizações resultantes de acidentes a bordo; *iv)* pressionando a OIT e outras organizações internacionais para trabalhar em conjunto para a eliminação deste tipo de registo, estabelecendo um quadro regulamentar para a indústria de transporte marítimo; e *v)* fortalecendo a relação com os sindicatos e associações para garantir a solidariedade da campanha contra este registo (ITF, 2019a).

Relação entre os Estados de Bandeira e a OIT

A Organização Internacional Trabalho (OIT) foi fundada em 1919, em simultâneo com a Sociedade das Nações, pelo Tratado de Paz, assinado em Versailhes, que veio pôr fim à I Grande Guerra (1914-1918), tendo como objetivo principal a melhoria das condições de trabalho, com base no princípio, inscrito na Constituição da OIT, de que *a paz só é universal e duradoura se assentar na justiça social* (Pacetti e Caetano, 1998, p. 9).

A Declaração de 1944, adotada em Filadélfia, pela 26ª sessão da Conferência Internacional do Trabalho (ILC)⁵⁴, que redefiniu os fins e objetivos da Organização, veio não só reafirmar este ideal de justiça social, como associou a noção do primado dos objetivos sociais na política internacional, alargando assim o seu mandato e a sua competência, os quais deixaram de estar confinados apenas ao campo das condições de trabalho (Pacetti e Caetano, 1998, p. 9).

O trabalho desenvolvido pela OIT assenta em dois princípios fundamentais: *i)* o da universalidade e o *ii)* do tripartismo, constituindo este último a característica que a mais distingue das outras instâncias internacionais e que a tornou pioneira, durante longos anos, na história das relações internacionais (Pacetti e Caetano, 1998, p. 9).

Na prossecução dos seus objetivos, a OIT desdobra a sua ação em quatro vertentes essenciais e complementares entre si: *i)* a elaboração de políticas e de programas internacionais que visam promover os Direitos Fundamentais do Homem, melhorando as condições de vida e de trabalho e o desenvolvimento das possibilidades de emprego; *ii)* a elaboração de normas internacionais do trabalho que se destinam a orientar a ação nacional na aplicação desses princípios; *iii)* a organização, no âmbito de uma política de parceria, de um vasto programa de cooperação técnica internacional, definido e levado a cabo conjuntamente com os Estados-membros e que se destina a ajudar os Estados a aplicar essas políticas; e *iv)* a execução de programas de formação, de ensino, de pesquisa e de publicações que servem de apoio a outras formas de ação (Pacetti e Caetano, 1998, p. 11).

Muito embora a OIT tenha defendido a ideia de que os problemas que se levantam no mundo do trabalho são comuns a todos os trabalhadores e, por isso, as normas deveriam aplicar-se a todos eles, existem determinadas categorias de trabalhadores que, pelas condições particulares, em que o seu trabalho se desenvolve, necessitam, além de

⁵⁴ Conferência Internacional do Trabalho – *International Labour Conference* (ILC).

uma regulamentação geral, de uma regulamentação específica, como é o caso dos trabalhadores marítimos, aos quais a OIT procurou dar, desde as suas origens, um tratamento e uma proteção diferenciada (Pacetti e Caetano, 1998, p. 18).

A segunda sessão da ILC, convocada para Génova, em 1920, foi dedicada exclusivamente ao trabalho marítimo, tendo como principal objetivo analisar as condições de aplicação, aos trabalhadores marítimos, de algumas das convenções e recomendações que tinham sido adotadas pela primeira sessão da ILC que decorreria no ano anterior, em Washington. A proposta da Convenção tendente a limitar o horário de trabalho a bordo dos navios não reuniu o consenso necessário à sua aprovação, mas foram aprovadas as seguintes convenções: *i*) Convenção n.º 7 – idade de admissão ao trabalho marítimos; *ii*) Convenção n.º 8 – indemnização de desemprego em caso de perda por naufrágio; e *iii*) Convenção n.º 9 – colocação dos marítimos (Pacetti e Caetano, 1998, p. 22).

Em 1926, durante a 8ª sessão marítima da OIT, uma Comissão de Peritos foi criada no quadro do sistema de controlo da aplicação das normas da OIT. Esta Comissão, que existe até aos dias de hoje, é formada por juristas independentes encarregues de examinar os relatórios nacionais e de apresentar o seu próprio relatório consolidado a cada sessão da ILC (OIT, s.d.a). Durante esta sessão foram estabelecidas a Convenção n.º 22 – contrato de trabalho dos marítimos e a Convenção n.º 23 – repatriamento dos marítimos (OIT, s.d.a).

No decorrer da 29ª sessão marítima da OIT, em 1946, a OIT tornou-se numa agência especializada do recém-criado sistema das Nações Unidas. A Conferência, presidida por Edward Phelan⁵⁵, adotou um vasto número de convenções, entre as quais: *i*) a Convenção n.º 70 – segurança social dos marítimos; *ii*) a Convenção n.º 73 – exame médico dos marítimos; *iii*) a Convenção n.º 75 – alojamento da tripulação a bordo; e por fim *iv*) a Convenção n.º 76 – salários, duração do trabalho a bordo e as lotações (OIT, s.d.a).

Ao longo da segunda metade do século XX, foram várias as sessões marítimas da OIT que se realizaram e que daí resultaram convenções importantes, das quais destaque-se: *i*) a 55ª sessão, realizada em 1970, da qual surgiu a Convenção n.º 134 – prevenção de acidentes marítimos; *ii*) a 62ª sessão, realizada em 1976, na qual foi adotada a Convenção

⁵⁵ Nasceu a 25 de julho de 1888 na Irlanda, tendo sido Diretor-geral da OIT entre 1941 e 1948. Faleceu em Genebra em 1967.

n.º 147 – normas mínimas a observar em navios mercantes; e *iii*) a 74ª sessão, realizada em 1987, na qual foram adotadas a Convenção n.º 163 – bem-estar dos marítimos e a Convenção n.º 164 – proteção da saúde e dos cuidados médicos dos marítimos (OIT, s.d.a).

A de 7 de fevereiro de 2006, durante a 94ª sessão marítima da OIT, em Genebra, foi elaborado a Convenção MLC, um instrumento único e coerente que integra, tanto quanto possível, todas as normas atualizadas contidas nas convenções e recomendações internacionais do trabalho marítimo existentes, bem como os princípios fundamentais enunciados noutras convenções internacionais do trabalho (MLC, 2006, p. 1).

A MLC foi concebida enquanto quarto pilar do regime regulamentar internacional para o transporte marítimo de qualidade, complementando as três convenções fundamentais da OMI: *i*) a Convenção SOLAS de 1974 e protocolos; *ii*) a Convenção STCW e emendas; e *iii*) a Convenção MARPOL e respetivos anexos (OIT, s.d.b).

As regras e as disposições da parte A do Código têm carácter obrigatório. As disposições da parte B não são obrigatórias. Todos os membros comprometem-se a respeitar os direitos e princípios estabelecidos nas regras e a aplicar cada um deles, da forma indicada nas disposições correspondentes da parte A do Código e, além disso, devem procurar cumprir as suas obrigações da forma prevista na parte B do Código (art. 6.º n.º 1 e 2, MLC).

Segundo a circular MEFS/20008/8⁵⁶, as regras da Convenção estão organizadas em campos de aplicação e divididos em cinco títulos: *i*) condições mínimas a observar para o trabalho dos marítimos a bordo de um navio; *ii*) condições de trabalho; *iii*) alojamento, lazer, alimentação e serviço de mesa; *iv*) proteção da saúde, cuidados médicos, bem-estar e proteção em matéria de segurança social; e *v*) cumprimento e aplicação (MEFS/20008/8, 2008).

Analisando a Convenção, segundo o artigo n.º 4, todos os marítimos têm direito a: *i*) um local de trabalho seguro, em que as normas de segurança sejam respeitadas; *ii*) a condições de trabalho justas; *iii*) a condições dignas de trabalho e de vida a bordo dos navios; e *iv*) proteção de saúde, cuidados médicos, medidas de bem-estar e outras formas de proteção social (art. 4.º n.º 1, 2, 3 e 4 da MLC).

Os Estados de bandeira, de acordo com o artigo n.º 5 devem: *i*) implementar e aplicar leis e regulamentos ou outras medidas que tenham adotado, de forma a cumprir

⁵⁶ Circular MEFS/20008/8 - *Guidelines for flag State inspections under the Maritime Labour Convention, 2006*

as suas obrigações, nos termos da presente Convenção, no que respeita aos navios e aos marítimos sob a sua jurisdição; *ii*) exercer, efetivamente, a sua jurisdição e o seu controlo sobre os navios que arvorem a sua bandeira, dotando-se de um sistema próprio para garantir o respeito pelas prescrições da presente Convenção, nomeadamente mediante inspeções regulares, relatórios, medidas de acompanhamento e procedimentos legais previstos na legislação aplicável; *iii*) assegurar que os navios que arvoram a sua bandeira possuam um certificado de trabalho marítimo (ver anexo I) e uma declaração de conformidade do trabalho marítimo (ver anexo II), tal como exigido pela presente Convenção; *iv*) todos os navios a que se aplique a presente Convenção podem, nos termos do direito internacional, ser submetidos a inspeção por parte de algum Estado-membro que não o Estado da bandeira, quando se encontra num dos seus portos, a fim de garantir que os navios cumprem as prescrições da presente Convenção; e *v*) devem cumprir as responsabilidades assumidas por força da Convenção, agindo de forma a que os navios que arvorem a bandeira de um Estado que não tenha ratificado não beneficiem de um tratamento mais favorável que os navios que arvoram a bandeira de Estados que a tenham ratificado (art. 5.º n.º 1, 2, 3, 4 e 7 da MLC).

No que se refere às regras impostas pela Convenção, nenhuma pessoa com idade inferior à idade mínima pode ser empregue ou contratada, ou trabalhar a bordo de um navio, sendo a idade mínima estabelecida pela Convenção, de 16 anos, para o período diurno e 18 anos para trabalhos noturnos (regra 1.1, MLC).

Além disso, nenhum marítimo pode trabalhar a bordo de um navio sem possuir um certificado médico que ateste que está clinicamente apto para exercer as suas funções (regra 1.2, MLC). Um certificado médico permanece válido por um período máximo de dois anos. No caso de marítimos menores de 18 anos ou de marítimos com mais de 50 anos, a validade dos certificados é reduzida para um ano (norma A1.2 alínea 7, MLC).

Para trabalhar a bordo de um navio, um marítimo deve ter formação, com aproveitamento num curso sobre segurança básica a bordo de navios e possuir um certificado de aptidão que ateste essa formação (regra 1.3, MLC).

As condições de trabalho de um marítimo devem ser definidas ou mencionadas num contrato redigido em termos claros. O mesmo deve ser aprovado pelo marítimo, em condições que assegurem que o mesmo tenha a possibilidade de examinar as respetivas cláusulas e de as aceitar livremente antes de assinar (regra 2.1, MLC).

Os Estados de bandeira devem garantir que os marítimos embarcados em navios que arvorem a sua bandeira tenham o direito a ser repatriados nos seguintes casos: *i*) se o

contrato de trabalho marítimo cessar quando os interessados se encontram no estrangeiro; *ii*) se o contrato de trabalho marítimo cessar por iniciativa do armador ou por iniciativa do marítimo, com justa causa; e *iii*) se o marítimo já não estiver em condições de exercer as funções previstas pelo contrato de trabalho marítimo ou se não for possível pedir-lhe para as exercer, em circunstâncias específicas (norma A2.5, MLC).

Os Estados devem assegurar o cumprimento das obrigações que lhes incumbem nos termos da presente Convenção, a bordo dos navios que arvorem a sua bandeira, estabelecendo um sistema eficaz de inspeção e de certificação das condições do trabalho marítimo, com vista a assegurar que as condições de vida dos marítimos e de trabalho, estejam em conformidade com as normas da presente Convenção. O certificado e a declaração de conformidade do trabalho marítimo atestam, salvo prova em contrário, que o navio foi devidamente inspecionado pelo Estado da bandeira e que as prescrições da presente Convenção, relativas às condições de trabalho e de vida dos marítimos, foram cumpridas (regra 5.1.1, MLC). A regra aplica-se aos navios: *i*) de arqueação bruta igual ou superior a 500, que efetuam viagens internacionais; e *ii*) de arqueação bruta igual ou superior a 500, que arvoram a bandeira de um Membro e que operam a partir de um porto ou entre dois portos de outro Estado (regra 5.1.3, MLC).

O certificado de trabalho marítimo deve ser emitido ao navio pela autoridade competente ou organização reconhecida devidamente autorizada para o efeito, por um período não superior a cinco anos. A validade do certificado de trabalho marítimo deve estar sujeita à realização de uma inspeção intermédia, realizada entre o segundo e terceiro ano, efetuada pela autoridade competente e tem como objetivo garantir que as prescrições nacionais que visam a aplicação da Convenção continuem a ser cumpridas. A inspeção intermédia deve ser tão extensa e aprofundada quanto as inspeções efetuadas para a renovação do certificado (norma A5.1.3 alínea 1 e 2, MLC).

Os Estados de bandeira devem realizar um inquérito oficial sobre todos os acidentes marítimos graves dos quais resulte feridos ou perda de vida humana e que envolvam um navio que arvore a sua bandeira. Os Estados-membros devem cooperar entre si de modo a facilitar a investigação sobre os acidentes marítimos graves. O relatório final deste inquérito deve ser, em princípio, tornado público (regra 5.1.6, MLC).

Com o objetivo de permitir que todos os Estados-membros assumam as responsabilidades que lhes incumbem em virtude da presente Convenção, no que respeita à cooperação internacional necessária para assegurar a aplicação e o cumprimento das normas da Convenção a bordo de navios estrangeiros, todos os navios estrangeiros que

façam escala, no curso normal da sua atividade ou por motivos inerentes à sua operação, no porto de um Estado-membro, este pode ser sujeito a inspeção e verificação da conformidade com as prescrições da Convenção relativas às condições de trabalho e de vida dos marítimos a bordo, incluindo os direitos dos marítimos (regra 5.2 alínea 1, MLC). Estes Estados devem aceitar o certificado de trabalho marítimo e a declaração de conformidade do trabalho marítimo, atestando a conformidade do navio perante a Convenção. As inspeções nos portos são efetuadas por pessoal autorizado, de acordo com as disposições do Código. As inspeções efetuadas ao abrigo da presente Regra devem basear-se num sistema eficaz de inspeção e vigilância, estabelecido pelo Estado do porto e capaz de contribuir para assegurar que as condições de trabalho e de vida dos marítimos a bordo de navios que escalam o porto do Estado-membro interessado, estejam em conformidade com as prescrições da presente Convenção (regra 5.2 alínea 2,3 e 4, MLC).

A fim de monitorizar o cumprimento das Convenções pelos Estados, a OIT desenvolveu mecanismos de supervisão como meio fundamental para alcançar os seus objetivos a nível internacional (ILO, 2019, p. 1). Esta supervisão ocorre tanto no contexto de um procedimento regular através de relatórios periódicos, artigo 19.º e artigo 22.º da Constituição da OIT, tal como através de procedimentos especiais com base em representações ou queixas à administração dos Estado-membros, artigos 24.º e 26.º da Constituição, respetivamente.

Os Estado-membros, perante o artigo n.º 19 n.º 5 alínea e) da Constituição da OIT, são obrigados a apresentar relatórios em intervalos definidos ao *International Labour Office* (ILO)⁵⁷, para análise do *Committee of Experts on the Application of Conventions and Recommendations* (CEACR)⁵⁸, conforme solicitado pelo Conselho, sobre as convenções e recomendações não ratificadas, indicando em que medida tencionam implementar esses instrumentos (ILO, 2017a).

(...) no further obligation shall rest upon the Member except that it shall report to the Director-General of the International Labour Office, at appropriate intervals as requested by the Governing Body, the position of its law and practice in regard to the matters dealt with in the Convention, showing the extent to which effect has been given, or is proposed to be given, to any of the provisions of the Convention by legislation, administrative action, collective agreement or otherwise and stating the difficulties which prevent or delay the ratification of such Convention (art. 19.º n.º 5 alínea e) da Constituição da OIT).

⁵⁷ *International Labour Office* (ILO) – Localizado em Genebra, é o secretariado permanente da OIT, constituído pelo Conselho de Administração e Diretor-Geral, no qual são realizadas as atividades da OIT.

⁵⁸ Criado em 1926, com função de analisar os relatórios anuais obrigatórios aos Estados-Membros sobre as convenções ratificadas. É composto por 20 juristas nomeados pelo Conselho para mandatos de três anos.

Os Estado-membros, perante o artigo n.º 22 da Constituição devem apresentar um relatório ao ILO sobre as medidas que tenham adotado para dar cumprimento aos instrumentos que tenham ratificado. Esses relatórios deverão conter as informações solicitadas pelo Conselho (ILO, 2017a).

Each of the Members agrees to make an annual report to the International Labour Office on the measures which it has taken to give effect to the provisions of Conventions to which it is a party. These reports shall be made in such form and shall contain such particulars as the Governing Body may request (art. 22.º da Constituição da OIT).

Relativamente ao artigo 24.º, qualquer denúncia ao ILO por uma Organização competente, envolvendo um Estado-membro que não assegurou de forma satisfatória a execução de uma Convenção no qual é Parte, será transmitida pelo Conselho à administração do Estado em causa, de forma a que o Estado preste um esclarecimento. Perante o artigo 24.º, o ILO desenvolve um papel de representação em nome da Organização, seja ela de carácter sindical ou de carácter governamental (ILO, 2017a).

In the event of any representation being made to the International Labour Office by an industrial association of employers or of workers that any of the Members has failed to secure in any respect the effective observance within its jurisdiction of any Convention to which it is a party, the Governing Body may communicate this representation to the government against which it is made, and may invite that government to make such statement on the subject as it may think fit (art. 26.º da Constituição da OIT).

Quanto ao incumprimento pelos Estados-membros, se um Estado detetar que outro Estado não aplica de uma forma plena as convenções que ratificou, pode de acordo com o artigo 26.º apresentar uma queixa ao ILO (ILO, 2017a).

Any of the Members shall have the right to file a complaint with the International Labour Office if it is not satisfied that any other Member is securing the effective observance of any Convention which both have ratified in accordance with the foregoing articles (art. 26.º da Constituição da OIT).

Além destes procedimentos, a OIT, em 1951, instituiu o *Committee on Freedom of Association* (CFA), com o objetivo de analisar denúncias por privação da liberdade, em Estados-membros ou em organizações de trabalhadores ou empregadores (ILO, 2019, p. 1). O Comité pode examinar as queixas relativas aos Estados-membros que não ratificaram as Convenções (ILO, 2019, p. 1).

Em 2004, a OIT reconhecendo, os problemas associados ao abandono dos marítimos por parte dos armadores, numa ação conjunta com a OMI e a Associação

Internacional de Fornecedores de Navios (ISSA)⁵⁹, estabeleceram uma plataforma de dados⁶⁰ sobre os navios envolvidos em abandono dos marítimos (ILO, 2020). A plataforma contém uma lista atualizada regularmente, de navios que foram reportados como abandonados à OIT ou a OMI em vários portos do mundo por organizações reconhecidas (ver fig. 2), incluindo informações sobre os marítimos, que foram abandonados e a sua situação atual. A plataforma contém quatro categorias: *i*) casos resolvidos; *ii*) casos não resolvidos; *iii*) casos contestados; e *iv*) casos inativos, que embora estejam não resolvidos, não estão mais ativos (ILO, 2020).

<p>Relevant NGOs in consultative status with IMO include the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. International Transport Workers' Federation (ITF); 2. International Chamber of Shipping (ICS); 3. International Christian Maritime Association (ICMA); 4. International Maritime Health Association (IMHA); 5. International Association of Classification Societies (IACS); 6. International Federation of Shipmasters' Associations (IFSMA); 7. International Ship Suppliers & Services Association (ISSA); 8. International Group of Protection and Indemnity Associations (P&I Clubs) 9. International Harbour Masters' Association (IHMA); 10. International Association of Ports and Harbors (IAPH); and 11. The Pew Charitable Trusts (Pew). 	<p>NGOs with consultative or observer status in ILO include the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. International Trade Union Confederation (ITUC); 2. International Organisation of Employers (IOE); 3. World Federation of Trade Unions (WFTU); 4. Organization of African Trade Union Unity (OATUU); 5. Business Africa; 6. African Regional Organisation of the International Trade Union Confederation; 7. Democratic Organization of African Workers' Trade Unions; 8. International Confederation of Arab Trade Unions; 9. General Union of Chambers of Commerce, Industry and Agriculture for Arab Countries; 10. Association of Latin American Industrialists; 11. Latin American Central of Workers; 12. Caribbean Employers' Confederation; 13. Caribbean Congress of Labour; 14. Permanent Congress of Trade Union Unity of the Workers of Latin America; 15. Inter-American Regional Organisation of Workers; 16. ASEAN Confederation of Employers; 17. Confederation of Asia Pacific Employers; 18. Brotherhood of Asian Trade Unionists; 19. European Trade Union Confederation; and 20. General Confederation of Trade Unions.
---	--

Figura 2: ONGs reconhecidas pela OMI e pela OIT (IMO, 2020a)

Qualquer Estado-membro, da OMI ou da OIT ou uma das organizações reconhecidas por estas, tem o direito de denunciar um caso de abandono, através do *form to be used when providing information on cases of abandonment* (ver anexo III). Os Estados costeiros podem denunciar casos na sua área de jurisdição. O Estado de bandeira, do qual o navio abandonado está arvorando a sua bandeira, tem a responsabilidade de repatriar os marítimos abandonados, se o armador não tomar providências ou cumprir a repatriação dos marítimos (ILO, 2020).

⁵⁹ Associação Internacional de Fornecedores de Navios - *International Ship Suppliers' Association* (ISSA) - ONG com sede em Londres, que representa cerca de 2000 fornecedores de navios em todo o mundo.

⁶⁰ Plataforma de dados - *Database on reported incidents of abandonment of seafarers* – Congrega os dados desde 1 de janeiro de 2004, sendo atualizado periodicamente.

Registo de Navios

O Conceito Legal de Registo de Navios

A liberdade do alto mar é um dos princípios fundamentais do direito internacional público (Coles e Watt, 2009, p. 1). A Convenção sobre o Alto Mar de 1958, no artigo n.º 2, prevê que o alto mar está acessível a todas as Nações, sendo que nenhum Estado pode validamente reclamar qualquer parte dele à sua soberania. Tal liberdade significa o acesso irrestrito dos navios pertencentes a todas as Nações, incluindo os Estados não costeiros, a todas as partes do mar que não estão incluídas no mar territorial ou nas águas interiores de um Estado (Coles e Watt, 2009, p. 1). No entanto, a fim de que o princípio do acesso irrestrito ao alto mar não conduza a uma situação de anarquia e abuso, o direito internacional estabelece regras que proporcionam um quadro para o exercício dessa liberdade e olha para os Estados de bandeira individualmente para garantir e aplicar o cumprimento de regras através da jurisdição exercida sobre os seus navios (Coles e Watt, 2009, p. 1). O princípio fundamental desta Convenção é expresso no artigo n.º 5 em que os navios devem possuir a nacionalidade do Estado cuja bandeira tem o direito de arvorar (Coles e Watt, 2009, p. 1).

Um navio sem nacionalidade não pode ser utilizado para fins de comércio legal, uma vez que os Estados costeiros não irão permitir a sua entrada nos portos nacionais ou a sua permanência em águas interiores (Coles e Watt, 2009, p. 1). Um navio sem nacionalidade é passível de apreensão (Coles e Watt, 2009, p. 1).

O termo geralmente utilizado para descrever a atribuição do carácter nacional a um navio, é o registo, ou seja, a entrada dos elementos do navio nos registos públicos de um Estado (Coles e Watt, 2009, p. 2). Perante a Convenção sobre o Alto Mar, o registo de um navio num Estado é a conexão inicial para considerar que o navio possui a nacionalidade desse Estado (Coles e Watt, 2009, p. 2). Cada Estado fixa as condições pela quais concede o registo e o direito respetivo de arvorar o seu pavilhão. O Estado que concedeu esse direito deve entregar os documentos necessários ao navio, que atestem a sua nacionalidade (art. 5.º alínea 1 e 2 do DL 44490).

Os Estados devem, em relação aos navios que arvoram a sua bandeira, tomar medidas necessárias para garantir a segurança no mar, nomeadamente no que respeita: *i)* à prevenção contra abalroamentos; *ii)* à lotação e condições de trabalho para os tripulantes, tendo em consideração os diplomas aplicáveis; e *iii)* à construção, equipamentos e navegabilidade do navio (art. 10.º do DL 44490).

De forma a cumprir o Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e para a Prevenção da Poluição (ISM)⁶¹, no exercício da sua atividade, as companhias de navegação e seus navios devem desenvolver, executar e manter um Sistema de Gestão de Segurança (SMS)⁶² que se mostre conforme com os requisitos do Código ISM e seja capaz de atingir os objetivos nele definidos (art. 3.º do DL 193/98). O Código é parte integrante do Capítulo IX da SOLAS, tendo carácter obrigatório.

Para tal, as companhias e os respetivos navios, devem possuir: *i*) um Documento de Conformidade (DOC)⁶³, emitido pela entidade competente⁶⁴ do Estado de bandeira, ou as ORs por esta entidade, após esta ter verificado que estão cumpridas as normas do Código; e *ii*) um Certificado de Gestão para a Segurança (SMC)⁶⁵, emitido pela entidade competente, após estar verificado que o SMS cumpre, a bordo, as normas do Código e que a companhia possui um DOC válido para aquele tipo de navio (art. 3.º do DL 193/98).

O DOC e o SMC são válidos por períodos de cinco anos, contados a partir da data da sua emissão. O DOC e o SMC perdem a validade se as companhias não requererem, em tempo, as necessárias verificações periódicas ou intermédias ou se for detetada e provada uma não conformidade essencial com o Código (art. 8.º e 9.º do DL 193/98). Será classificado como não conformidade essencial qualquer desvio identificável que ameace seriamente as pessoas embarcadas, a segurança do navio ou o meio marinho, obrigando a imediata ação corretiva ou qualquer situação de incumprimento efetivo e sistemático de um requisito do Código (art. 2.º alínea j) do DL 193/98).

A OMI, considerando a necessidade de aplicar medidas especiais para aumentar a segurança dos marítimos a bordo dos navios e nas instalações portuárias, através da Resolução A.959(23)⁶⁶, incorporou na Convenção SOLAS no Capítulo XI-1 regra 5, o

⁶¹ Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e para a Prevenção da Poluição - *International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention* (International Safety Management Code (ISM)), adotado através da resolução da OMI A.741(18) a 4 de novembro de 1993, entrando em vigor a 1 de julho de 1998. As emendas ao Código de 2013 entraram em vigor através da resolução MSC. 353(92), a 1 de janeiro de 2015.

⁶² Sistema de Gestão para a Segurança – *Safety Management System* (SMS) - sistema devidamente estruturado e documentado que permite ao pessoal da companhia executar a sua política de segurança e de proteção ambiental.

⁶³ Documento de Conformidade – *Document of Compliance* (DOC)

⁶⁴ Em Portugal a entidade competente é a Direção Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM).

⁶⁵ Certificado de Gestão para a Segurança – *Safety Management Certificate* (SMC).

⁶⁶ Resolução A.959(23) – *Format and Guidelines for the Maintenance of the Continuous Synopsis Record* (CSR). Adotado a 5 de dezembro de 2003.

denominado Registo Sinóptico Contínuo (CSR). A partir de 1 de julho de 2004, todos os navios com arqueação bruta acima de 500 e envolvidos em viagens internacionais devem possuir a bordo um arquivo do CSR, composto por: *i*) documentos CSR, *form* n.º 1 (ver anexo IV), emitido pela administração do Estado de bandeira, numerados sequencialmente ao “longo da vida” do navio; *ii*) emendas, *form* n.º 2 (ver anexo V), anexando ao CSR original, um CSR individual com as alterações feitas; e *iii*) índice de alterações, *form* n.º 3 (ver anexo VI), listando todas as alterações relacionadas a cada documento CSR e anexado ao *form* n.º 1 (Res. A.959(23), 2003). O objetivo do CSR é providenciar um registo histórico a bordo de navio, suscetível de inspeção, quando requerido.

Sempre que o registo do navio seja transferido para outro Estado de bandeira, seja vendido ou outra companhia assuma a responsabilidade pela operação do navio, o registo sinóptico contínuo deve permanecer a bordo (Res. A.959(23), 2003).

Caso um navio seja transferido para outro Estado de bandeira, a companhia deve notificar a administração do Estado no qual o navio vai ser registado, para que a administração detentora do registo, envie a esse Estado uma cópia do CSR abrangendo o período durante o qual o navio esteve sob a sua jurisdição (Res. A.959(23), 2003).

A expressão *Registo de Navios* está associada a dois tipos de estatutos que podem ser conferidos a um navio: *i*) o Estatuto Legal, atribuído pela administração do Estado de bandeira; e *ii*) o Estatuto de Classe, atribuído pelas sociedades classificadoras reconhecidas pelos Estados de bandeira (Sardinha, Machado e Krus, 2013, p. 15).

De acordo com o DL 61 de 2012⁶⁷, no artigo n.º 3, o Certificado de classe é um documento emitido para atestar a conformidade com a regra 3.1 da parte A-1 do Capítulo II-1 da SOLAS 74, no qual estabelece:

In addition to the requirements contained elsewhere in the present regulations, ships shall be designed, constructed and maintained in compliance with the structural, mechanical and electrical requirements of a classification society which is recognized by the Administration in accordance with the provisions of regulation XI-1/1, or with applicable national standards of the Administration which provide an equivalent level of safety (Regra 3.1, A-1, capítulo II-1 da SOLAS).

Ao que se refere ao Certificado Estatutário, é a certificação emitida pelo Estado de bandeira ou em seu nome, em conformidade com as convenções referidas no artigo

⁶⁷ Transpõe a Diretiva n.º 2009/16/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto.

4.º, que para efeitos do presente Decreto-Lei, compreende as seguintes convenções, bem como os respetivos protocolos, anexos e emendas: *i)* ICLL de 1966; *ii)* TONNAGE de 1969; *iii)* COLREG de 1972; *iv)* MARPOL 1973/78; *v)* SOLAS de 1974; *vi)* STCW de 1978; *vii)* Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos de 1969 (CLC)⁶⁸; e *viii)* Convenção n.º 147 da OIT (art. 3.º e 4.º do DL 61/2012).

O registo de navios tem as suas origens nas leis de Roma Imperial e foi adotado pelos Estados-cidade⁶⁹ da Itália medieval (Coles e Watt, 2009, p. 3). Nessa altura, o nome do navio registrar-se-ia juntamente com o nome do seu proprietário e respetiva arqueação bruta e em caso de fraude poderia levar a apreensão do navio (Coles e Watt, 2009, p. 3).

Em Inglaterra, o sistema de registo de navios remonta ao século XVII, com um estatuto de Carlos II⁷⁰ em 1660, sendo que inicialmente, apenas os navios com arqueação bruta superior a 15 necessitavam de registo (Coles e Watt, 2009, p. 3).

O registo de navios pode ser convencional, caso em que o Estado de bandeira controla os seus navios registados, desde que tenham sido construídos no país, sejam propriedade nacional e a sua tripulação tenha a nacionalidade do registo, ficando os navios sob o domínio da legislação interna (Ramos, 2018, p. 53). Por outro lado, o registo de navios pode ser registo aberto, dividido em segundos registos e em registos internacionais (Ramos, 2018, p. 53). Os segundos registos surgiram em Estados com um registo nacional, facilitando o registo de navios nacionais, com respeito pelas normas internacionais, embora ofereçam incentivos fiscais e laborais diferentes dos oferecidos pelo registo nacional (Ramos, 2018, p. 53). Os segundos registos, que permitem o registo de navios de propriedade de cidadãos estrangeiros, denominam-se de registos internacionais.

Determinados Estados de bandeira, possuem registos internacionais permitindo que cidadãos estrangeiros registem os seus navios, mediante determinados requisitos. Com esse efeito, surgiram no Panamá, em 1919, e na Libéria, em 1948, registos internacionais, classificados pela ITF, como bandeiras de conveniência, que permitem o

⁶⁸ Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos - *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* (CLC) - Adotada em Bruxelas, em 29 de novembro de 1969, alterada pelo Protocolo assinado em Londres, em 27 de novembro de 1992.

⁶⁹ Cidade autónoma que atuava como centro político, económico e cultural, exercendo a soberania sobre territórios circundantes (infopédia, 2020b).

⁷⁰ Rei da Inglaterra, Escócia e Irlanda de 1660 até sua morte em 1685. Nasceu em Londres a 29 de maio de 1630.

registo de um navio num país diferente da nacionalidade do seu armador, autorizando o arvoamento da bandeira do Estado, sem a existência de um elemento de conexão ou vínculo anterior (Ramos, 2018, p. 53). Através do diagrama seguinte, (ver diagrama 1), é possível esquematizar a informação anteriormente descrita:

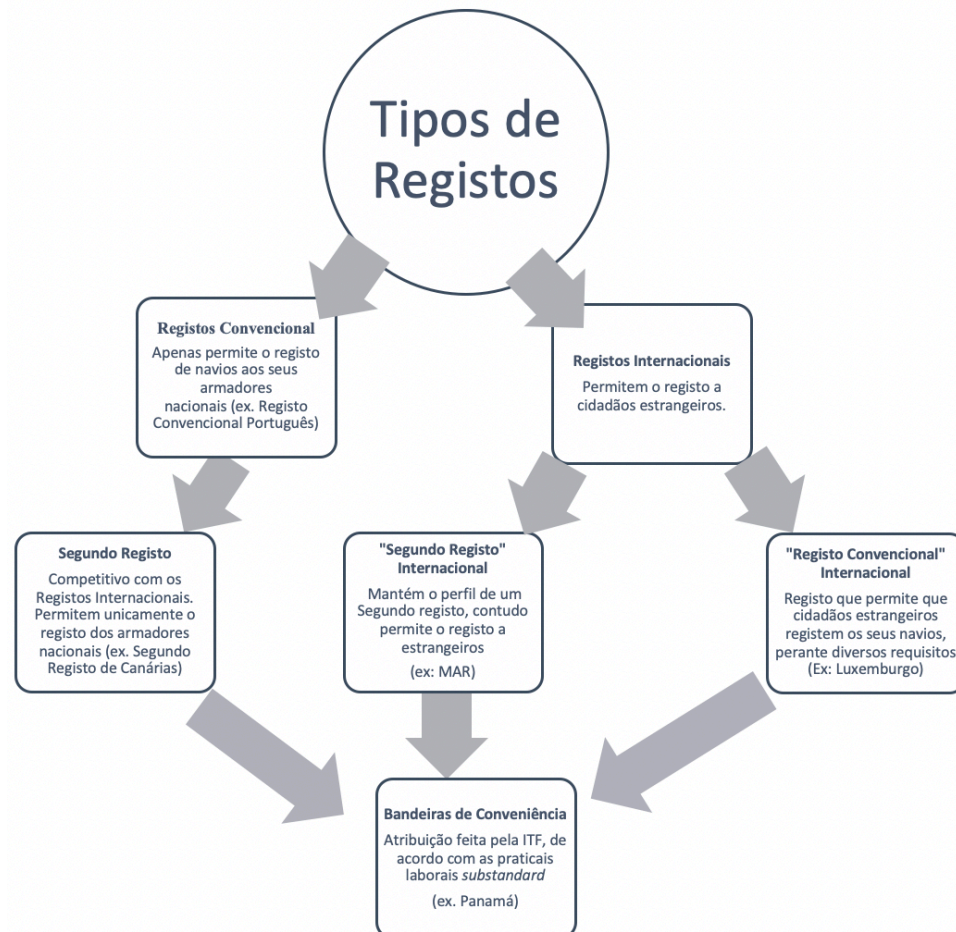


Diagrama 1: Tipos de registo e a relação entre si (Elaborado pelo autor).

Importa destacar que a classificação atribuída a uma bandeira como sendo de conveniência é da responsabilidade da ITF. Qualquer Estado, independentemente do tipo de registo que pratique, pode ser classificado de conveniência quando se verifica práticas laborais *substandards* ou não exista um vínculo entre o navio e o seu proprietário.

As bandeiras classificadas de conveniência, caracterizam-se, normalmente, por se situarem em Estados com uma economia em desenvolvimento ou com uma situação política instável, embora esse traço seja variável. Vantajosa de uma perspetiva económica e fiscal, unicamente possibilitada pela contratação de tripulação estrangeira menos experiente e qualificada, onde se verifica alguma falta de rigor legal, em especial quanto aos salários (Ramos, 2018, p. 53). Nestes Estados, algumas convenções internacionais

não são eficazmente aplicadas devido a grande parte destes navios navegarem em Estados costeiros com um baixo desenvolvimento e rigor jurídico, tendo assim, um controlo diminuto na sua supervisão (Ramos, 2018, p. 54).

Assim, tanto a OIT como a ITF, entidades relacionadas com os direitos dos trabalhadores, instituíram medidas com vista a garantir condições mínimas para a proteção social, saúde e a segurança dos trabalhadores, embora nem sempre se verificassem devido às disparidades existentes no sistema internacional de inspeções, levando à concorrência desleal na indústria (Ramos, 2018, p. 54).

Após o crescimento exponencial do registo de navios, em bandeiras classificadas de conveniência, nas décadas de sessenta e de setenta do século XX, Estados como a Alemanha, a Dinamarca, a França, a Inglaterra, a Noruega e Portugal decidiram instituir um segundo registo de navios, perante a globalização da indústria do comércio de navios (Ramos, 2018, p. 54). Alguns dos segundos registos de navios tiveram como inspiração o regime dos famosos registos do Panamá ou da Libéria, na sequência da sua relação histórica com os EUA. Em 1986, foi implementado pela França e pela primeira vez na história, o segundo registo de navios no arquipélago das Ilhas Kerguelen⁷¹ (Ramos, 2018, p. 54).

Em 1989, na Zona Franca da Madeira (ZFM), Portugal criou o MAR, o seu segundo registo de navios, uma área de livre importação e exportação de mercadorias, com o propósito de oferecer um registo de qualidade e natureza especial, com base nas convenções internacionais, prezando a segurança dos navios, tendo este segundo registo se transformado, posteriormente, num registo internacional, com a aceitação do registo de navios de armadores estrangeiros, mediante determinados parâmetros (Ramos, 2018, p. 54).

⁷¹ Grupo de ilhas localizadas no extremo sul do oceano Índico. São parte do território das Terras Austrais e Antárticas Francesas. Oficialmente designam-se por *Archipel des Kerguelen*.

Registo Convencional

O aparecimento do registo de navios em Inglaterra em 1660, visou o controlo da situação jurídica dos navios através da criação de um instrumento capaz de acompanhar a realidade da marinha mercante e de proteger os interesses económicos, comerciais e políticos daquele Estado (Von Bohm-Amolly, 2012).

Desde os seus primórdios, que o Direito visa a prevenção e a resolução de conflitos, tendo os registos públicos a cargo do Estado, a função de atribuir segurança jurídica à sociedade e ao comércio, onde o registo adquire um novo significado: o de acautelar e certificar as relações jurídicas estabelecidas no âmbito do comércio, sector fundamental para a economia, através do seu carácter publicista perante terceiros e outros interessados, conferindo uma certeza acrescida às situações jurídicas de pessoas e de bens registados (Ramos, 2018, p. 45).

O termo registo convencional amplamente associado ao termo registo nacional e às Nações marítimas tradicionais é, geralmente, definido como um Estado de bandeira, que permite o registo de navios, operado pela sua administração marítima, em que os proprietários e as tripulações dos navios possuem a nacionalidade desse Estado (Mansell, 2010, p. 101).

Os padrões associados a este tipo de registo resulta do envolvimento entre a administração marítima do Estado com os estabelecimentos de formação dos marítimos, as associações sindicais e os armadores nacionais, assumindo um compromisso entre as partes para a manutenção de um registo com elevado desempenho (Mansell, 2010, p. 102). De igual forma, existe uma relação entre a Administração tanto com a OMI como com a OIT, de forma a ratificar as convenções internacionais (Mansell, 2010, p. 102).

Os registos convencionais, independentemente do seu estado de desenvolvimento, estão em desvantagem concorrencial a nível económico com os registos abertos (Mansell, 2010, p. 103). As restrições impostas por este tipo de registo no que diz respeito à nacionalidade das tripulações, associado muitas vezes a salários superiores à média do transporte marítimo, bem como a impostos mais acentuados, levam a que os maiores armadores desses Estados, sejam os principais clientes dos registos abertos, através do registo da empresa num Estado estrangeiro, se necessário (Mansell, 2010, p. 103).

Segundo Mansell, a nível global, podemos classificar as seguintes como Nações marítimas tradicionais, sejam estas desenvolvidas ou em desenvolvimento:

Table 7.1 National flag states

Albania	Colombia	Iceland	Libya	Poland	Switzerland
Algeria	Croatia	India	Lithuania	Portugal	Syria
Angola	Cuba	Indonesia	Luxembourg	Qatar	Taiwan
Argentina	Denmark	Iran	Malaysia	Romania	Tanzania
Australia	Dominica	Ireland	Mexico	Russia	Thailand
Austria	Dom. Rep.	Israel	Moldova	Samoa	Togo
Azerbaijan	Ecuador	Italy	Morocco	South Africa	Tunisia
Bahrain	Egypt	Jamaica	Burma/Myanmar	Saudi Arabia	Turkey
Bangladesh	Eritrea	Japan	Namibia	Serbia and Montenegro.	UAR
Belgium	Estonia	Jordan	Netherlands	Seychelles	Ukraine
Brazil	Ethiopia	Kazakhstan	New Zealand	Sierra Leone	United Kingdom
Brunei	Finland	South Korea	Nigeria	Slovakia	USA
Bulgaria	France	DPR of Korea	Norway	Solomon Islands	Venezuela
Canada	Georgia	Kuwait	Pakistan	Spain	Vietnam
Chile	Germany	Latvia	Philippines	Sri Lanka	Yemen
China	Greece	Lebanon	Papua New Guinea	Sweden	

Figura 3: Lista de Nações marítimas tradicionais (Mansell, 2010, p. 103)

A nível nacional, o Regulamento do Registo Comercial de Navios (RRCN), aprovado a 14 de novembro de 1959, pelo DL n.º 42645 no artigo 6.º estabelece que : *i*) para a matrícula de navios é competente a conservatória em cuja área estiver situada a capitania ou delegação marítima respetiva, salvo tratando-se de um navio em construção ou a construir, em que será competente a conservatória do correspondente estaleiro; e *ii*) para a inscrição dos factos jurídicos relativos aos navios matriculados é competente a conservatória onde a matrícula, no momento da inscrição, deva legalmente estar aberta (Ramos, 2018, p. 45).

De acordo com o art. 3.º DL 201/98, consideram-se nacionais os navios cuja propriedade se encontra registada em Portugal, conferindo-lhes o uso da bandeira portuguesa com todos os direitos e obrigações inerentes visto que esse é o modo de assegurar a sujeição do navio a um ordenamento jurídico regulador das pessoas, bens e factos relacionados com o mesmo, como a sua construção e o transporte de pessoas e de mercadorias (Ramos, 2018, p. 45).

Nas últimas três décadas, a frota nacional da marinha mercante registada no registo convencional português sofreu um acentuado declínio, resumindo-se hoje a menos de uma dezena de navios, apesar do acréscimo substancial da movimentação de navios, de cargas e de tráfego de cruzeiros verificado, na última década, nos portos nacionais. Esta tendência originou o declínio do peso económico do transporte marítimo na economia nacional e quase anulou as oportunidades de emprego marítimo, acentuando o afastamento das novas gerações relativamente a esta atividade (DL n.º 92 /2018).

Os estudos de *benchmarking*⁷² realizados sobre a situação existente nos vários países da União Europeia (UE) revelaram como principais fatores críticos de sucesso dos registos de navios, o regime fiscal aplicável à atividade da marinha mercante e o regime de proteção social aplicável aos tripulantes (DL n.º 92 /2018).

O Decreto-Lei n.º 92 de 13 de novembro de 2018 definiu um novo enquadramento jurídico para a marinha mercante, instituiu um regime especial de determinação da matéria coletável com base na arqueação bruta dos navios – *tonnage tax* e um regime fiscal e contributivo específico para a atividade marítima, bem como um registo de navios e embarcações simplificado. Pretende-se, assim, promover a marinha mercante nacional, com vista a potenciar o alargamento do mercado português de transporte marítimo e o desenvolvimento dos portos nacionais e da indústria naval, a criação de emprego, a inovação e o aumento da frota de navios que arvoram a bandeira portuguesa, com o consequente aumento da receita fiscal (DL n.º 92 /2018).

⁷² Com origem na palavra *benchmark* (referência), é um instrumento utilizado para analisar em profundidade as ações de outras empresas que atuam no mesmo setor. Esta análise possibilita melhorar os níveis de *performance* e eficiência perante a concorrência (Economias, 2017).

Segundo Registo e Registo Internacional

Os Estados de bandeira tradicionais, em particular os da Europa Ocidental, reconheceram que qualquer tentativa de abolir o sistema de bandeira de conveniência seria condenado ao fracasso devido aos interesses associados a este regime de registo (Coles e Watt, 2009, p. 40).

Além de um sistema de tributação mais acessível e incentivos financeiros disponíveis para o transporte marítimo, determinados Estados estabeleceram um segundo registo de navios, oferecendo vantagens tal como os registos classificados de conveniência, no entanto, mantendo uma ligação entre o proprietário do navio e o Estado de bandeira (Coles e Watt, 2009, p. 40).

A criação deste tipo de registo visava travar o declínio da marinha mercante nos Estados com uma ligação marítima tradicional, permitindo que os armadores operem num ambiente de tributação fiscal acessível, mantendo a respeitabilidade, afiliação e preservação da jurisdição do Estado relativamente aos navios dos seus armadores nacionais (Coles e Watt, 2009, p. 40). Noutros casos, este sistema de registo surgiu devido às vicissitudes da história ou da geografia, como por exemplo, o registo da *Isle of Man* (Coles e Watt, 2009, p. 40).

Em 1986, o Governo francês respondeu às exigências dos seus armadores, autorizando que estes registassem os navios de propriedade francesa num registo internacional, *French International Second Register* (FIS), permitindo que os proprietários operassem os seus navios com apenas 25% de tripulação, entre os quais quatro oficiais, de nacionalidade francesa (Coles e Watt, 2009, p. 41).

Em maio de 2005, este registo foi substituído pelo *Registre International Français* (RIF)⁷³, que permite benefícios fiscais aos armadores, aplicada à lei francesa, à regulamentação da UE e às obrigações do Tratado Internacional Francês (Coles e Watt, 2009, p. 41). O RIF, de acordo com o artigo L5611-3, não permite o registo de : *i*) navios de passageiros, que operem em linhas regulares; *ii*) navios que operem exclusivamente na cabotagem nacional; *iii*) embarcações de assistência portuária, nomeadamente rebocadores; dragas e lanchas de pilotagem; e *iv*) embarcações de pesca (RIF, 2020).

Em 1978, 96% da arqueação bruta de propriedade norueguesa estava registada no registo convencional do país. Contrastando com o forte declínio ao longo dos anos até que 1987, o registo possuía apenas 38%, apesar dos subsídios generosos do governo ao

⁷³ Entrou em vigor pela Lei n.º 2005-412 a 3 de maio de 2005.

setor do transporte marítimo (Coles e Watt, 2009, p. 41). Este declínio, foi em parte, atribuído aos elevados custos salariais que os armadores teriam de suportar, resultado de negociações a nível salarial entre o Estado e os sindicatos noruegueses. Proposto por Erling Dekke Næss⁷⁴ em 1984, foi implementado pelo governo norueguês, com sede em Bergen em 1987 o *Norwegian International Ship Register* (NIS)⁷⁵ (Coles e Watt, 2009, p. 41).

Os navios que operem comercialmente entre os portos noruegueses ou entre um porto norueguês e um porto estrangeiro em serviço regular, não são elegíveis para registo no NIS (Coles e Watt, 2009, p. 41). O NIS permite o registo de todas as embarcações com meios de propulsão e plataformas *off-shore*, com exceção embarcações de pesca (Coles e Watt, 2009, p. 41).

Os regulamentos do registo NIS permite a celebração de acordos de negociação coletiva com sindicatos noruegueses ou de comércio exterior, tendo sido celebrados vários acordos coletivos entre a associação de armadores noruegueses e os sindicatos da Noruega e estrangeiros no que diz respeito aos salários e outras condições a bordo dos navios registados no NIS (Coles e Watt, 2009, p. 41).

O *Danish International Ship Register* (DIS) foi criado em agosto de 1988, tendo, ao longo dos anos, atraído vários armadores nacionais para este registo, tornando-se, em 2007, num dos maiores vinte registos em todo o mundo (Coles e Watt, 2009, p. 41). No DIS, para que um navio seja registado, o seu proprietário deve ser um indivíduo dinamarquês, uma pessoa coletiva⁷⁶ dinamarquesa ou uma pessoa coletiva estrangeira em que as empresas dinamarquesas tenham um interesse direto ou indireto substancial (Coles e Watt, 2009, p. 41).

O *Registro Especial Brasileiro* (REB) tornou-se operacional em 1997, por meio do Decreto nº 2.256 de 17 de junho de 1997. O registo aceita o registo de todos os navios de propriedade de cidadãos brasileiros, sendo que no caso de cidadãos estrangeiros, apenas é aceite sob um contrato de afretamento a casco nú, condicionado à suspensão provisória da bandeira no Estado de origem (Coles e Watt, 2009, p. 42).

O *Luxembourg International Ship Register* ou *Commissariat aux Affaires Maritimes* (CAM) foi criado a 9 de novembro de 1990, com base no artigo 90.º da

⁷⁴ Empresário e armador Norueguês (1901 – 1993). Ficou conhecido pelo sistema de transporte Ore-Bulk-Oil (OBO), com a construção do Naess Norseman operado pela Norness Shipping.

⁷⁵ Entrou em vigor pela Lei n.º 48 a 12 de junho de 1987.

⁷⁶ Organismos sociais dotados de personalidade jurídica e constituídos para realizar interesses comuns ou coletivos, que podem ser de direito público ou privado (Fundação Francisco Manuel dos Santos, 2019).

CNUDM, que estabelece que um Estado sem litoral, tem o direito que os seus navios arvoem a sua bandeira. O Luxemburgo tem conseguido desenvolver não só um registo marítimo eficiente, mas também e acima de tudo uma plataforma de receção atrativa para empresas do sector marítimo (CAM, s.d). Inicialmente criado para atrair armadores nacionais para o seu registo, “transformou-se” num registo internacional que permite o registo de qualquer navio de propriedade de um cidadão da UE, tendo este registo atraído ao longo destes anos principalmente os armadores belgas especializados nas operações de *deep-sea*, que beneficiam de um regime fiscal e de segurança social mais benevolente (Coles e Watt, 2009, p. 42).

O Registo Internacional de Navios da Madeira, conhecido como MAR foi criado em 1989, através do DL n.º 96 de 1989, de forma a funcionar como elemento de dinamização da marinha de comércio nacional, bem como um fator de dinamização económica da Região Autónoma da Madeira (RAM) e do país (DL 96/89, 1989).

Para além de navios mercantes e das plataformas petrolíferas, podem ser registadas embarcações de recreio e iates comerciais, beneficiando de todas as vantagens proporcionadas pelo Registo (SDM, 2020). Todos os iates registados no MAR arvoam a bandeira portuguesa e beneficiam dos serviços da Conservatória do Registo Comercial Privativa do Centro Internacional de Negócios da Madeira (CINM) (SDM, 2020).

Todas as convenções internacionais ratificadas por Portugal são totalmente aplicáveis e respeitadas pelo MAR, o qual garante medidas adequadas para a fiscalização de todos os navios registados (SDM, 2020).

O regime fiscal do CINM é plenamente aplicável às sociedades de transporte marítimo devidamente licenciadas, disponham ou não de navios registados no MAR. O MAR, tal como o Luxemburgo, é um registo internacional, que permite que os navios registados na Madeira sejam detidos e geridos por sociedades estrangeiras, não sendo obrigatória a constituição de uma sociedade no CINM para proceder ao registo de um navio. Neste caso, será necessário proceder à nomeação de um representante legal na Madeira dotado de poderes legais suficientes (SDM, 2020).

Na opinião geral, a transferência de navios para os segundos registos, internacionais ou nacionais, onde permanecem sujeitos a controlos por parte do Estado em questões como a segurança é preferível do que permitir que um número crescente de navios abandone o tradicional sistema marítimo do Estado para as bandeiras de conveniência que não possuam qualquer ligação direta entre o proprietário e o Estado de bandeira (Coles e Watt, 2009, p. 43).

Bandeiras de Conveniência – História e Conceito

Os primeiros exemplos do que são hoje conhecidos como bandeiras de conveniência provêm da Era Clássica (800 a.C. – 476), aquando os navios gregos e romanos utilizavam as bandeiras de um outro país para assegurar vantagens comerciais (Seafarers' Rights International, 2019).

No século XVI, a bandeira espanhola foi utilizada por comerciantes ingleses para evitar as restrições do monopólio espanhol em relação ao comércio das Índias Ocidentais (Coles e Watt, 2009, p. 27). No século XVII, a bandeira francesa foi utilizada por pescadores ingleses na Terra Nova a fim de evitar as limitações de pesca impostas pelo Reino Unido (Coles e Watt, 2009, p. 27).

O uso generalizado de bandeiras de conveniência é um fenómeno do século XX, com origem em agosto de 1919 quando com a ajuda de um cônsul de Vancouver, um pequeno navio de carga, o Belen Quezada, foi transferido do registo convencional do Canadá para o registo do Panamá (Coles e Watt, 2009, p. 28).

Posteriormente, em 1922, dois navios de cruzeiro, o Reliance e o Resolute, navios da bandeira dos Estados Unidos foram registados sob a bandeira do Panamá para evitar os regulamentos da proibição de venda de bebidas alcoólicas a bordo dos navios americanos, tendo esta proibição levado a um impulso considerável do registo do Panamá durante os anos 20 (Coles e Watt, 2009, p. 28).

Curiosamente, o sucesso precoce da bandeira do Panamá pode ser atribuído em parte à assistência dos serviços consulares dos Estados Unidos, uma vez que os primeiros *Patentes de Navegación*⁷⁷ foram emitidos pelos cônsules dos EUA (Coles e Watt, 2009, p. 28).

Nos anos seguintes ao final da II Guerra Mundial, surgiu uma insatisfação crescente, relacionada com a instabilidade do governo do Panamá, bem como as taxas consulares demasiado excessivas (Coles e Watt, 2009, p. 28).

Em 1948, o governo liberiano promulgou a *Liberian Maritime Law* e a *Liberian Corporation Law*, contento em ambas legislações dos Estados Unidos, oferecendo desta forma um registo sólido com organização, em contraste com descrédito associado ao registo do Panamá durante esta altura, tendo o primeiro navio sido registado em 1948, o World Peace (Coles e Watt, 2009, p. 29). Este modelo criado pela Libéria foi anos mais tarde adotado pelo Estado de Vanuatu (Coles e Watt, 2009, p. 29).

⁷⁷ Documento emitido pela *Autoridad Marítima de Panamá*, que autoriza um navio a navegar com a sua bandeira.

Um relatório governamental do Reino Unido , no final do século XX, enumerava seis características comuns às bandeiras da conveniência: *i)* o país do registo permite a posse e/ou o controlo dos seus navios por cidadãos estrangeiros; *ii)* o acesso ao registo é fácil; *iii)* os impostos sobre o rendimento dos navios não são cobrados ou são relativamente baixos; *iv)* normalmente são Estados em desenvolvimento e sem poder a nível mundial; *v)* permite tripulação composta por elementos estrangeiros; e *vi)* o Estado de bandeira não têm poder nem meios administrativos para controlar a implementação das convenções ratificadas (Coles e Watt, 2009, p. 24).

Efetivamente estas características estão todas presentes nas bandeiras de conveniência, com maior ou menor evidência dependendo do Estado de bandeira em questão (Coles e Watt, 2009, p. 24). Contudo, os Estados, recentemente, impuseram limites de idade ou um sistema de auditorias aos navios que são registados pela primeira vez no Estado, antes da emissão do certificado permanente de registo, como é o caso do Panamá, Bahamas ou Barbados (Coles e Watt, 2009, p. 24). No que diz respeito à implementação das convenções internacionais, o PSC veio reforçar a fiscalização dos navios, levando à detenção do navio em caso de incumprimento (Coles e Watt, 2009, p. 25).

Em suma, as bandeiras de conveniência são mais fáceis de reconhecer do que definir. Do ponto de vista do armador, as bandeiras de conveniência são benéficas devido ao: *i)* sistema tributário pouco evasivo; *ii)* à facilidade de possuir uma tripulação sem restrições de nacionalidade; *iii)* a inspeções diminutas por parte do Estado de bandeira, de forma a verificar a implementação das convenções por este ratificadas; e *iv)* ao anonimato, o capital da empresa apenas possui o navio (Coles e Watt, 2009, p. 25).

Não existe nenhuma definição *standard* do termo *flag of convenience*, embora possa ser classificado como um Estado que possui um registo de navios e por razões de conveniência comercial, permite que armadores estrangeiros ou sem um vínculo de domicílio no Estado possam registar os seus navios, e o qual foi declarado pela ITF, por: *i)* não ter ratificado os tratados internacionais aplicados ou por não fazê-los cumprir nos seus navios; *ii)* muitas vezes não conseguir identificar o armador, para obter uma responsabilização civil ou criminal por práticas ocorridas num navio ou em que o navio esteja envolvido; e *iii)* devido às condições sociais e de emprego que as tripulações dos navios registados nesses Estados estão sujeitas.

Enquadramento Metodológico e Metodologia Adotada

A metodologia é um dos princípios fundamentais da pesquisa científica (Gerhardt, Silveira, 2009, p. 11). Método, do grego *methodos*, significa o *caminho para chegar a um fim* (Gerhardt, Silveira, 2009, p. 11). Metodologia é o estudo do método, isto é, o corpo de regras e procedimentos estabelecidos para realizar uma pesquisa (Gerhardt, Silveira, 2009, p. 11).

A metodologia compreende um conjunto de dados iniciais e um sistema de operações adequadas para a formulação de conclusões, de acordo com certos objetivos predeterminados (Gerhardt, Silveira, 2009, p. 11). Desenvolve os conteúdos referentes aos conceitos específicos das pesquisas quantitativas e qualitativas, às referências teóricas e às implicações para a realização da pesquisa, através dos vários instrumentos e técnicas de pesquisa, desenvolvendo conteúdos sobre a escolha, adaptação e desenvolvimento da mesma (Gerhardt, Silveira, 2009, p. 9).

Deste modo, podemos definir metodologia como a discussão epistemológica sobre o caminho do pensamento que o tema ou o objeto de investigação requer, através de uma apresentação adequada e justificada dos métodos, técnicas e dos instrumentos operativos que devem ser utilizados para as pesquisas relativas às indagações da investigação, utilizando a criatividade do investigador, ou seja, a sua marca pessoal e específica na forma de articular teoria, métodos, resultados e de qualquer outro tipo específico de resposta às investigações específicas (Gerhardt, Silveira, 2009, p. 13).

A pesquisa é a atividade fundamental de qualquer ciência. A pesquisa qualitativa não se preocupa com a representatividade numérica, mas, sim, com o aprofundamento da compreensão de um conceito próprio (Gerhardt, Silveira, 2009, p. 31). Diferentemente da pesquisa quantitativa, os resultados da pesquisa qualitativa podem ser quantificados. Centrada na objetividade, considera que a realidade pode ser unicamente compreendida com base na análise de dados brutos, aprofundados com o auxílio de instrumentos matemáticos para descrever as causas de um fenómeno e a relação entre variáveis (Gerhardt, Silveira, 2009, p. 33). A utilização conjunta da pesquisa qualitativa e quantitativa permite recolher mais informações do que se poderia conseguir isoladamente (Gerhardt, Silveira, 2009, p. 33).

A pesquisa de estudo-caso visa conhecer em profundidade o como e o porquê de uma determinada situação, a qual se supõe ser única em muitos aspetos, procurando descobrir o que existe de mais essencial e característico (Gerhardt, Silveira, 2009, p. 39). O investigador não pretende intervir sobre o objeto a ser estudado, mas revelá-lo tal como

ele o percebe (Gerhardt, Silveira, 2009, p. 39). O estudo de caso pode decorrer de acordo com uma perspectiva interpretativa, que procura compreender como é o mundo do ponto de vista dos participantes, ou uma perspectiva pragmática, que visa simplesmente apresentar uma perspectiva global, tanto quanto possível completa e coerente, do objeto de estudo do ponto de vista do investigador (Gerhardt, Silveira, 2009, p. 39).

Nesta dissertação, responderei as perguntas de investigação propostas através de uma pesquisa qualitativa baseada nas convecções internacionais e legislação nacional aclarando os conceitos base e definindo os diferentes tipos de registo. Posto isto, através de uma investigação mista, analisarei com base nas publicações anuais e documentos especializados os desempenhos dos diferentes tipos de registo associado aos diversos Estados. Por fim, através de um estudo-caso entre o Panamá Ship Registry e o Registo Internacional de Navios da Madeira, obteremos conclusões fruto do estudo de: *i)* número de detenções vs número de inspeções; *ii)* acidentes registados envolvendo o registo; *iii)* obrigações anuais dos Estados; e *iv)* desempenho de ambos os Estados.

Performance dos Estados de bandeira

O Papel das Organizações Reconhecidas

Como referido anteriormente, a CNUDM no artigo 94.º n. 4 alínea a) exige que os navios sejam auditados periodicamente num intervalo específico por inspetores qualificados do Estado de bandeira, embora seja uma tarefa que, geralmente, é delegada às ORs devido à falta de pessoal e recursos (Syafiuddin, 2016, p. 17). No entanto, em relação à delegação da respetiva autoridade, os Estados de bandeira devem cumprir com os critérios estabelecidos de acordo com a Resolução da OMI A.739(18)⁷⁸ (Syafiuddin, 2016, p. 17). A Resolução A.739(18) foi emendada pela Resolução MSC.208(81)⁷⁹, no qual as recomendações da A.739(18) passaram a ter carácter obrigatório na Convenção SOLAS capítulo XI-1 (RO Code, 2013, p. 1).

De facto, diversos Estados de bandeira utilizaram as disposições da *i*) Convenção SOLAS Capítulo I regra 6 alínea a); *ii*) art. 13.º da ICLL; *iii*) anexo I regra 4 alínea 3) e anexo II regra 10 alínea 2) da MARPOL; e *iv*) art. 6.º da TONNAGE como base jurídica para delegar as suas funções e responsabilidades nas ORs (Syafiuddin, 2016, p. 19). Na prática, foi aceite entre os diversos Estados que a delegação da sua autoridade não era apenas amplamente aplicável como era igualmente legítima (Syafiuddin, 2016, p. 19)

Deve-se enfatizar que nem todas as organizações podem ser consideradas e definidas como uma OR. Com base no RO Code⁸⁰ encontramos a seguinte definição:

Recognized organization (RO) means an organization that has been assessed by a flag State and found to comply with this part of the RO Code (RO Code, 2013, p. 10).

Perante o Código, diversos requisitos devem ser cumpridos pela organização antes de ser reconhecida como OR. O Código fornece os critérios mínimos em que as organizações são avaliadas de forma a serem reconhecidas e autorizadas a laborar, bem como as diretrizes para a elaboração do plano de auditorias (RO Code, 2013, p. 8).

O Código está dividido em três partes principais: *i*) requisitos obrigatórios que a organização deve cumprir para ser reconhecida pelo Estado de bandeira; *ii*) requisitos obrigatórios que a OR deve cumprir ao realizar uma auditoria em nome do Estado de bandeira, assim como os requisitos que o Estado de bandeira deve implementar quando

⁷⁸ Resolução A.739(18) – *Guidelines for the Authorization of Organizations Acting on Behalf of the Administration*. Adotada a 4 de novembro de 1993.

⁷⁹ Resolução MSC.208(81) – *Adoption of Amendments to the Guidelines for the Authorization of Organizations Acting on Behalf of the Administration*. Adotada a 18 de maio de 2006.

⁸⁰ RO Code – *Code for Recognized Organization*. Adotado a 21 de junho de 2013 pela Resolução da MSC.349(92).

da autorização a uma OR; e *iii*) orientações para o plano de auditorias das OR (RO Code, 2013, p. 8). A parte I e II do Código são obrigatórios, enquanto a parte III é recomendável (IMO, 2019e). O Código fornece um instrumento consolidado contendo critérios nos quais as ORs são avaliadas e reconhecidas, dando orientações para o acompanhamento subsequente das ORs pelas administrações dos Estados de bandeira (IMO, 2019e).

No que diz respeito à relação entre o Estado de bandeira e a OR, ambos devem fazer um esforço para cumprir os requisitos obrigatórios de acordo com o Código. Os Estados de bandeira, antes de reconhecerem uma organização como OR, devem assegurar que a OR tem capacidade de exercer as tarefas que lhe serão impostas em conformidade com a legislação nacional e internacional, sendo que o Estado de bandeira não deve delegar funções para além da capacidade da OR (Syafiuddin, 2016, p. 20).

Um Estado de bandeira é obrigado a estabelecer a base jurídica em que a autorização é administrada, através de um acordo formal escrito com a OR, que contenha o âmbito de aplicação detalhado da autorização (Syafiuddin, 2016, p. 20). A monitorização por parte dos Estados de bandeira é um fator chave para avaliar a eficácia da delegação de autoridade a uma OR. Para tal, são necessários processos de monitorização a fim de verificar que a OR está a realizar as tarefas que lhe foram delegadas, perante o acordo que foi assinado e de acordo com as convenções internacionais (Syafiuddin, 2016, p. 21). Segundo o Código na parte III regra 5.1:

The flag State should establish or participate in an oversight programme with adequate resources for monitoring of, and communication with, its ROs (...)
(RO Code, 2013, p. 32).

Perante o Código, um Estado de bandeira deve obrigatoriamente possuir um sistema de monitorização aquando da delegação da sua autoridade a uma OR. Segundo a OMI, a monitorização pode ser realizada sob a forma de auditorias ou inspeções (IMO, 2019e).

A exigência associada a um rigoroso esquema de monitorização de uma OR pelo Estado de bandeira prende-se com as seguintes razões: *i*) as sociedades classificadoras enquanto OR podem desempenhar duplas funções: privadas ou públicas; e *ii*) o desempenho das ORs determina o desempenho de um Estado de bandeira (Syafiuddin, 2016, p. 21).

Uma vez classificadas como OR pelo Estado de bandeira, as sociedades classificadoras podem desempenhar uma função dualista e ambígua. Enquanto sociedade

classificadora no domínio público, esta exercerá uma autoridade delegada pelo Estado de bandeira, enquanto isso, a mesma sociedade classificadora também poderá desempenhar as suas tarefas de classe a pedido dos armadores, sendo considerado uma função privada (Syafiuddin, 2016, p. 21).

Diversos inspetores das sociedades classificadoras acreditam que este conceito de dualismo é vantajoso pela razão de simplicidade e eficiência, além de que assim, é estabelecido um compromisso, uma vez que todas as partes envolvidas serão mutuamente beneficiadas (Syafiuddin, 2016, p. 22).

O Estado de bandeira deve cumprir com a disposição da convenção SOLAS capítulo I regra 6 alínea (d). Isto significa que, apesar do Estado de bandeira ter delegado as suas funções nas ORs, a responsabilidade definitiva por essa delegação permanece no Estado de bandeira. Assim, o desenvolvimento de um regime de monitorização adequado sobre as ORs é uma necessidade para o Estado de bandeira, com o objetivo de assegurar que as ORs executem as tarefas delegadas em concordância com a autoridade atribuída com base no protocolo celebrado (Syafiuddin, 2016, p. 23).

Port State Control - Processo de Escolha dos Navios para Inspeção

Perante um conceito ideal não haveria necessidade da existência de um controlo pelos Estados de porto (PSC) se os Estados de bandeira cumprissem na plenitude com as suas funções ou as ORs com as responsabilidades delegadas pelos Estados, perante a CNUDM e os instrumentos próprios da OMI (Mansell, 2010, p. 148). Contudo, no século XX, o transporte marítimo estava longe do conceito ideal, a proliferação de Estados de bandeira sem uma estrutura eficaz, associado ao aumento de ORs sem escrúpulos e ao distanciamento dos armadores dos seus navios com o recurso a companhias de gestão de navios, levou à ocorrência de acidentes graves como o Torrey Canyon, em 1968, e o Amoco Cadiz, em 1979, expondo as fragilidades e vulnerabilidades dos navios registados neste tipo de gestão, prejudicando os Estados costeiros, no qual não tinham controlo sobre os navios que navegavam nas suas águas costeiras (Mansell, 2010, p. 148).

Estas preocupações levaram à assinatura do Memorando de Entendimento (MoU)⁸¹ de Paris em 1982, no qual todos os catorze membros se comprometiam a inspecionar 25% do total dos navios que utilizavam os seus portos, sendo este Memorando utilizado nas décadas seguintes por outras oito regiões a nível mundial, bem como no programa unilateral de PSC dos Estados Unidos (Mansell, 2010, p. 148).

A OMI adotou a resolução A.682(17)⁸² sobre a cooperação dos Estados costeiros no controle de navios e descargas resultantes destes, promovendo a celebração de acordos regionais de coordenação entre Estados costeiros a fim de evitar múltiplas inspeções ao mesmo navio na mesma região. Desta forma, permite que um maior número navios sejam inspecionados e ao mesmo tempo impede que os navios sofram atrasos por inspeções desnecessárias (IMO, 2019f).

Foram assinados nove acordos regionais sobre o controlo do Estado do porto sendo que a guarda costeira dos EUA mantém o décimo acordo: *i)* Europa e o Atlântico Norte - MoU de Paris; *ii)* Ásia e Pacífico - MoU de Tóquio; *iii)* América Latina - Acuerdo de Viña del mar; *iv)* Caribe - MoU do Caribe; *v)* África Ocidental e central - MoU de Abuja; *vi)* Região do mar Negro - MoU do mar Negro; *vii)* Mediterrâneo - MoU Mediterrâneo; *viii)* Oceano Índico - MoU do Oceano Índico; *ix)* Emirados Árabes Unidos - MoU de Riade; e *x)* *United States Coast Guard (USCG) Port State Control* (IMO, 2019f).

⁸¹ Memorando de Entendimento - *Memorandum of Understanding* (MoU).

⁸² Resolução A.682(17) – *Regional Co-Operation in the Control of Ships and Discharges*. Adotado a 6 de novembro de 1991.

As diversas regiões cooperam cada vez mais. Tal cooperação poderá ser demonstrada através da disponibilização de informação relativa às inspeções de modo eletrónico, num esforço cooperativo para eliminar os navios *substandards*, auxiliados pelos OMI, a qual assume um papel cada vez mais pró-ativo na harmonização global do PSC, fornecendo assistência técnica ao desenvolvimento dos MoUs (Mansell, 2010, p. 149).

Os procedimentos do PSC no âmbito da resolução da OMI e dos MoUs, permitem uma inspeção inicial dos certificados do navio com o intuito de verificar a sua validade de acordo com a Resolução A.787(19)⁸³. Mediante a inspeção ao navio, o oficial do PSC (PSCO)⁸⁴, emitirá um relatório referente às deficiências observadas e reportadas, caso existam (Mansell, 2010, p. 149).

O atual sistema de seleção dos navios para inspeção pelo Estado de porto, conhecido como Regime de Inspeção pelo PSC (NIR)⁸⁵ tem como base a plataforma de dados das inspeções - THETIS⁸⁶, responsabilidade da Agência Europeia de Segurança Marítima (EMSA)⁸⁷, no qual as autoridades marítimas fornecem ao PSCO a lista de navios a inspecionar, bem como informações relativamente a inspeções anteriores efetuadas no âmbito das diversas regiões do MoU (De Baere e Verstraelen, 2013). O sistema de informação é demonstrado no seguinte diagrama:

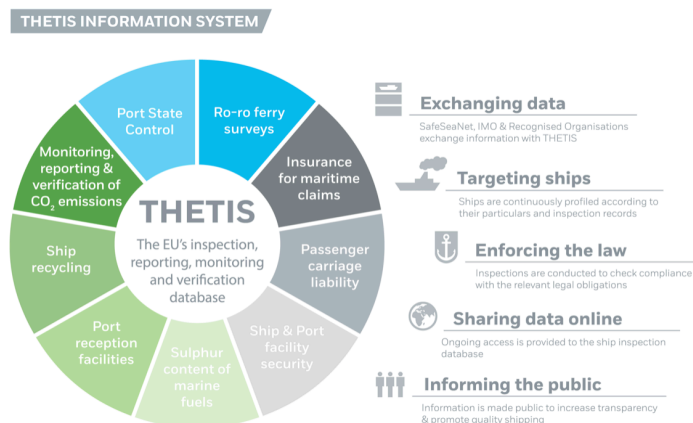


Diagrama 2: Plataforma de dados das inspeções (EMSA, 2019)

⁸³ Resolução A.787(19) – *Procedures for Port State Control*. Foi adotado a 23 de novembro de 1995.

⁸⁴ Oficial do PSC - *PSC officer* (PSCO) – pessoa devidamente autorizada pela autoridade competente de um Estado, para realizar inspeções PSC (art.3.º DL 61/2012).

⁸⁵ Regime de Inspeção pelo PSC – *New Inspection Regime* (NIR) – Mecanismo tendo em conta o risco do navio. O NIR, utiliza o desempenho da companhia e o IAMSAS para calcular o perfil de risco dos navios, aliado ao desempenho do Estado de bandeira e respetiva OR.

⁸⁶ Base de dados das inspeções - (*THETIS*) – consiste no sistema de informação que contribui para a aplicação do regime de inspeção pelo Estado do porto na UE, referente aos dados relativos às inspeções efetuadas na UE e na região do Paris MOU (art. 3.º DL 61/2012).

⁸⁷ Agência Europeia de Segurança Marítima - *European Maritime Safety Agency* (EMSA) – Agência da UE, encarregue de reduzir o risco de acidentes marítimos, poluição por navios e perda de vidas humanas no mar. Fundada a 25 de agosto de 2002, com sede em Lisboa.

Face ao sistema de informação, a cada navio será atribuído o Perfil de Risco do Navio (SRP)⁸⁸, em concordância com o anexo VII do MoU de Paris⁸⁹. Este perfil determinará a prioridade dos navios a serem inspecionados, o intervalo entre inspeções, assim como a janela temporal limite que estes navios possuem para ser inspecionados (De Baere e Verstraelen, 2013). A cada navio será atribuído uma classificação baseada em parâmetros genéricos e do historial do navio de acordo com a tabela 2, dando origem à classificação dos navios em *Standard Risk Ship* (SRS), navios que não sofreram nenhuma inspeção nos últimos 36 meses, *Low Risk Ship* (LRS) são navios que cumprem todos os critérios dos parâmetros de baixo risco e tiveram pelo menos uma inspeção nos últimos 36 meses ou *High Risk Ship* (HRS) que são navios que cumprem os critérios de valor total de cinco ou mais pontos de ponderação (Paris MoU, 2014a).

Table 1: Ship Risk Profile

		Profile			
		High Risk Ship (HRS)		Standard Risk Ship (SRS)	Low Risk Ship (LRS)
Generic Parameters		Criteria	Weighting points	Criteria	Criteria
1	Type of ship	Chemical tankship Gas Carrier Oil tankship Bulk carrier Passenger ship	2	neither a high risk nor a low risk ship	All types
2	Age of ship ¹	all types > 12 y	1		All ages
3a	Flag	BGW-list ²	2		White
		Black - VHR, HR, M to HR	1		
		Black - MR	1		
3b		IMO-Audit ³	-		Yes
		-	-		High
		-	-		-
4a	Recognized Organization	Performance ⁴			-
		H	-		-
		M	-		-
		L	Low		1
		VL	Very Low		-
4b		Organizations recognized by one or more Paris MoU Member States	-	-	Yes
		-	-	High	
		-	-	-	
		-	-	-	
5	Company	Performance ⁵		2	
		H	-	-	
		M	-	-	
		L	Low	-	
		VL	Very Low	-	
Historic Parameters					
6	Number of def. recorded in each insp. within previous 36 months	Deficiencies	Not eligible	-	≤ 5 (and at least one inspection carried out in previous 36 months)
7	Number of Detention within previous 36 months	Detentions	≥ 2 detentions	1	No Detention

Tabela 2: Perfil de Risco do Navio (SRP) (De Baere e Verstraelen, 2013)

⁸⁸ Perfil de Risco do Navio - *Ship Risk Profile* (SRP) – determinado por uma combinação de parâmetros de risco genéricos e históricos.

⁸⁹ Anexo VII do MoU de Paris – Estabelece os procedimentos para a inspeção dos navios pelo PSC. Foi transposto para a lei nacional pelo Decreto-lei n.º 61/2012 de 14 de Março.

O SRP é recalculado periodicamente e/ou após uma inspeção ao navio, tendo em conta as alterações nos parâmetros mais dinâmicos como a idade, o histórico dos últimos 36 meses e o desempenho da companhia (De Baere e Verstraelen, 2013).

De acordo com o DL n. 61.º de 2012, no anexo II elemento I – perfil de risco do navio, ponto 1 – Parâmetros genéricos, considera os seguintes parâmetros: *i)* tipo de navio; *ii)* a idade do navio; *iii)* o desempenho do Estado de bandeira; *iv)* organizações reconhecidas; e *v)* desempenho da companhia.

A fórmula de cálculo dos parâmetros históricos tem por base dois elementos: *i)* o índice de deficiência; e *ii)* índice de detenção (Paris MoU, 2014a). Segundo o anexo VII do Memorando, o índice de deficiência é definido como a razão entre os pontos totais das deficiências de todos os navios da companhia e o número de inspeções de todos os navios da companhia nos últimos 36 meses, sendo que cada deficiência relacionada com o código ISM é ponderada em 5 pontos e outras deficiências são categorizadas em 1 ponto (Paris MoU, 2014a). Assim, o índice de deficiência é categorizado da seguinte forma, (ver tab. 3).

deficiency index	deficiency points per inspection
above average	> 2 above PMoU average
average	PMoU average \pm 2
below average	> 2 below PMoU average

Tabela 3: Relação entre a classificação por pontos e o índice de deficiência (Paris MoU, 2014a)

O índice de detenção consiste na relação com a média de todos os navios inspecionados no MoU de Paris nos últimos 36 meses, de forma a determinar se o índice de detenção da companhia é médio, acima da média ou abaixo da média como classificado na tabela seguinte (ver tab. 4) (Paris MoU, 2014a). Se uma ordem de *banning* for emitida a um navio da companhia nos últimos 36 meses, o índice de detenção da companhia é automaticamente *above average*, independentemente da classificação dos restantes navios (Paris MoU, 2014a).

detention index	detention rate
above average	> 2 above PMoU average
average	PMoU average \pm 2%
below average	> 2 below PMoU average

Tabela 4: Relação entre a taxa de detenção e o índice de detenção (Paris MoU, 2014a)

A combinação do índice de detenção com o índice de deficiência origina a *performance* de uma companhia, classificada como *performance* muito baixo, baixo, médio e alta como mostra a tabela seguinte (ver tab. 5) (Paris MoU, 2014a).

Detention Index	Deficiency Index	Company Performance
above average	above average	very low
above average	average	low
above average	below average	
average	above average	
below average	above average	
average	average	medium
average	below average	
below average	average	
below average	below average	high

Tabela 5: Performance da companhia em relação aos Índices (Paris MoU, 2014a)

A frequência e a prioridade das inspeções são obtidas após o cálculo de todos os parâmetros da tabela 2, determinando assim o SRP do navio (Paris MoU, 2014b). De acordo com o anexo VII do MoU de Paris, uma inspeção adicional será necessária em caso de fatores prevaletentes ou imprevistos. Uma inspeção periódica ou um adicional são validas igualmente, sendo que o intervalo de tempo para uma nova inspeção periódica seguinte recomeça após uma inspeção adicional.

Os navios encontram-se elegíveis para inspeção de acordo com o seu SRP no período máximo de 36 meses (ver fig. 4) (Paris MoU, 2014b). Os navios devem ser inspecionados caso não tenham sido num porto ou fundeadouro na região do Paris MoU da seguinte forma: *i)* HRS - durante os últimos seis meses, estando elegíveis para inspeção a partir do 5º mês; *ii)* SRS - durante os últimos 12 meses, encontrando-se elegíveis para inspeção a partir do 10º mês; e *iii)* LRS - durante os últimos 36 meses, sendo que são elegíveis para inspeção a partir do 24º mês (DL n. 61.º de 2012).

O regime de seleção dos navios divide-se em duas prioridades: *i)* Prioridade I – os navios devem ser inspecionados porque a janela temporal terminou; e *ii)* Prioridade II – os navios podem ser inspecionados devido a estarem dentro da janela temporal para inspeção (ver fig. 4) (Paris MoU, 2014b).

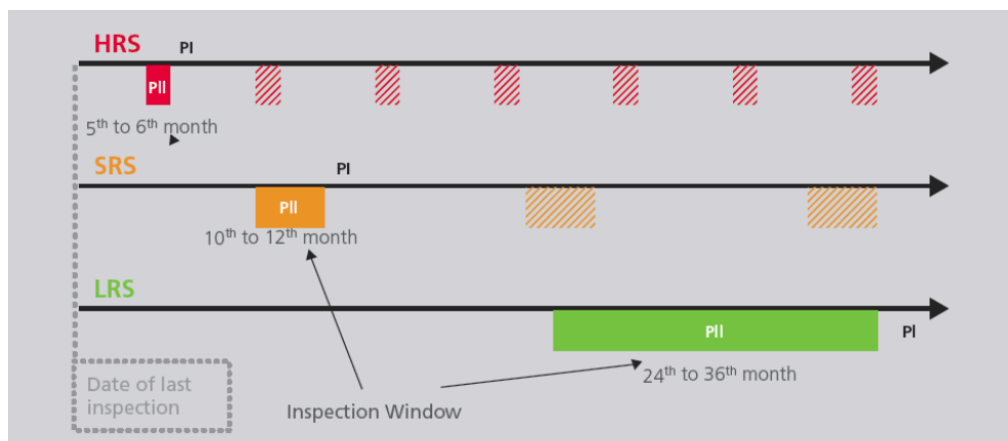


Figura 4: Janela temporal para inspeção (De Baere e Verstraelen, 2013)

De acordo com o anexo VIII do MoU, tendo em conta o SRP e a prioridade de inspeção é possível obter a seguinte tabela resumo (ver tab. 6).

Priority	Level	Category of inspection
I Ship must be inspected	Overriding factor	Additional
	HRS not inspected in last 6 months	Periodic
	SRS not inspected in last 12 months	Periodic
	Ship not inspected in last 36 months	Periodic
II Ship may be inspected	HRS not inspected in last 5 months	Periodic
	Ship with unexpected factors	Additional
	SRS not inspected in last 10 months	Periodic
	LRS not inspected in last 24 months	Periodic

Tabela 6: Processo de seleção do navio para inspeção (Paris MoU,2014b)

Na sequência de uma inspeção pelo PSC ao navio, se for detectada uma deficiência que represente um perigo para a segurança dos tripulantes ou meio ambiente, a autoridade assegurará que tal deficiência seja mitigada antes do navio sair para o alto mar, o que pode incluir a detenção do navio, sendo que estas deficiências são denominadas de *detainable deficiencies* (Syafiuddin, 2016, p. 31).

Em caso de detenção, o Estado de bandeira e o proprietário serão notificados, de forma a proceder à resolução da deficiência o mais rapidamente possível. Caso não seja possível resolver o problema no porto onde o navio se encontra, a autoridade emitirá uma licença temporária até a um porto no qual seja possível solucionar a deficiência, sendo este processo acompanhado por um inspetor no porto designado (De Baere e Verstraelen, 2013).

O Número de Identificação IMO associado ao navio em caso de detenção, foi introduzido em 1987, pela resolução A.600(15)⁹⁰, tornando-se de carácter obrigatório a 1 de janeiro de 1996, perante a convenção SOLAS XI-1 regra 3, com o objetivo de atribuir um número permanente a cada navio para fins de identificação. O Número IMO permanece inalterado mesmo com alteração de proprietário, Estado de bandeira ou nome do navio. De igual forma, as companhias possuem um Número IMO, de acordo com a Resolução MSC.160(78)⁹¹ e obrigatório pela SOLAS XI-1 regra 3.1 (IMO, 2020b).

⁹⁰ Resolução A.600(15) – *IMO Ship Identification Number Scheme* – Foi adotado a 19 de novembro de 1987.

⁹¹ Resolução MSC.160(78) - *Adoption of the Imo Unique Company and Registered Owner Identification Number Scheme* – Adotada a 20 de maio de 2004.

Performance dos Estados de Bandeira

Os Estados de bandeira são responsáveis pelo desempenho dos seus navios. A *performance* do Estado de bandeira associado a um navio terá um impacto direto na gestão comercial de uma companhia, na medida que os navios dos Estados com uma *performance* de risco possuem uma probabilidade mais elevada de serem identificados para uma inspeção de PSC (Pallis e Corres, 2008).

Anualmente, é publicado as *performances* dos Estados de bandeira de acordo com as listas do Paris MoU, bem como a publicação da ICS. Assim analisando individualmente ambas as listas, pretende-se estabelecer uma relação entre o desempenho dos Estados com os três tipos de registo desenvolvidos anteriormente. Para tal, considerou-se o seguinte:

- i)* Os Estados identificados pela ITF com práticas laborais *substandard* foram considerados como registo de conveniência, designados por tipo I;
- ii)* Os Estados que possuem segundo registo, permitindo o registo de cidadãos nacionais ou estrangeiros, foram classificados apenas como Segundo registo, devido à grande parte dos navios pertencerem ao segundo registo e não ao registo convencional, denominados por tipo II;
- iii)* Os Estados que apenas permitem o registo aos seus cidadãos nacionais e não possuem segundo registo foram classificados como registo convencional, referidos como tipo III;
- iv)* Apenas considerou-se os Estados convencionais separadamente dos segundos registos, os Estados que possuem a distinção nas listas publicadas, como o caso do Reino Unido.

No que diz respeito ao ponto *ii)* Bernfeld, considera que os seguintes Estados possuem segundo registo: Brasil, China, Dinamarca, Finlândia, França, Alemanha, Itália, Holanda, Luxemburgo, Nova Zelândia, Noruega, Portugal, Espanha, Turquia e o Reino Unido (Bernfeld, 2007).

Deste modo, classificou-se da seguinte forma a lista do Paris MoU (ver anexo VII), num total de 73 Estados de bandeira: *i)* 21 de conveniência (tipo I); *ii)* 12 segundo registo (tipo II); e *iii)* 40 convencionais (tipo III). Perante as listas da ICS (ver anexo VIII), classificou-se da seguinte forma os 117 Estados: *i)* 29 de tipo I; *ii)* 14 do tipo II e *iii)* 74 do tipo III. Relativamente às listas da UNCTAD (ver anexo IX), dos 35 Estados: 11 do tipo I, 7 do tipo II e 17 do tipo III. Dos 100 Estados em estudo, relativamente às deficiências perante a convenção MLC de 2006, temos: *i)* 25 Estados do tipo I; *ii)* 13 do

tipo II; e *iii*) 62 do tipo III. Por fim, quanto ao número de casos de abandono de navios pelos armadores temos, um total de 67 Estados dos quais: *i*) 23 do tipo I; *ii*) 6 do tipo II e *iii*) 38 do tipo III.

Para uma melhor interpretação das publicações acima referidas, foi atribuída a classificação por cores, como a tabela seguinte demonstra (ver tab.7).




Tipo I: Registo de conveniência	
Tipo II: Segundo Registo	
Tipo III: Registo convencional	

Tabela 7: Divisão dos Estados, de acordo com a descrição anterior (Elaborado pelo autor)

Performance de acordo com a lista do Paris MoU

Segundo a publicação anual do Paris MoU, o desempenho de cada Estado é classificado tendo em conta a relação entre o número de inspeções a que o Estado foi sujeito e o número de detenções resultantes das inspeções. Outro dos fatores nas tabelas anuais são os limites *black to grey* e o limite *grey to white*, calculados através das fórmulas *standard* (ver eq.1), recorrendo aos dados dos últimos 36 meses de atividade dos seus navios (Paris MoU, s.d.)

$$u(\text{black to grey}) = N \cdot p + 0.5 + Z \sqrt{N \cdot p (1 - p)}$$

$$u(\text{grey to white}) = N \cdot p - 0.5 - Z \sqrt{N \cdot p (1 - p)}$$

where:

N – number of inspections;

p – allowable limit of detentions, set to 7% by the Paris MoU PSC Committee;

Z – required significance ($z = 1.645$ for a statistically acceptable confidence level of 95%);

u – allowed number of detentions for either the black or the white list.

Equação 1: Cálculo do limite "u" (Walczak, 2014)

Um Estado que tenha um número de detenções superior ao seu limite *black to grey* significa que este possui uma *performance* inferior à média, sendo que a sua *performance* será classificada na *black list* do MoU. Um Estado que possua um número de detenções abaixo do limite *grey to white* será classificado na *white list* (Paris MoU, s.d.). Caso o número de detenções esteja entre os dois limites este será classificado na *grey list* do MoU (Paris MoU, s.d.). Esta ordem de ideia apenas é aplicável caso o Estado apresente um número de inspeções superiores a 30, durante um período de 36 meses (Paris MoU, s.d.).

A fim de tornar o desempenho dos Estados comparável, foi introduzido o *excess fator* (ef), que corresponde ao número de vezes que o critério p deve ser alterado e recalculado, passando o valor do critério p de 7% para um critério q de valor 3%. Este valor ef é calculado tendo em conta as diferentes listas do MoU assim:

i) Para um navio na *white list*:

$$p^1 = p + EF \times q$$

$$EF = \frac{p^1 - p}{q}$$

Equação 2: Fórmula para o cálculo do ef (Walczak, 2014)

ii) Para um navio na *grey list*:

$$ef = (\text{Detentions} - \text{white to grey limit}) / (\text{grey to black limit} - \text{white to grey limit})$$

Equação 3: Fórmula para o cálculo do ef (Walczak, 2014)

iii) Para um navio na *black list*:

$p^1 = p + l \times q = p + (EF - 1)q$, where l – number of 3% increments.

$$EF = \frac{p^1 - p}{q} + 1$$

Equação 4: Fórmula para o cálculo do ef (Walczak, 2014)

Deste modo, é possível relacionar a *performance* dos Estados. Utilizando a última publicação do Paris MoU (ver anexo VII) e a relação entre registos anteriormente descrita, foram obtidos os seguintes resultados:

	Registo Tipo I	
	Nº Estados	Percentagem
White List	13	61,90
Grey List	4	19,05
Black List	4	19,05
Total:	21	100

Tabela 8: Relação entre os Estados e a lista do Paris MoU (Elaborado pelo autor, segundo Paris MoU, 2019a)

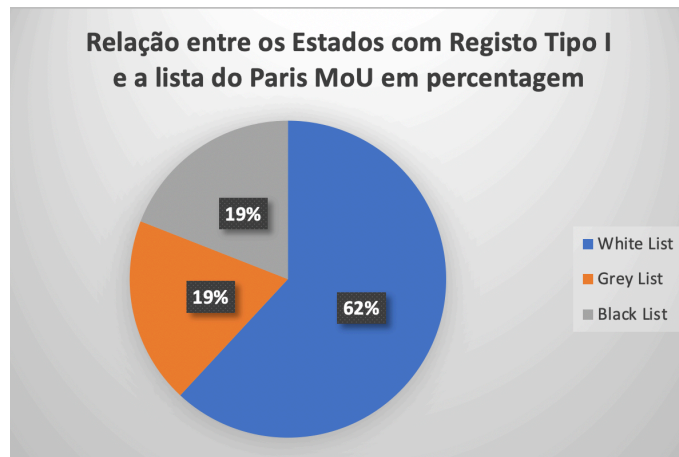


Gráfico 1: Relação entre os Estados e a lista do Paris MoU em percentagem (Elaborado pelo autor, segundo o Paris MoU,2019a)

De acordo com a tabela 8 e o gráfico 1, dos 21 Estados com registo Tipo I, 13 obtiveram *performance* positiva o que representa 62% dos Estados na lista branca. Dos restantes 8 Estados, metade pertence à lista cinzenta e a outra metade à lista negra.

Dos 13 Estados, na lista branca, destaca-se o desempenho das Bahamas e da França, com uma classificação no *ranking* de segundo e quarto lugar, respetivamente. Pela negativa destaca-se com um desempenho de risco alto, os Camarões e o Camboja.

	Registo Tipo II	
	Nº Estados	Percentagem
White List	11	91,67
Grey List	0	0,00
Black List	1	8,33
Total:	12	100

Tabela 9: Relação entre os Estados e a lista do Paris MoU (Elaborado pelo autor, segundo Paris MoU,2019a)

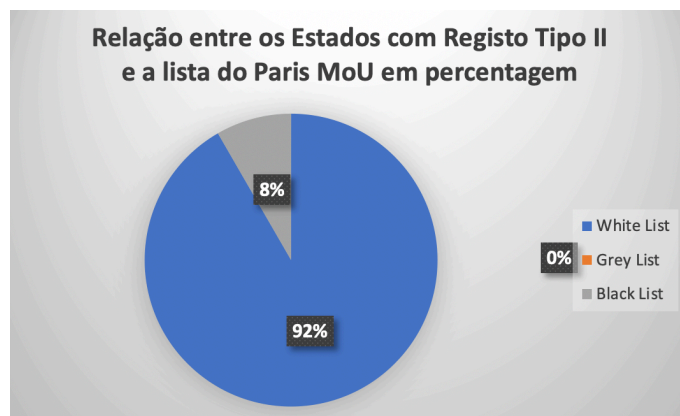


Gráfico 2: Relação entre os Estados e a lista do Paris MoU em percentagem (Elaborado pelo autor, segundo o Paris MoU,2019a)

No que diz respeito aos 12 Estados que possuem segundo registo, considerando a tabela 9 e o gráfico 2, 11 dos Estados estão na lista branca e 1 está na lista negra. Dos Estados inseridos nesta categoria destaca-se a classificação da *Isle of Man* (Reino Unido) na primeira posição do ranking. O único Estado inserido na lista negra é as *Cook Island* (Nova Zelândia), apresentando um desempenho com um risco médio, fruto de 46 detenções em 424 inspeções ocupando o lugar n.º 60 de 73.

	Registo Tipo III	
	Nº Estados	Percentagem
White List	17	42,50
Grey List	14	35,00
Black List	9	22,50
Total:	40	100

Tabela 10: Relação entre os Estados e a lista do Paris MoU (Elaborado pelo autor, segundo Paris MoU,2019a)

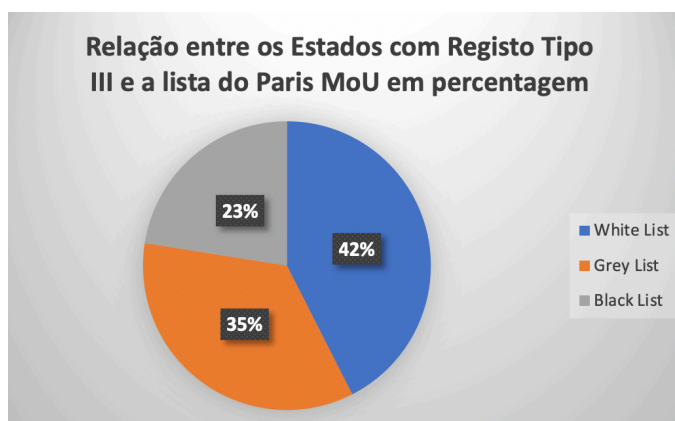


Gráfico 3: Relação entre os Estados e a lista do Paris MoU em percentagem (Elaborado pelo autor, segundo o Paris MoU,2019a)

De acordo com a tabela 10 e o gráfico 3, é possível concluir que dos 40 Estados Tipo III, 17 estão na lista branca, o que representa 43%, 35% estão na lista cinzenta, o que corresponde a 14 Estados e 23% estão na lista negra do Paris MoU. Dos nove Estados na lista negra, destaca-se pela negativa a *performance* do Togo e da República do Congo que apresentam uma *performance* de risco muito elevado. Por outro lado, destaca-se pela positiva a classificação de Singapura na terceira posição do ranking sendo o Estado tipo III com melhor classificação.

Resumindo a análise dos três tipos de registo obtive o seguinte gráfico:

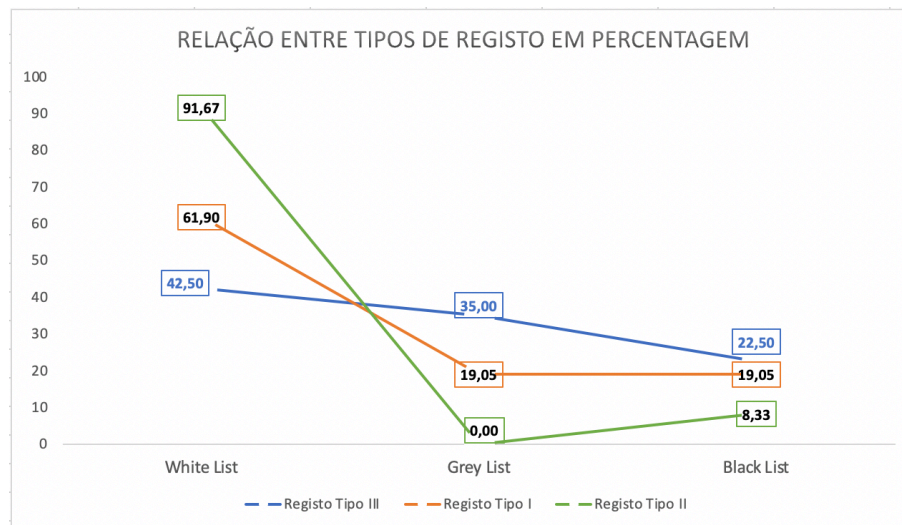


Gráfico 4: Relação entre os registos perante a lista do Paris MoU (Elaborado pelo autor, segundo Paris MoU 2019a)

Relativamente ao item lista branca, os Estados tipo II apresentam um melhor desempenho, obtendo uma classificação superior a 90% dos Estados quando comparado com os 62% do tipo I e os 43% do tipo III. No que diz respeito às listas cinzenta e negra, os Estados tipo II são os que possuem uma melhor *performance* em ambos os itens, seguidos pelos do tipo I. Os Estados do tipo III apresentam um desempenho inferior aos outros dois tipos de registos devido à *performance* dos Estados em desenvolvimento.

Performance de acordo com a lista do ICS

A tabela publicada pela ICS (ver anexo VII) resume as informações factuais de domínio público que são úteis para avaliar o desempenho dos Estados de bandeira. A publicação anual é constituída por dezanove parâmetros de análise na qual os Estados são classificados com classificação positiva (verde) ou negativa (vermelho) (ICS, 2019a). Os parâmetros estão distribuídos em seis secções: *i) Port State Control; ii) Convenções ratificadas; iii) A.739; iv) idade; v) reports; e vi) IMO* (ICS, 2019a).

Um meio simples de avaliar a aplicação efetiva das regras internacionais de um Estado de bandeira em particular, é a avaliação do seu desempenho perante o PSC. As três principais autoridades de PSC, Paris MoU, Tokyo MoU e a USCG avaliam o desempenho dos Estados que são submetidos a inspeções na sua região, classificando como *performance* positiva nas listas brancas do MoU ou no Qualship21 da USCG. A fim de ser submetido para avaliação, o Estado deve ter sido alvo do número mínimo de inspeções exigido por cada sistema de PSC (ICS, 2019a).

A ratificação das convenções internacionais não confirmam necessariamente se as disposições destes instrumentos estão a ser devidamente aplicados, todavia, um Estado deve fornecer um razão válida para não ter ratificado nenhum dos instrumentos inseridos no ponto *ii*) (ICS, 2019a).

O RO Code requer que os Estados de bandeira estabeleçam um controlo sobre as ORs no qual delegaram a sua autoridade, de modo a verificar se as organizações executam as funções atribuídas. Anualmente, os MoUs atribuem uma *performance* a estas organizações (ICS, 2019a).

Uma elevada concentração de arqueação bruta com mais anos num Estado específico não significa necessariamente que estes navios sejam de alguma forma sub-padronizados, embora seja um critério desvantajoso de atrair arqueação de qualidade para o Estado. A idade média é determinada com base na análise de dados agregados dos navios registados num determinado Estado de bandeira (ICS, 2019a).

Existem vários relatórios obrigatórios de informação pelo Estado de bandeira tanto à OMI com à OIT, todavia como indicador, a tabela apenas classifica os relatórios perante a convenção STCW da OMI e as obrigações perante a OIT (ICS, 2019a).

Embora por si só não seja um indicador de segurança para os marítimos ou de proteção ambiental, a ICS considera pertinente a presença dos Estados nas principais assembleias da OMI, entre as quais o MSC, o *Marine Environment Protection Committee* (MEPC) e do *Legal Committee* (LEG), uma vez que os Estados são mais suscetíveis de implementar e executar as medidas da OMI. A ICS atribui um valor positivo aos membros que marcam presença nas assembleias (ICS, 2019a). O sistema de auditorias da OMI, IMSAS, obrigatório desde 2016, classifica a forma como os Estados auditados cumprem os instrumentos obrigatórios aplicáveis. Os Estados que já foram auditados possuem classificação positiva.

Considerando a última publicação anual do ICS, analisei as seis classes que os diversos Estados são avaliados, obtendo os seguintes resultados (ver tab. 11).

Categoria	Critério	Tipo I:		Tipo II:		Tipo III:	
		Nº Estados	Percentagem	Nº Estados	Percentagem	Nº Estados	Percentagem
PSC	(0-2)	21	72,41	13	92,86	63	85,14
	3 ou +	8	27,59	1	7,14	11	14,86
Convenções	(0-2)	21	72,41	13	92,86	55	74,32
	3 ou +	8	27,59	1	7,14	19	25,68
Res. A.739	0	24	82,76	14	100	60	81,08
	1	5	17,24	0	0	14	18,92
Idade	0	26	89,66	13	92,86	67	90,54
	1	3	10,34	1	7,14	7	9,46
Relatório obrig.	0	24	82,76	13	92,86	66	89,19
	1 ou 2	5	17,24	1	7,14	8	10,81
IMO	0	13	44,83	13	92,86	41	55,41
	1 ou 2	16	55,17	1	7,14	33	44,59

Tabela 11: Relação entre Estados nas diferentes categorias de análise (Elaborado pelo autor, segundo ICS, 2019a)

Para cada categoria, atribui um critério adaptado ao número de itens sujeitos a análise. Na categoria PSC dividi o critério entre até dois pontos negativos ou três e mais do que três. Alguns Estados não possuem classificação no item QualShip21, fruto de não terem sido alvos do número mínimo de inspeções necessárias. Os Estados que possuem uma avaliação negativa no USCG Target List apresentam uma *performance* potencialmente negativa e desse modo fora atribuído dois pontos de penalização neste caso, tornando assim esta categoria com seis itens puníveis. Relativamente à categoria Convenções, foi utilizado o critério anterior, estando sete convenções em análise. As categorias Res. A.739 e Idade foram classificadas com pontuação positiva ou negativa, visto serem categorias de item único. As categorias Relatórios obrigatórios e IMO estão divididas entre nenhum ponto negativo ou um e dois, sendo o valor máximo dois pontos.

Desta forma, é possível analisar os dados da publicação de uma forma mais criteriosa, relacionando as diversas classes com os diferentes tipos de registo. Os gráficos seguintes estão divididos entre os critérios positivos (ver gráf. 5) e os negativos (ver gráf. 6) existindo uma relação de proporcionalidade direta entre ambos os gráficos.

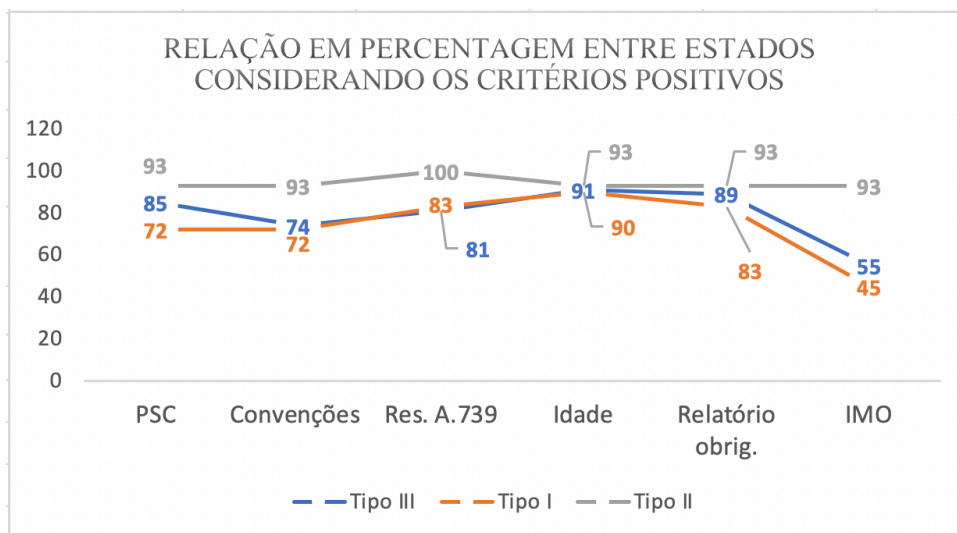


Gráfico 5: Relação em percentagem entre Estados considerando os critérios positivos (Elaborado pelo autor, segundo ICS, 2019a)

Através do resultado da análise do gráf. 5, é possível concluir que os Estados tipo II possuem uma *performance* superior aos outros dois tipos de registo em todos os itens em análise. No que diz respeito à comparação entre os Estados tipo I e III, os do tipo III apresentam uma melhor *performance*, embora com percentagens muito próximas. De salientar, o item IMO que apresenta uma média abaixo dos 50% para os Estados do tipo I.

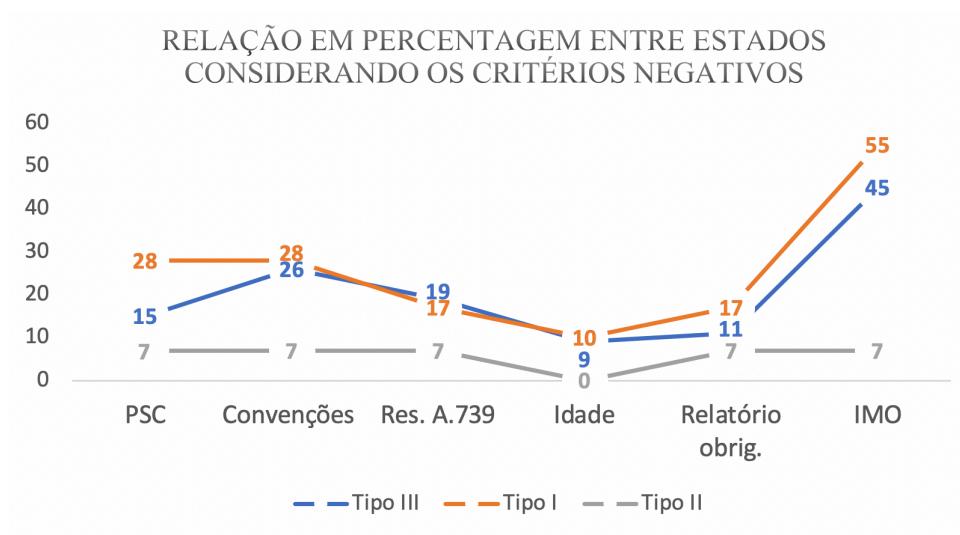


Gráfico 6: Relação em percentagem entre Estados considerando os critérios negativos (Elaborado pelo autor, segundo ICS, 2019a)

O gráfico 6, demonstra os resultados dos critérios negativos, que é diretamente proporcional ao crescimento do gráfico 5.

Performance de acordo com a lista da UNCTAD

Embora não seja um critério do desempenho dos Estados, é importante analisar a distribuição dos Estados tendo em conta o tipo de registo que estes desenvolvem na publicação anual da UNCTAD. Assim, considerando os primeiros 35 Estados na última publicação anual (ver anexo IX), obteve-se os seguintes resultados (ver graf.7).

	NºEstados	Percentagem
Tipo I:	11	31,43
Tipo II:	7	20,00
Tipo III:	17	48,57
Total:	35	100

Tabela 12: Distribuição dos 35 Estados na lista da UNCTAD (Elaborado pelo autor, segundo UNCTAD, 2018)

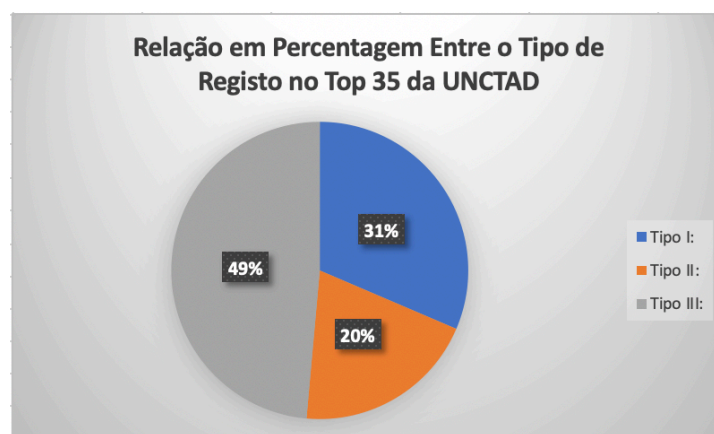


Gráfico 7: Distribuição dos 35 Estados, em percentagem, na publicação da UNCTAD (Elaborado pelo autor, segundo UNCTAD, 2018)

Dos 35 Estados, 17 possuem um registo do tipo III representado 49% do total dos Estados. Segue-se os Estados classificados do tipo I com 11 Estados e os Estados do tipo II com 7 representado apenas 20%.

Segundo a publicação, o Estado que possui um maior número de navios registados é a Indonésia com 9053 navios, representando 9,61% do total de navios registados. Embora, o Panamá tenha menos navios registados, possui 17,46% do total de *dwt* contrastando com os meros 1,16% da Indonésia. Isto é explicado tendo em conta o tamanho dos navios. No que se refere à dimensão dos navios, as Marshall Islands lideram com uma média de 69 560 toneladas de *dwt*, seguido por Hong Kong com 69 403 toneladas de *dwt*.

Ao que diz respeito à evolução do registo de navios por Estado, entre 2017 e 2018, é possível estabelecer a seguinte relação (ver tab.13):

	Evolução	Estado	%
Tipo I	Evolução Pos.	Cayman Islands	10.17
	Evolução Neg.	Antigua e Barbuda	15.02
Tipo II	Evolução Pos.	MAR	27.11
	Evolução Neg.	Ítalia	5.54
Tipo III	Evolução Pos.	Arábia Saudita	238.90
	Evolução Neg.	Filipinas	8.47

Tabela 13: Evolução dos Estados entre 2017 e 2018 (Elaborado pelo autor, segundo UNCTAD, 2018).

No que diz respeito aos Estados do tipo III, com uma evolução positiva, destaca-se a Árabia Saudita com um crescimento de 238,90%. A Madeira destaca-se no tipo II com um crescimento de 27.11%, e as Cayman Islands com 10.17% no tipo I.

Ao invés, Antígua e Barbuda com 15.02% lidera a queda no tipo I, a Itália com 5.54% regista a maior queda nos registos tipo II e as Filipinas com 8.47% destaca-se pela negativa nos registos tipo III.

	Evolução	Nº Total Estados	NºEstados	Percentagem
Tipo I	Evolução Pos.	11	5	14,29
	Evolução Neg.		6	17,14
Tipo II	Evolução Pos.	7	4	11,43
	Evolução Neg.		3	8,57
Tipo III	Evolução Pos.	17	14	40,00
	Evolução Neg.		3	8,57
Total:	-	35	35	100,00

Tabela 14: Evolução dos Estados por tipo de registo (Elaborado pelo autor, segundo UNCTAD, 2018).

De acordo com a tabela anterior (tab.14), dos 17 Estados classificados do tipo III, 14 possuem uma evolução positiva e 3 uma evolução negativa. Esta evolução pode ser justificada pelas políticas de incentivo dos Estados aos armadores nacionais. Quanto ao tipo II, 4 dos 7 Estados mantém uma evolução crescente de 2017 para 2018 e 3 Estados possuem uma tendência decrescente. Relativamente aos Estados com registos tipo I estes possuem uma tendência contrária aos dois tipos anteriores, uma vez que possuem mais Estados com uma evolução negativa do que positiva.

Performance perante a convenção MLC de 2006, de acordo com o PSC

Atualmente, 97 dos 187 Estados-membros da OIT ratificaram a Convenção MLC. Enquanto quarto pilar do regime regulamentar internacional para o transporte marítimo de qualidade, a Convenção MLC foi alterada pelas emendas de 2014, 2016 e 2018 (ILO, 2017b).

As emendas de 2014 foram adotadas durante a 103ª sessão da ILC em Genebra, a 11 de junho de 2014, tendo entrado em vigor a 18 de janeiro de 2017. As emendas de 2014 alteram: *i)* a Regra 2.5 – Repatriação dos Marítimos e *ii)* a Regra 4.2 – Responsabilidades dos Armadores (ILC, 2014).

As emendas de 2016 entraram em vigor a 08 de janeiro de 2019, tendo sido adotadas durante a 105ª sessão da ILC a 21 de junho de 2016. As emendas de 2016 incidem sobre a Regra 4.3 – Proteção da saúde, segurança e prevenção de acidentes com alteração das recomendações: *i)* diretriz B4.3.1 – Disposições sobre acidentes, lesões e doenças ocupacionais; e *ii)* diretriz B4.3.6 – Investigações (ILC, 2016).

As emendas de 2018 ainda não entraram em vigor, estando previsto para 26 de dezembro de 2020. As emendas alteram a: *i)* Norma A2.1 – Acordos de trabalho para marítimos; *ii)* a Norma A2.2 – Salários; e *iii)* a diretriz B2.5.1 – Direitos (ILC, 2018).

Tal como afirmado anteriormente, as regras da Convenção estão organizadas em campos de aplicação e divididos por títulos, podendo ser analisados de acordo com a informação disponibilizada pelo Paris MoU, relativamente ao número de deficiências encontradas durante inspeções PSC, nas categorias: *i)* *Minimum Requirements for Seafarer*; *ii)* *Conditions of employment*; *iii)* *Accommodation, recreational facilities, food and catering*; e *iv)* *Health Protection, medical care, social security* (Paris MoU, 2020).

Assim, tendo por base a divisão dos Estados anteriormente estabelecida e os dados do PSC, procurei relacionar as deficiências encontradas no que diz respeito à MLC, com o tipo de registo que os Estados desenvolvem.

	NºEstados
Tipo I:	25
Tipo II:	13
Tipo III:	62
Total:	100

Tabela 15: Divisão dos Estados perante o Paris MoU (Elaborado pelo autor, segundo Paris MoU, 2020)

Considerando o período entre setembro de 2017 e agosto de 2020 (36 meses), é possível verificar quais são as deficiências predominantes relativamente à MLC, pelos Estados de bandeira, quando comparadas com o tipo de registo que desenvolvem assim:

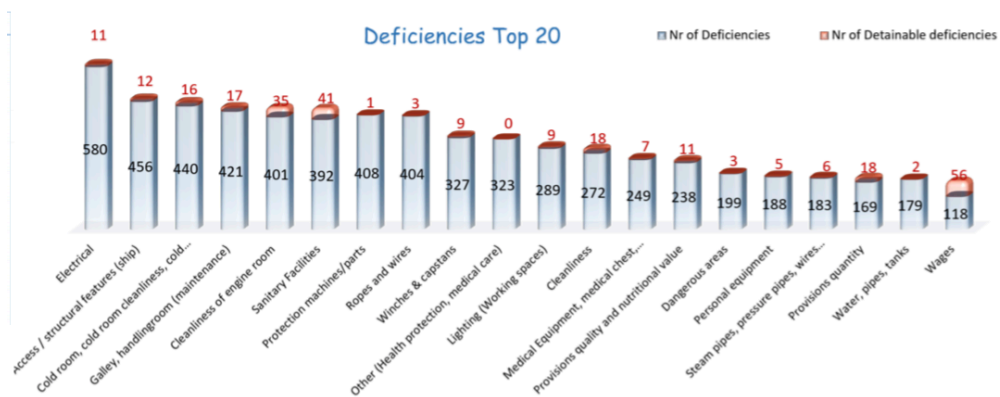


Figura 5: Top 20 das deficiências encontradas em Estados do tipo I (Paris MoU, 2020).

De acordo com a figura 5, quanto aos registos do tipo I, conclui que predomina os problemas elétricos seguidos de: *i)* acessos no navio; *ii)* estado das câmaras frigoríficas e respetiva limpeza; *iii)* cozinha e copa; e *iv)* limpeza da casa da máquina.

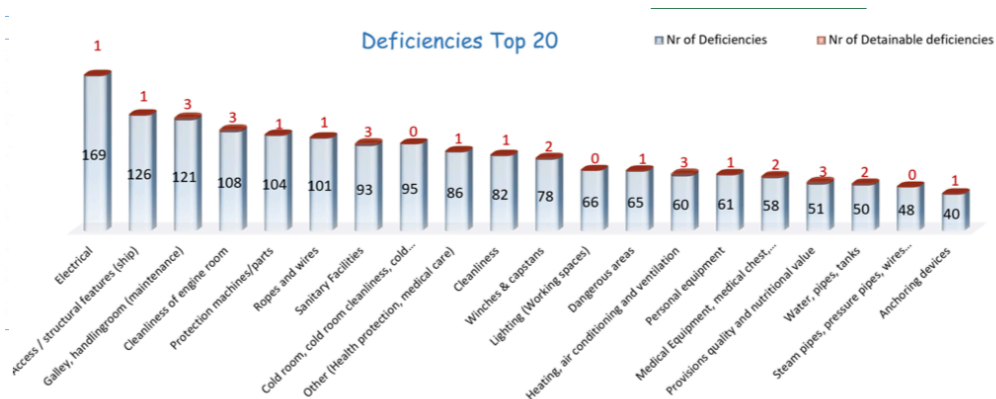


Figura 6: Top 20 das deficiências encontradas em Estados do tipo II (Paris MoU, 2020).

Perante a figura 6 e no que toca aos Estados do tipo II, a deficiência predominante continua a ser os problemas elétricos seguido de: *i)* acessos no navio; *ii)* cozinha e copa; *iii)* limpeza da casa da máquina; e, por fim, *iv)* máquinas e peças de proteção.

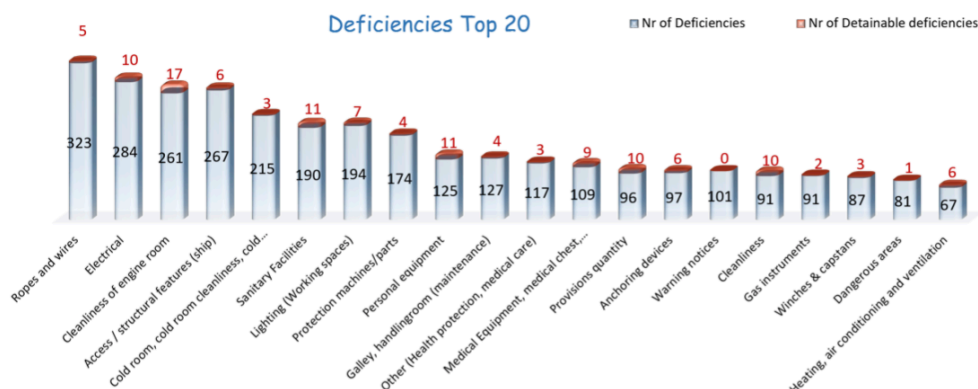


Figura 7: Top 20 das deficiências encontradas em Estados do tipo III (Paris MoU, 2020).

Quanto aos Estados do tipo III, as deficiências mais encontradas estão associadas com: *i)* aos cabos de amarração e cabos de arame; *ii)* problemas elétricos; *iii)* limpeza da casa da máquina; *iv)* acessos no navio; e *v)* estado das câmaras frigoríficas e respetiva limpeza.

Posso, então, concluir que independentemente do tipo de registo que os Estados desenvolvam, a maioria das deficiências encontradas a bordo estão relacionadas com o quarto capítulo da MLC relativo à proteção da saúde, cuidados médicos, bem-estar e proteção em matéria de segurança social. Importa referir na regra 4.3 que : *i)* os Estados de bandeira devem adotar e aplicar, bem como promover políticas e programas de segurança e saúde no trabalho a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira, incluindo a avaliação dos riscos, a formação e a instrução dos marítimos; *ii)* as precauções razoáveis preventivas de acidentes de trabalho, as lesões e doenças profissionais a bordo dos navios, incluindo medidas para a redução e prevenção dos riscos de exposição a níveis nocivos de fatores ambientais e de produtos químicos, bem como os riscos de lesão ou de doença que possam resultar da utilização do equipamento e das máquinas a bordo dos navios; *iii)* programas a bordo para a prevenção dos acidentes de trabalho, das lesões e doenças profissionais, bem como uma melhoria contínua da proteção da segurança e da saúde no trabalho, com a participação dos representantes dos marítimos e de quaisquer outras pessoas interessadas na sua aplicação, tendo em conta medidas de prevenção, incluindo o controlo de engenharia e de projeto, a substituição de processos e procedimentos para tarefas coletivas e individuais, e a utilização de equipamento de proteção pessoal; e *iv)* prescrições relativas à inspeção, à notificação e à correção de situações perigosas, bem como à investigação e ao inquérito sobre os acidentes de trabalho ocorridos a bordo e à sua notificação (norma A4.3 alínea a-d, MLC).

Performance dos Estados em relação aos casos de abandono dos marítimos

Considerando o período de análise entre 1 de janeiro de 2004 e 25 de setembro de 2020, com os dados da plataforma sobre os navios envolvidos em abandono dos marítimos, é possível relacionar o tipo de registo e o número de casos envolvidos. De salientar que a obrigação do repatriamento é do armador e em caso de incumprimento vinculativo da parte deste, de acordo com a MLC essa obrigação deve ser assegurada pelo Estado de bandeira. Contudo, em alguns casos essa responsabilidade foi assumida pela ITF. Assim, considerando os 67 Estados que registaram casos de abandono pelos seus armadores temos:

	Categoria	NºCasos	Nº Casos Total	NºEstados Total	Percentagem
Tipo I	Resolvidos	135	272	23	32,53
	Não Resolvidos	54			13,01
	Contestados	48			11,57
	Inativos	35			8,43
Tipo II	Resolvidos	4	17	6	0,96
	Não Resolvidos	4			0,96
	Contestados	7			1,69
	Inativos	2			0,48
Tipo III	Resolvidos	52	126	38	12,53
	Não Resolvidos	31			7,47
	Contestados	26			6,27
	Inativos	17			4,10
Total:	-	-	415	67	100,00

Tabela 16: Relação entre o número de casos de abandono por tipo de registo (Elaborado pelo autor, segundo ILO, 2020).



Gráfico 8: Relação, em percentagem, entre o número de casos de abandono por tipo de registo (Elaborado pelo autor, segundo ILO, 2020).

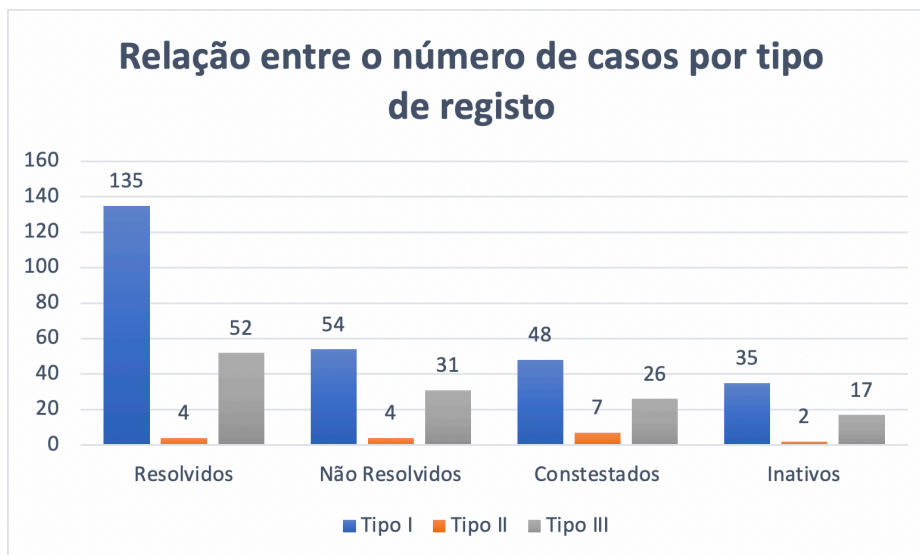


Gráfico 9: Relação entre o número de casos de abandono por tipo de registo (Elaborado pelo autor, segundo ILO, 2020)

De acordo com o gráfico 8 e 9 e a tabela 16, é possível constatar que durante o período de análise houve 415 casos, dos quais 272 envolveram Estados com registo tipo I, representando 66% do total de casos, 17 casos abrangeram Estados com registo tipo II e, por fim, 126 do registo tipo III.

De ressaltar, que relativamente ao registo tipo I, o Estado do Panamá é aquele que mais navios tem envolvidos em casos de abandono, com 111 casos, seguido pela Libéria com 31 casos e São Vicente e Granadines com 29. A Turquia é o Estado tipo II, com mais casos, 7 no total. Por fim, no que diz respeito aos Estados tipo III, o Togo é o Estado que vê os seus navios mais envolvidos nestes processos, totalizando 16 casos.

No que diz respeito a entidade que denuncia os casos, as ONGs, principalmente a ITF, são quem denunciam mais casos de abandono, representando 86% das denúncias totais. Os restantes 14% de denúncias foram efetuadas por Estados-membros.

Assim, de acordo com a tabela 17, é possível analisar o número de casos por entidade que denuncia dos casos.

	ONG	Estado-membro	Nº Casos Total
Tipo I	226	46	272
Tipo II	14	3	17
Tipo III	116	10	126
Total:	356	59	415

Tabela 17: Relação entre a entidade que denuncia os casos de abandono de navios (Elaborado pelo autor, segundo ILO, 2020).

O Registo de Navios

Processo de Seleção do Registo vs. Tipo de Navio Registrado

Os fatores que influenciam a escolha da bandeira dos navios mercantes são predominantemente económicos e políticos (Coles e Watt, 2009, p. 55). Um proprietário, aquando da decisão de registar um navio, deve, inicialmente, fazer a escolha entre *i*) registar o navio num Estado com o qual tenha uma ligação substancial – *genuine link*; *ii*) registar um navio num registo internacional, que aceite o registo independentemente da nacionalidade do armador ou do Estado a partir do qual o navio é efetivamente controlado; ou *iii*) desfrutar de benefícios do sistema de registo aberto, mantendo as ligações com o seu Estado, através dos segundos registos (Coles e Watt, 2009, p. 55).

O registo de um navio num Estado marítimo tradicional como o Reino Unido ou o Japão implica que a operação do navio esteja sujeita ao regime fiscal em vigor nesse Estado, sendo que, em princípio, neste tipo de registo não existe uma distinção do regime fiscal entre a tributação da operação comercial do transporte marítimo com a operação comercial de uma empresa a exercer atividade em terra (Coles e Watt, 2009, p. 55).

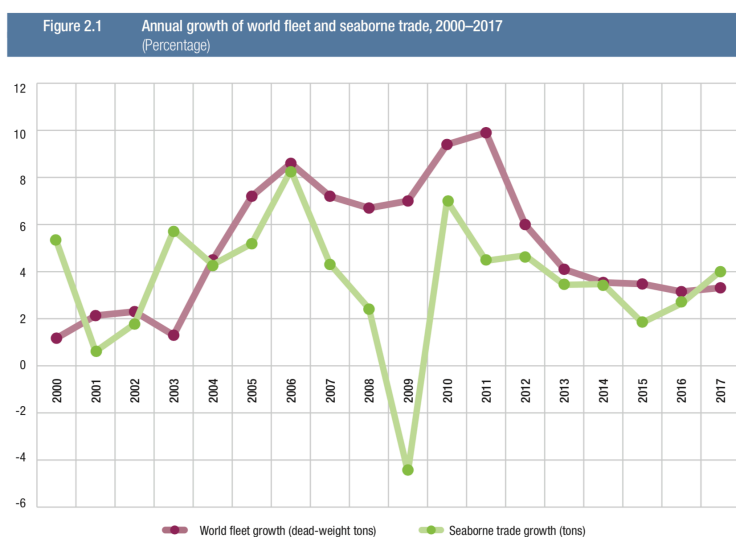
Os Estados em regime de registo aberto, regra geral, não cobram impostos sobre os lucros resultantes da operação do navio, embora exijam o pagamento de uma taxa de registo inicial, bem como um imposto anual baseado na arqueação de cada navio (Coles e Watt, 2009, p. 55).

Alguns registos abertos estipulam, como princípio geral, que os navios que arvoram a sua bandeira devem ser propriedade de uma empresa registada nesse próprio Estado de bandeira. No caso específico da Libéria exige tal requisito, embora a renúncia do requisito de propriedade possa, em circunstâncias especiais, ser concedida, sendo neste caso a empresa proprietária inscrita como uma entidade marítima estrangeira (Coles e Watt, 2009, p. 56).

O Chipre exige que mais de metade do capital do navio seja detido por um cidadão cipriota ou de qualquer outro Estado-membro da UE ou por uma empresa fixada no Chipre ou outro Estado-membro, mas com um representante legal no Chipre. (Coles e Watt, 2009, p. 56). As Bahamas, não impõe qualquer obrigação aos seus clientes, relativamente a questão da sede da sua empresa em território nacional (Coles e Watt, 2009, p. 56).

De acordo com o gráfico 8, após cinco anos de desaceleração de crescimento, a frota mundial cresceu significativamente em 2016. No total 42 milhões de toneladas de *gross tonnage* (GT) foram adicionados à frota, a nível mundial, resultando numa taxa de

crescimento de 3.3%. (UNCTAD, 2018, p. 23). Esta *performance* é reflexo de um aumento de entregas de navios novos e uma redução no número de navios abatidos, resultado obtido através da visão otimista dos armadores (UNCTAD, 2018 p. 23).



Source: UNCTAD, *Review of Maritime Transport*, various issues.

Gráfico 10: Crescimento anual da frota mundial entre 2000 e 2017 (UNCTAD, 2018)

Entre os 35 Estados com maior número de armadores, 28 têm mais de metade da sua frota registada em bandeiras de conveniência, com exceção da Bélgica, Índia, Indonésia, Itália, Arábia Saudita, Tailândia e Vietname (UNCTAD, 2018, p. 29). Na Arábia Saudita e Tailândia, os navios registados na bandeira convencional são maioritariamente navios de granéis líquidos para o transporte de petróleo, na Bélgica e Itália a bandeira nacional é financeiramente atrativa para os armadores nacionais, levando a que estes registem os seus navios na bandeira convencional, e na Índia, Indonésia e Vietname a bandeira convencional possui um número significativo de navios de carga geral, que são utilizados no tráfego costeiro exclusivo para navios de bandeira nacional (UNCTAD, 2018, p. 29).

A maioria dos navios estão registados numa bandeira diferente à nacionalidade do seu proprietário, sendo que os três principais registos a nível mundial são o Panamá, seguido das Marshall Islands e por fim a Libéria (UNCTAD, 2018 p. 34). As Marshall Islands tinham vindo a aumentar continuamente a sua cota de mercado, até que em janeiro de 2018 tornaram-se no segundo maior registo a nível mundial (UNCTAD, 2018 p. 34). O quarto e quinto maiores registos de navios são Hong Kong e Singapura, com uma elevada taxa de navios registados de armadores nacionais (UNCTAD, 2018 p. 34).

Quando um proprietário regista o seu navio deve ter em conta além dos fatores económicos e o nível de desenvolvimento do Estado, os fatores políticos associados a este, tais como a: *i*) capacidade de negociar a nível mundial sem quaisquer restrições impostas pelo Estado de bandeira no que diz respeito ao transporte para Estados que possuam embargos comerciais ou boicotes políticos; *ii*) liberdade para operar comercialmente em caso de conflito armado; *iii*) sacrifício de proteção naval oferecido pelas Nações marítimas tradicionais, em caso de conflito armado; e *iv*) perda de acesso ao comércio de cabotagem e a outras reservas de carga a favor dos armadores nacionais (Coles e Watt, 2009, p. 62).

Adicionalmente, existe certos fatores adicionais que podem influenciar a escolha do armador: *i*) a capacidade de reparação dos seus navios em qualquer parte do mundo, sem estar dependente dos estaleiros nacionais; *ii*) liberdade de construção impostas pelas normas internacionais, em vez de diretivas específicas e protecionistas impostas pelas administrações marítimas nacionais; e *iii*) competências técnicas oferecidas pelo Estado de bandeira em relação à conceção e a construção de navios novos (Coles e Watt, 2009, p. 62).

Os registos de navios associados a cada Estado, especializaram-se em diferentes tipos de navios. De acordo com a tabela 18, é possível verificar no que diz respeito ao valor comercial, que 24% do mercado dos granéis sólidos estão registados no Panamá, grande parte propriedade de armadores provenientes do Japão. Em relação ao transporte de gás e petróleo, 17% do mercado está registado nas Marshall Islands, incluindo muitos armadores gregos (UNCTAD, 2018 p. 34). As Bahamas dominam o mercado dos navios de passageiros e *ferries* com 27% de mercado, incorporando os proprietários americanos (UNCTAD, 2018 p. 34). A Libéria é o maior registo a nível da carga contentorizada com 16% do valor de mercado, abrangendo grande parte dos armadores provenientes da Alemanha, embora tenha vindo a sofrer uma diminuição de navios registados devido, em grande parte à desaceleração da carga contentorizada por parte dos armadores alemães (UNCTAD, 2018 p. 34).

Table 2.9 Leading flags of registration by value of principal vessel type, 2018 (Millions of dollars)										
	Oil tankers	Dry bulk carriers	General cargo ships	Container ships	Gas carriers	Chemical tankers	Offshore vessels	Ferries and passenger ships	Other	Total
Panama	12 564	46 799	3 909	13 601	8 027	5 286	20 889	9 920	7 506	128 501
Marshall Islands	22 479	28 088	504	6 473	13 604	4 881	24 667	1 316	2 456	104 469
Bahamas	7 430	5 042	174	413	9 885	140	26 807	26 911	2 747	79 551
Liberia	15 284	21 158	1 039	16 388	4 548	2 045	11 022	151	1 648	73 281
Hong Kong (China)	9 370	24 785	1 968	14 983	3 589	1 982	324	50	122	57 173
Singapore	10 764	13 346	1 188	10 686	5 011	2 799	7 617	—	1 778	53 189
Malta	8 769	11 684	1 815	7 911	4 106	2 246	4 977	10 045	594	52 148
China	4 900	13 811	2 583	2 568	915	1 557	7 192	4 693	2 304	40 523
Italy	1 400	1 113	2 772	121	298	550	608	12 044	354	19 260
Greece	8 832	3 935	187	237	4 364	63	1	1 447	100	19 166
United Kingdom	562	661	1 145	3 765	447	723	4 727	4 315	496	16 840
Bermuda	413	173	9	86	6 412	336	2 295	6 466	—	16 191
Japan	2 417	3 718	1 926	425	1 551	157	582	2 905	1 895	15 575
Cyprus	721	5 396	850	1 769	861	306	2 071	616	843	13 433
Norwegian International Ship Register	1 672	1 860	239	—	2 729	1 031	3 372	697	1 230	12 831
Isle of Man	2 646	2 638	267	268	2 545	337	3 358	26	16	12 101
Netherlands	136	161	3 675	208	482	173	1 615	3 307	1 018	10 776
Norway	269	109	150	—	101	148	7 227	1 865	2	9 871
Danish International Register of Shipping	1 082	81	533	5 783	819	559	468	431	105	9 861
Indonesia	1 580	725	1 580	677	542	317	2 276	1399	36	9 132
United States	1 311	36	528	629	—	33	3 727	1 668	721	8 654
Malaysia	673	176	79	67	1 837	219	5 112	14	133	8 310
Madeira	169	1 678	362	4 292	26	230	1	38	208	7 004
India	1 580	1 079	561	127	230	87	961	293	233	5 150
Nigeria	146	—	5	—	—	80	4 905	2	2	5 140
Subtotal, top 25 flags	117 168	188 252	28 047	91 477	72 932	26 283	146 804	90 618	26 548	788 129
Other	13 486	10 099	15 354	8 902	5 512	7 022	28 637	11 119	5 208	105 337
World total	130 654	198 351	43 401	100 379	78 443	33 305	175 440	101 737	31 756	893 467

Source: UNCTAD secretariat calculations, based on data from Clarksons Research.

Tabela 18: Distribuição do tipo de navio registrado em cada Estado (UNCTAD, 2018)

Alguns registros abertos impõem limitações quanto ao tamanho, idade e o tipo de navio passível de ser registrado. Relativamente ao limite de idade, as Bahamas impõem um limite de idade de 12 anos, o Chipre de 15 anos e a Libéria de 20 anos, embora nos três casos possa existir uma permissão da administração para navios mais antigos (Coles e Watt, 2009, p. 63). No caso do Panamá, este não apresenta restrições relativamente à idade, apenas requer que os navios com mais de 20 anos sejam sujeitos a uma inspeção específica (Coles e Watt, 2009, p. 63).

Os Estados em desenvolvimento, possuem 76% do *dwt* a nível global, pois possuem registros de conveniência sólidos, contrastando com os 23% registrados em Estados desenvolvidos e apenas 1% está registrado em economias em transição, (ver tabela 19) (UNCTAD, 2018 p. 37).

Table 2.10 Distribution of dead-weight tonnage capacity of vessel types by country group of registration, 2018 (Percentage)						
	Total fleet	Oil tankers	Dry bulk carriers	General cargo ships	Container ships	Other
Developed countries	23.14	25.21	18.66	27.87	29.02	26.24
	0.23	0.67	-0.10	0.00	0.48	0.12
Countries with economies in transition	0.67	0.88	0.19	5.54	0.05	1.06
	-0.01	-0.04	-0.01	0.15	0.00	0.02
Developing countries	75.94	73.81	81.13	65.20	70.85	71.43
	-0.18	-0.51	0.13	-0.23	-0.31	-0.33
Of which:						
Africa	12.49	13.87	11.23	6.98	18.17	8.91
	-0.07	-1.40	0.77	0.44	-0.36	-0.30
America	23.47	19.63	27.27	20.37	16.44	28.30
	-1.35	-1.40	-1.58	-0.31	-1.47	-0.50
Asia	27.21	24.45	28.91	35.01	30.45	21.53
	0.53	1.33	-0.10	0.15	1.14	0.54
Oceania	12.76	2.84	13.72	2.84	5.78	12.69
	0.71	0.75	1.03	-0.52	0.39	-0.07
Unknown and other	0.25	0.10	0.03	1.38	0.09	1.27
	-0.04	-0.12	-0.01	0.08	-0.18	0.19
World total	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Tabela 19: Percentagem de navios registados por tipo de Estado (UNCTAD, 2018)

A possibilidade de evitar os elevados custos laborais associados aos Estados de bandeira tradicional, estimula um armador a registar os seus navios no sistema de registo aberto (Coles e Watt, 2009, p. 59). A gestão da tripulação – *manning*, representa de longe o maior custo operacional direto de um navio registado num país economicamente desenvolvido, além de que estes, geralmente, exigem um número de tripulantes mínimos nacionais do país em que o navio está registado (Coles e Watt, 2009, p. 59).

Estudo Caso

Registo Internacional de Navios da Madeira

Durante a década 80 do século XX, foi criado o CINM, numa ação entre o Governo português e a Comunidade Económica Europeia (CEE)⁹², de forma a apoiar a economia local. A concessionária do centro é a Sociedade de Desenvolvimento da Madeira (SDM), sendo esta a responsável pela promoção e gestão do Registo Internacional de Navios da Madeira (Coles e Watt, 2009, p. 209).

O MAR foi criado ao abrigo do DL n. 96.º de 1989, tendo sofrido até à data nove modificações ao seu texto original: *i)* DL 393/93⁹³; *ii)* DL 277/95⁹⁴; *iii)* DL 5/97⁹⁵; *iv)* DL 31/97⁹⁶; *v)* DL 331/99⁹⁷; *vi)* DL 248/2002⁹⁸; *vii)* Lei n.º 23/2015⁹⁹; *viii)* DL 234/2015¹⁰⁰; e *ix)* Lei n.º 56/2020¹⁰¹ (DRE, 2020).

Todas as entidades envolvidas no transporte marítimo de pessoas e bens podem proceder ao registo de navios no MAR, obtendo o direito de arvorar o pavilhão português (SDM, 2017). Estas entidades podem ser sociedades, sucursais, agências ou representações legais ou outras formas jurídicas, licenciadas ou não para operar no âmbito institucional do CINM (SDM, 2017). Para além de navios da marinha mercante, podem, igualmente, ser registadas no MAR, plataformas petrolíferas, embarcações de recreio e iates comerciais (SDM, 2017). O registo possui nos seus estatutos vantagens específicas para armadores envolvidos na marinha de comércio entre os quais: *i)* registo comunitário, com pleno acesso à cabotagem continental e insular no âmbito da UE; *ii)* flexibilidade

⁹² Com o Tratado de Maastricht em 1992, alterou a sua designação para Comunidade Europeia (CE) e em 1993 para a designação atual de União Europeia.

⁹³ Publicado a 23-11-1993, altera o Decreto-Lei n.º 96/89, de 28 de Março

⁹⁴ Aprova o Código do Registo de Bens Móveis. Foi publicado a 25-10-1995.

⁹⁵ Estabelece a norma interpretativa do n.º 3 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 96/89, de 28 de Março

⁹⁶ Altera o Decreto-Lei 96/89, de 28 de Março, permitindo o acesso dos navios registados no MAR à cabotagem continental, garantindo que os mesmos continuem a beneficiar da liberdade de prestação de serviços de cabotagem marítima comunitária. Publicado a 28-01-1997.

⁹⁷ Altera o Decreto-Lei n.º 194/98, de 10 de Julho, que estabelece o regime jurídico da cabotagem marítima; altera o artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 96/89, de 28 de Março, e revoga o Decreto-Lei n.º 31/97, de 28 de Janeiro, relativos ao (MAR). Publicado a 20-08-1999.

⁹⁸ Altera o Decreto-Lei n.º 96/89, de 28 de Março, que cria o MAR, integrado na Conservatória do Registo Comercial Privativa da Zona Franca da Madeira. Publicado a 08-11-2002.

⁹⁹ Altera o Decreto-Lei n.º 96/89, de 28 de março, regulando a proteção social dos tripulantes dos navios registados no MAR. Publicado a 17-03-2015.

¹⁰⁰ Oitava alteração ao Decreto-Lei n.º 96/89, de 28 de março, que cria o MAR, que concerne às formalidades inerentes à constituição, modificação e extinção das hipotecas e seu registo na Conservatória do Registo Comercial Privativa da Zona Franca da Madeira.

¹⁰¹ A presente Lei procede à nona alteração do Decreto-Lei n.º 96/89, de 28 de março, na sua redação atual, que cria o Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR). Publicado a 27-08-2020.

nos requisitos de nacionalidade das tripulações em que 30% da tripulação de segurança do navio deverá ser constituída por cidadãos do continente europeu ou de países de língua oficial portuguesa, podendo este requisito ser dispensado em casos justificados; *iii*) regime de segurança social muito competitivo, aplicável aos membros da tripulação; *iv*) salários auferidos pelas tripulações dos navios registados no MAR estão isentos de contribuições fiscais; *v*) flexibilidade no regime de hipotecas, permitindo que ambas as partes possam escolher o sistema legal de um determinado Estado para regular a criação da hipoteca; *vi*) possibilidade de registo do navio em nome de uma pessoa coletiva no âmbito do CINM ou de uma sociedade sedeada no estrangeiro, desde que possua um representante legal nomeado na Madeira; e *vii*) existência de uma rede de correspondentes em vários Estados europeus, destinada a prestar apoio aos armadores que pretendam efetuar o registo (SDM, 2017).

O MAR está entre os registos internacionais de maior qualidade, tendo sido implementadas medidas para assegurar sistemas eficazes de fiscalização de todos os navios registados. Todas os tratados internacionais em que Portugal é signatário, são plenamente aplicáveis e respeitados no MAR (SDM, 2017).

O registo dispõe de uma Comissão Técnica¹⁰² a quem compete a fixação da composição das tripulações. Com efeito, os armadores podem propor a composição da tripulação do seu navio e, em função das características dos navios a registar e ao abrigo das convenções internacionais aplicáveis, a Comissão Técnica pronunciar-se-á então sobre a composição mínima admitida (SDM, 2017). As competências da Comissão Técnica incluem a gestão do processo de registo e em articulação com a DGRM, o cumprimento por parte de todos os navios registados das regras de segurança e de preservação do meio ambiente, dispostas nas convenções e tratados internacionais ratificados por Portugal (SDM, 2020). A experiência marítima e conhecimentos técnicos dos elementos da Comissão permite uma total compreensão do sector dos transportes marítimos e a implementação de procedimentos céleres e apropriados (SDM, 2020).

¹⁰² Composta por um Presidente, nomeado diretamente pelo Ministério Português dos Transportes, por um representante da RAM e um representante da DGRM.

O MAR pode delegar nas ORs o exercício de determinadas funções, bem como reconhecer os certificados emitidos por estas, sendo atualmente reconhecidas as seguintes ORs:

Authorized Recognized Organizations
American Bureau of Shipping (ABS)
Bureau Veritas (BV)
DNV GL AS (DNVGL)
Korean Register of Shipping (KRS)
Lloyd's Register (LR)
Nippon Kaiji Kyokai (NKK)
RINA Services S.p.A (RINA)

Figura 8: Lista das organizações reconhecidas por Portugal (IMO, 2017a)

Entre as competências que poderão ser delegadas encontram-se: *i)* as vistorias; *ii)* a definição de normas relativas à estabilidade; *iii)* às cargas a granel; *iv)* aos planos de segurança de bordo; e *v)* emissão de certificados internacionais relativos a convenções e resoluções da OMI e da OIT (SDM, 2017).

Para iniciar o processo de registo no MAR um conjunto de documentos e informações sobre o navio deverá ser apresentado à Comissão Técnica para apreciação. Os documentos a fornecer varia consoante se trate de um registo definitivo ou de um registo temporário. O registo provisório está previsto na lei, bem como o afretamento em casco nú (SDM, 2017).

Os documentos necessários sujeitos a análise da Comissão Técnica para efetuar o registo permanente são: *i)* contratos, hipotecas e/ ou outros ónus, caso existam, que recaiam sobre o navio, relativos ao proprietário ou ao operador do navio; *ii)* título de propriedade do navio – contrato de compra e venda; *iii)* nome pretendido para o navio, juntamente com dois nomes alternativos; *iv)* pedido de atribuição do indicativo de chamada, acompanhado de descrição dos equipamentos de comunicações; *v)* cópia do certificado de arqueação do navio; *vi)* nome da sociedade classificadora; *vii)* características do navio e sua instalação propulsora; *viii)* estaleiro construtor do navio e ano de construção; *ix)* cópias dos certificados do navio, incluindo os certificados da sociedade classificadora e *x)* cópia da licença de estação (SDM, 2020).

No caso do registo temporário, bem como o afretamento em casco nú, está sujeito a autorização concedida pelos proprietários e pelas autoridades competentes do Estado onde o navio dispõe de registo permanente. Embora a lei portuguesa estabeleça o período máximo de 5 anos para o registo temporário, o MAR permite o registo por dois períodos sucessivos de 5 anos, se acordado previamente pelas partes (SDM, 2020). Na ausência de

um pedido de renovação do registo temporário próximo da data de expiração, o MAR considerará automaticamente o registo cancelado. As partes podem proceder ao cancelamento do registo temporário ainda no período de validade, através de uma adenda ao contrato onde tal vontade deverá ser manifestada (SDM, 2020).

Por outro lado, os navios com registo permanente no MAR poderão ser temporariamente registados noutros Estados. Nesse caso, o MAR concederá a respetiva autorização e o navio arvorará a bandeira do registo temporário, perdendo, durante esse período, o direito a arvorar a bandeira portuguesa (SDM, 2020).

A compra e venda de navios não está sujeita a qualquer autorização prévia. A venda torna-se efetiva através de uma declaração de venda (*Bill of Sale*) com reconhecimento notarial da assinatura do vendedor (SDM, 2017).

Relativamente às restrições aquando do registo inicial, não existem restrições relativamente à idade dos navios a serem registados no MAR. No entanto, a Comissão Técnica decidirá, caso-a-caso, os navios que reúnem as condições para registo. Os navios candidatos a registo no MAR poderão ser submetidos a uma vistoria prévia, de acordo com decisão da Comissão Técnica, baseada na idade e historial de inspeções e detenções dos navios (SDM, 2020).

Todos os navios deverão apresentar um certificado de lotação que comprove que os tripulantes a bordo são em número suficiente e se encontram devidamente qualificados e aptos a desenvolver as suas funções a bordo. Os certificados dos tripulantes deverão ser emitidos de acordo com o previsto na Convenção STCW de 1978 com as respetivas emendas de 1995 e 2010 (SDM, 2020).

De acordo com as normas estipuladas na secção A-I/10 da referida Convenção, o processo de reconhecimento de certificados de tripulantes estrangeiros está dependente da celebração de um protocolo entre as administrações marítimas dos Estados envolvidos, isto é, entre a administração que reconhece e a administração que emite o certificado.

A DGRM reconhece automaticamente os certificados de competência de tripulantes oriundos de Estados-membros da UE ou emitidos por países com os quais Portugal disponha de um acordo para o efeito (SDM, 2020).

Os contratos de trabalho deverão ser assinados pelos tripulantes e pelo empregador, contendo a identificação das partes, o nome do navio, a natureza e duração da viagem ou recrutamento pretendido, o período que cada tripulante estará a bordo, o título e funções a serem desenvolvidas por cada tripulante, os salários e respetivo pagamento e a data de término do contrato (SDM, 2020).

Panamá Ship Registry

O Registo tem como base a Lei n.º 8 de 1925 aquando a República criou a *National Merchant Marine*, tendo sido alterada através da Lei n.º 11 de 1973 e pela Lei n.º 83 de 1973 (Coles e Watt, 2009, p. 253). Os estatutos do Registo foram incorporados na Lei n.º 52 e na Lei n.º 55, ambos de 2008 que altera os estatutos do *National Merchant Marine* e do *Code of Commerce of Panama* respetivamente (Coles e Watt, 2009, p. 253).

Todos os navios e plataformas independentemente do seu tamanho, idade ou tipo podem ser registados no Panamá, embora os navios com idade superior a 20 anos que pretendam efetuar o primeiro registo estão sujeitos a uma inspeção prévia pela *Directorate of Safety at Sea of the Panama Maritime Authority* (SEGUMAR), para a emissão do certificado de registo permanente, estando estes posteriormente sujeitos a uma inspeção anual (Coles e Watt, 2009, p. 253).

O Estado permite que os navios sejam propriedade de cidadãos nacionais e estrangeiros, estando os proprietários estrangeiros obrigados a possuir um endereço oficial no Panamá, fornecido, habitualmente, por um advogado local que atuará como agente de registo (Coles e Watt, 2009, p. 253).

O Panamá foi o primeiro Estado a permitir que um navio registado num Estado estrangeiro efetuasse um registo temporário por um período não superior a dois anos, embora renovável, sem abandonar o seu registo primário, devidamente fundamentada na Lei n.º 11 de 1973. Para efetuar o registo será necessária uma cópia do contrato de fretamento original, consentimento do proprietário do navio, autorização da autoridade do Estado de bandeira primário, bem como os detalhes de hipotecas associadas ao navio, sendo os documentos mantidos pela *Directorate General of Merchant Marine* (DIGEMAR) (Coles e Watt, 2009, p. 255).

Por outro lado, o Estado permite que um navio registado no Panamá possa efetuar um registo secundário num Estado estrangeiro, continuando independentemente de que Estado o navio seja registado, o proprietário sujeito as obrigações fiscais e legais no Panamá (Coles e Watt, 2009, p. 255). O Registo permite um registo temporário de três meses, conhecido como *One Voyage* (Coles e Watt, 2009, p. 253).

Todos os oficiais em navios com mais de 200 toneladas de GT devem possuir um certificado de competência emitido ou reconhecido pela DIGEMAR, permitindo ao titular desempenhar as funções correspondentes às descritas no certificado (Coles e Watt, 2009, p. 256).

A DIGEMAR emitirá certificados de endosso¹⁰³ aos tripulantes que possuam certificados de competência emitidos por Estados incluídos na *white list* da OMI, ou seja, Estados que ratificaram e cumprem plenamente com os requisitos impostos pela STCW de 1978 e emendas de 1995 (Coles e Watt, 2009, p. 256).

De acordo com o art. 266.º do *Panamanian Labour Code*, pelo menos 10% da tripulação devem ser cidadãos nascidos no Panamá. No entanto, devido à dificuldade em recrutar tais marítimos esta norma não é cumprida (Coles e Watt, 2009, p. 257).

Para efetuar um pedido de registo provisório – *Patente Provisional de Navegacion*, o proprietário deve endereçar o pedido à DIGEMAR através de um consulado ou empresa de advocacia no Panamá, contendo no documento os seguintes elementos: *i)* características do navio; *ii)* nome dos proprietários; *iii)* antigos registos; *iv)* Número IMO; *v)* sociedade classificadora; *vi)* nome do escritório de advocacia nomeado como representante legal do navio; *vii)* licença de estação; *viii)* nome proposto para o navio; *ix)* procuração do proprietário a favor do representante que efetuou o registo; *x)* certificado de cancelamento de qualquer registo anterior; *xi)* certificado de construção ou registo de propriedade; *xii)* certificado de arqueação do navio; e *xiii)* certificados de segurança do navio (Coles e Watt, 2009, p. 260).

Ao receber os documentos necessários e após o pagamento das taxas de inscrição, a DIGEMAR autorizará o registo, o qual permite o navio arvorar a bandeira do Estado, estando a emissão do certificado a cargo do consulado ou agência de advocacia onde foi efetuado o pedido (Coles e Watt, 2009, p. 261). O registo provisório é válido por seis meses, sendo possível uma prorrogação de três meses caso o proprietário não tenha apresentado todos os documentos necessários à DIGEMAR dentro do período dos seis meses (Coles e Watt, 2009, p. 261).

A emissão do certificado permanente será autorizada mediante a apresentação dos seguintes documentos: *i)* certificado de construção original ou título de propriedade; *ii)* certificado de cancelamento do registo anterior, se aplicável; *iii)* procuração a favor de um advogado do Panamá, nomeando-o como agente residente em relação ao navio; *iv)* certificado de arqueação emitido por uma sociedade classificadora aprovada pelo Estado; *v)* certificados de segurança do navio emitido por uma sociedade de classificadora

¹⁰³ Certificado de Endosso - *Certificate Endorsement* – Emitindo em concordância com a regra I/10 da Convenção STCW de 1978 e respetivas emendas.

aprovada pelo Estado; e vi) pedido de licença de estação permanente (Coles e Watt, 2009, p. 261).

Para cancelar o registo do navio, o proprietário deve realizar o pedido tal como realizou para a sua inscrição aquando do registo, ou seja, através de um advogado ou pelos serviços consulares do Panamá (Coles e Watt, 2009, p. 262).

O Panamá através do seu departamento de segurança marítima, que possui escritórios em Nova York, no Panamá e em Tóquio, conta com mais de 400 inspetores em todo o mundo para a realização de auditorias e inspeções aos navios (Coles e Watt, 2009, p. 258). O Estado reconhece além destes inspetores, as seguintes sociedades classificadoras, (ver fig. 9):

Authorized Recognized Organizations
American Bureau of Shipping (ABS)
Bureau Veritas (BV)
China Classification Society (CCS)
CR Classification Society (CR)
DNV GL AS (DNVGL)
Dromon Bureau of Shipping (DBS)
Emirates Classification Society TASNEEF (TASNEEF)
Indian Register of Shipping (IRS)
Intermaritime Certification Services, ICS Class (ICS)
International Maritime Register (IMR)
International Naval Surveys Bureau (INSB)
International Register of Shipping (IS)
Isthmus Bureau of Shipping, S.A. (IBS)
Korean Register of Shipping (KRS)
Lloyd's Register (LR)
Macosnar Corporation (MC)
National Shipping Adjuster Inc. (NASHA)
Nippon Kaiji Kyokai (NKK)
Overseas Marine Certification Service, Inc. (OMCS)
Panama Classification Bureau, Inc. (PCB)
Panama Maritime Documentation Services (PMDS)
Panama Shipping Registrar Inc. (PSR)
Phoenix Register of Shipping S.A. (PHRS)
Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping) (PRS)
QUALITAS REGISTER OF SHIPPING S.A. (QRS)
RINA Services S.p.A (RINA)
RS CLASSIFICATION SERVICES MON IKE
Russian Maritime Register of Shipping (RMRS)
Turkish Lloyd (TL)

Figura 9: Lista das organizações reconhecidas pelo Panamá (IMO, 2017a)

Estudo Comparativo entre o Registo Internacional de Navios da Madeira e o Panamá Ship Registry no Período 2016 – 2019

Relatórios obrigatórios exigido pela OMI

Os Estados de bandeira, perante os instrumentos da OMI, são obrigados a fornecer relatórios anuais, nos quais divulguem informações relativas à atividade dos navios, aos quais o Estado concedeu o direito de arvorar a sua bandeira (Mansell, 2009, p. 156). Deste modo, pretende-se um compromisso do Estado de bandeira em implementar os requisitos obrigatórios das convenções ratificadas, em particular, de registar e analisar estatísticas e de realizar investigações em caso de acidentes graves (Mansell, 2009, p. 156). Estes relatórios anuais são analisados de forma a verificar se o Estado de bandeira cumpre na plenitude os seus deveres administrativos (Mansell, 2009, p. 156).

Atualmente, a OMI possui 174 Estados-membros e três membros associativos, no qual o Panamá é membro desde 1976 e Portugal desde 1958 (IMO, 2019g).

Relatório anual perante a Convenção MARPOL

Os Estados que ratificaram a convenção MARPOL 73/78 e os seus respetivos anexos, são solicitados a apresentar o relatório anual à OMI até 31 de dezembro de cada ano, utilizando o formato de relatório estabelecido no MEPC/CIRC.318 (MEPC.1/Circ.874, 2018). Segundo o último relatório anual publicado pela OMI, MEPC.1/Circ.874¹⁰⁴ de 31 janeiro de 2018, a taxa de envio do relatório anual continua a ser baixa tendo, em 2016, apenas 35 Estados dos 155 que ratificaram a convenção, submetido o relatório anual, o que representa uma média de 22.9%.

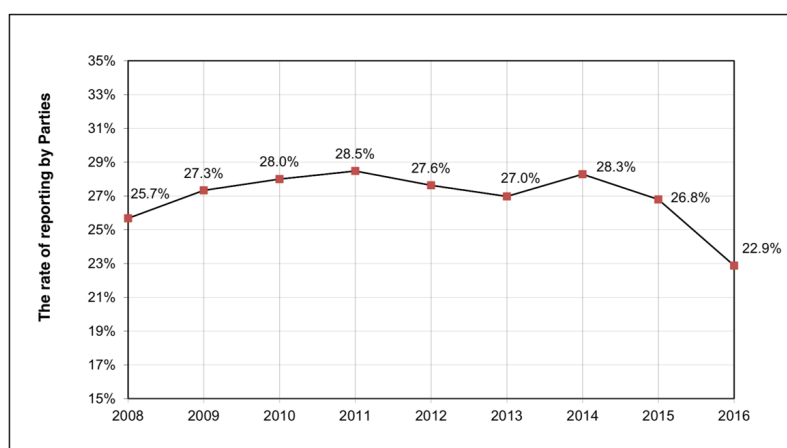


Gráfico 11: Taxa de envio do relatório anual em percentagem (MEPC.1/Circ.874, 2018)

¹⁰⁴ Resolução MEPC.1/Circ.874 – *Summary Reports and Analysis of Mandatory Reports Under Marpol for the Period 2011 – 2016*. Assinada a 31 de janeiro de 2018, durante a 67ª sessão da MEPC.

De acordo com o gráfico 11, dos 155 Estados que ratificaram a Convenção até 31 de janeiro de 2018, apenas 15 apresentaram consistentemente os relatórios anuais desde 2008, 53 não apresentaram consistentemente o relatório, existindo lacunas de um ou mais anos antes de um relatório ser novamente submetido e 87 não apresentaram qualquer relatório (MEPC.1/Circ.874, 2018).

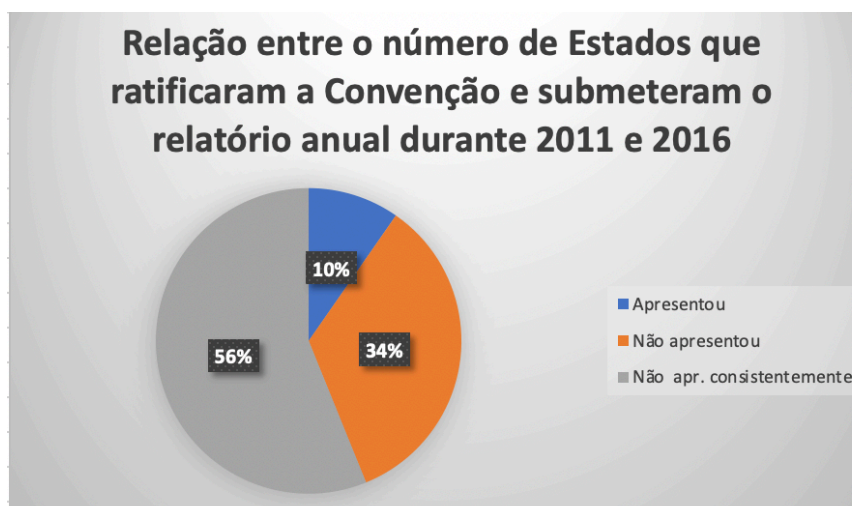


Gráfico 12: Relatório anual submetido pelos Estados perante a MARPOL (Elaborado pelo autor, segundo a MEPC.1/Circ.874, 2018)

Durante o período em análise e de acordo com os dados do MEPC.1/Circ.874 de 2018, é possível verificar que, durante o período entre 2011 e 2016, Portugal não submeteu qualquer relatório, estando representado nos 56% que não submeteram qualquer relatório entre o período referido. Por outro lado, o Panamá, está entre os Estados que não enviaram consistentemente os relatórios, 34% dos Estados, tendo este submetido o relatório entre 2012 e 2015, o que representa 66% de relatórios enviados.

De forma a prevenir e mitigar a poluição por hidrocarbonetos ou outra substância nociva no meio ambiente, a OMI, a 27 de novembro de 1997 implementou a Resolução A.851(20)¹⁰⁵, consistindo num sistema de relatórios urgentes sobre incidentes envolvendo substâncias nocivas emitido pelo navio, devendo este ser transmitido ao Estado costeiro mais próximo (A.851(20), 1997).

A circular MSC–MEPC.6/Circ.17¹⁰⁶ disponibiliza a lista dos *contact points* operacionais de cada Estado de bandeira responsáveis pela recepção, transmissão e tratamento dos relatórios urgentes sobre incidentes envolvendo substâncias nocivas,

¹⁰⁵ Resolução A.851(20) - *General Principles for Ship Reporting System and Ship Reporting Requirements, Including Guidelines for Reporting Incidents Involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants*. Adotado a 27 de novembro de 1997.

¹⁰⁶ Circular MSC–MEPC.6/Circ.17 – *National Contact Points for Safety and Pollution Prevention and Response*. Entrou em vigor a 31 de julho de 2019.

incluindo poluição por hidrocarbonetos proveniente de navios para os Estados costeiros (MSC-MEPC.6/Circ.17, 2019). A lista de contatos é atualizada trimestralmente: *i)* 31 de janeiro; *ii)* 30 de abril; *iii)* 31 de julho; e *iv)* 31 de outubro (MSC-MEPC.6/Circ.17, 2019).

Assim, e de acordo com a Circular, a entidade responsável em Portugal é Direção-Geral da Autoridade Marítima, delegando a sua autoridade nas *Maritime Rescue Coordination Centre* (MRCC) de Lisboa e Ponta Delgada e na *Maritime Rescue Sub-Centre* (MRSC) do Funchal. Relativamente ao Panamá, a entidade responsável é o *Panamá Maritime Authority* que delega na *General Directorate of Ports and Maritime Ancillary Industries* (MSC-MEPC.6/Circ.17, 2019).

Relatório anual perante a Convenção STCW

Perante a convenção STCW 1978 e as suas emendas, é exigido aos Estados demonstrarem através de um relatório anual que cumprem integralmente as disposições na convenção STCW. Os Estados que satisfazem na plenitude são integrados na *STCW White List*, a qual surgiu em dezembro de 2000 através da circular da OMI, MSC/Circ.978¹⁰⁷ (MSC/Circ. 978, 2000). Inicialmente a lista contava com 72 Estados, dentro dos quais o Panamá e Portugal faziam parte (MSC/Circ. 978, 2000). De acordo com a última lista publicada, MSC.1/Circ.1163/Rev.12 de julho de 2019, existem 130 Estados dos 165 que ratificaram a convenção, o que perfaz uma percentagem mundial de 78.8%, no qual Portugal e o Panamá estão inseridos (MSC.1/Circ. 1163/Rev.12, 2019).

Anualmente, o Secretário-geral da OMI disponibiliza, através da circular MSC.1/Circ.797/Rev.32¹⁰⁸, a lista de pessoas competentes responsáveis pela convenção STCW para cada Estado (MSC.1/Circ.797/Rev.32, 2018).

Relatório exigido relativamente à delegação às ORs pelos Estados

Os Estados de bandeira podem delegarem competências às ORs e devem reportar as responsabilidades específicas atribuídas a estas, de acordo com a convenção SOLAS Capítulo 1 regra 6 e perante a convenção ICLL no seu artigo n.º 13 (Syafiudin, 2016, p. 14).

¹⁰⁷ Circular MSC/Circ.978 - *Parties to the STCW, 1978, as amended, confirmed by the MSC to have communicated information which demonstrates that full and complete effect is given to the relevant provisions of the Convention*. Adotado a 6 de dezembro de 2000.

¹⁰⁸ Circular MSC.1/Circ.797/Rev.32 - *List of competent persons maintained by the Secretary-General pursuant to section A-I/7 of the Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code*. Adotado a 10 de dezembro de 2018.

Os Estados de bandeira devem utilizar, o *Form of Information on the authorization of a Recognized Organization* (ver anexo X), adotado pela Circular MSC/Circ.1010¹⁰⁹ de 10 de julho 2001 para apresentar o relatório à OMI, descrevendo as informações relativas às responsabilidades e condições das funções atribuídas (MSC/Circ.1010, 2001)

De acordo com a plataforma GISIS, atualmente, Portugal reconhece sete organizações enquanto que o Panamá é o Estado que reconhece mais organizações a nível internacional com vinte e nove (IMO, 2017a).

Os Estados de bandeira podem delegar a sua autoridade competente em sociedades classificadoras pertencentes ou não à Associação Internacional das Sociedades Classificadoras (IACS)¹¹⁰. No entanto, se um Estado reconhecer um grande número de sociedades classificadoras não IACS, pressupõe-se que o Estado não cumpre plenamente com os padrões exigidos pela OMI (Syafiuddin, 2016, p. 14). A ICS reconhece que as sociedades classificadoras membros da IACS cumprem na sua plenitude com o RO Code (Syafiuddin, 2016, p. 14).

Atualmente, de acordo com a IACS, a Organização possui 12 membros: i) *American Bureau of Shipping (ABS)*; ii) *Bureau Veritas (BV)*; iii) *China Classification Society (CCS)*; iv) *Croatian Register of Shipping (CRS)*; v) *Det Norske Veritas – Germanischer Lloyd (DnV-GL)*; vi) *Indian Register of Shipping (IRS)*; vii) *Korean Register of Shipping (KR)*; viii) *Lloyd’s Register of Shipping (LR)*; ix) *Nippon Register of Shipping (NK)*; x) *Polish Register of Shipping (PRS)*; xi) *Registro Italiano Navale (RINA)*; e xii) *Russian Maritime Register of Shipping (RS)* (IACS, 2019).

Assim, analisou-se para cada Estado a percentagem de sociedades classificadoras que são membros da IACS:

		Número de ORs	Percentagem - %
Portugal	Membro IACS	7	100
	Outro	0	0
Panamá	Membro IACS	12	41,4
	Outro	17	58,6

Tabela 20: Relação entre Estados no nº de ORs membro da IACS (Elaborado pelo autor, segundo IMO, 2017a)

¹⁰⁹ Circular MSC/Circ.1010 - *Communication of Information on the Authorization of Recognized Organizations*.

¹¹⁰ Associação Internacional das Sociedades Classificadoras - *International Association of Classification Societies (IACS)* – Fundada a 11 de setembro de 1968, desenvolve em conjunto com a OMI, a promoção de padrões cada vez mais elevados de segurança e qualidade no setor de classificação.

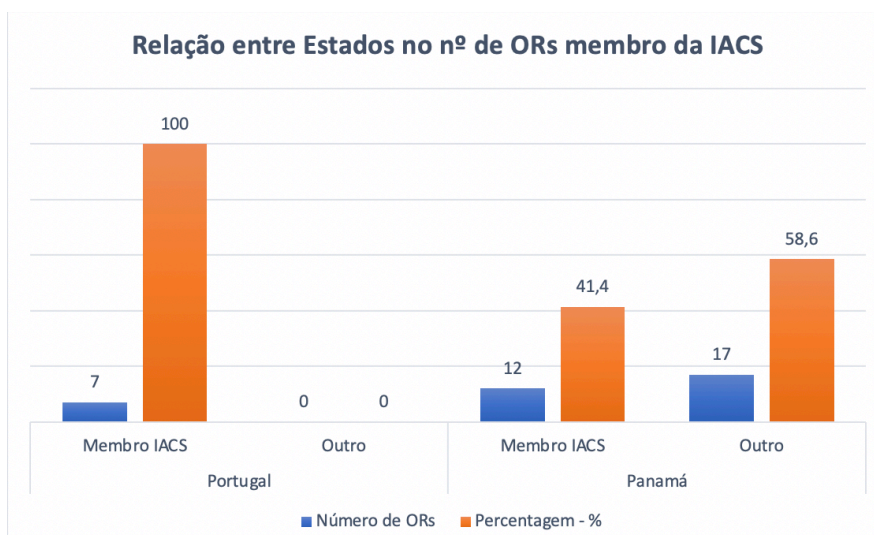


Gráfico 13: Relação entre Estados no nº ORs membros da IACS (Elaborado pelo autor, segundo IMO, 2017a)

Analisando os dados da tabela 20 e do gráfico 13, conclui-se que no total das 7 ORs por Portugal, 100% são membros da IACS. Por outro lado, o Panamá, reconhece os 12 membros da IACS e 17 não-membro IACS resultando em 41% e 59% respetivamente.

Relatório exigido perante a Convenção SOLAS

O Estado de bandeira possui deveres administrativos para realizar uma investigação no caso de um acidente marítimo envolvendo vítimas, quando esteja envolvido navios que arvoram a sua bandeira no alto mar e cooperar com outros Estados na realização de tal investigação, respeitando a CNUDM no seu artigo 94.º parágrafo 7. É exigido, igualmente, aquando da ratificação da convenção SOLAS (Mansell, 2012, p. 157). A Convenção no seu Capítulo 1, Regra 21 alínea a) e b) exige o seguinte:

Each Administration undertakes to conduct an investigation of any casualty occurring to any of its ships subject to the provision of the present Convention when it judges that such an investigation may assist in determining what changes in the present regulations might be desirable. Each Contracting Government undertakes to supply the Organization with pertinent information concerning the findings of such investigations. No reports or recommendations of the Organization based upon such information shall disclose the identity or nationality of the ships concerned or in any manner fix or imply responsibility upon any ship or person (SOLAS, Capítulo 1 Regra 21 alínea a) e b)).

A OMI adotou o *Casualty Investigation Code*, em maio de 2008, e de acordo com o Código, os Estados de bandeira devem efetuar um relatório em caso de acidente,

utilizando a Circular MSC-MEPC.3/Circ.3¹¹¹, de forma a reportar a informação de uma forma clara e objetiva. A OMI, classificou os acidentes como: *i*) acidentes muito graves; *ii*) acidentes graves; e *iii*) acidentes menos graves (IMO, 2019d).

Os acidentes muito graves consistem em acidentes que envolvem a perda total do navio, perda de vidas ou poluição ambiental muito grave (MSC-MEPC.3/Circ.3, 2008). Por outro lado, os acidentes graves envolvem um incêndio, explosão, colisão, encalhe, danos por gelo no casco, suspeita de fratura no casco e estragos por condições meteorológicas adversas que levam à: *i*) imobilização da máquina principal do navio; *ii*) à entrada de água nas obras vivas do navio; *iii*) à poluição do meio marinho independentemente da quantidade; e *iv*) a uma avaria que necessite de reboque ou assistência de terra (MSC-MEPC.3/Circ.3, 2008). Entende-se por acidente menos grave, os acidentes que não estão incluídos nos muito graves, nem resultaram de uma situação como os acidentes graves, compreendendo os incidentes perigosos e os quase-acidente (*near-miss*) (MSC-MEPC.3/Circ.3, 2008).

De acordo com a Circular, os Estados são obrigados a reportar os acidentes muito graves e graves, e devem reportar os acidentes menos grave e incidentes quando seja oportuno retirar conclusões sobre o acidente. De acordo com a tabela seguinte (ver tabela 21), é possível relacionar o tipo de acidente com os prazos atribuídos aos Estados para esse efeito (MSC-MEPC.3/Circ.3, 2008).

Information to be sent in accordance with the type of casualty	Very serious casualties	Serious casualties	Less serious casualties	Marine incidents
<i>Annex 1 of the attached reporting format</i>	To be provided within 6 months after the casualty in all cases	To be provided within 6 months after the casualty in all cases	<i>May be provided if there are important lessons to be learned</i>	<i>May be provided if there are important lessons to be learned</i>
<i>Annexes 2 and 3 of the attached reported format, as well as other relevant annexes</i>	To be provided at the end of the investigation in all cases	To be provided at the end of the investigation in all cases	<i>May be provided if there are important lessons to be learned</i>	<i>May be provided if there are important lessons to be learned</i>
<i>Full investigation report</i>	To be provided at the end of the investigation in all cases	<i>May be provided if there are important lessons to be learned</i>	<i>May be provided if there are important lessons to be learned</i>	<i>May be provided if there are important lessons to be learned</i>

Tabela 21: Informação a ser submetida pelas diferentes classes de acidente (MSC-MEPC.3/Circ.3, 2008).

¹¹¹ Circular MSC-MEPC.3/Circ.3 - *Casualty-Related Matters Reports on Marine Casualties and Incidents. Revised Harmonized Reporting Procedures – Reports Required Under Solas Regulations I/21 and XI-1/6, and Marpol, articles 8 and 12.* Adotada a 18 novembro de 2014

A OMI disponibiliza os dados relativos a estes acidentes através da sua plataforma GISIS (IMO, 2017b). Assim, analisando os dados entre 01 de janeiro de 2016 e 01 de setembro de 2019 obtive os seguintes resultados:

Global:			
	Reportados	Reportados c/relatório	Percentagem %
Muito Graves	657	413	62,86
Graves	297	162	54,55
Menos Graves	89	43	48,31
Indeterminado	27	11	40,74
Total:	1070	629	58,79

Tabela 22: Relação entre o nº de acidentes reportados e acidentes com relatório de investigação final a nível global (Elaborado pelo autor, segundo IMO, 2017b)

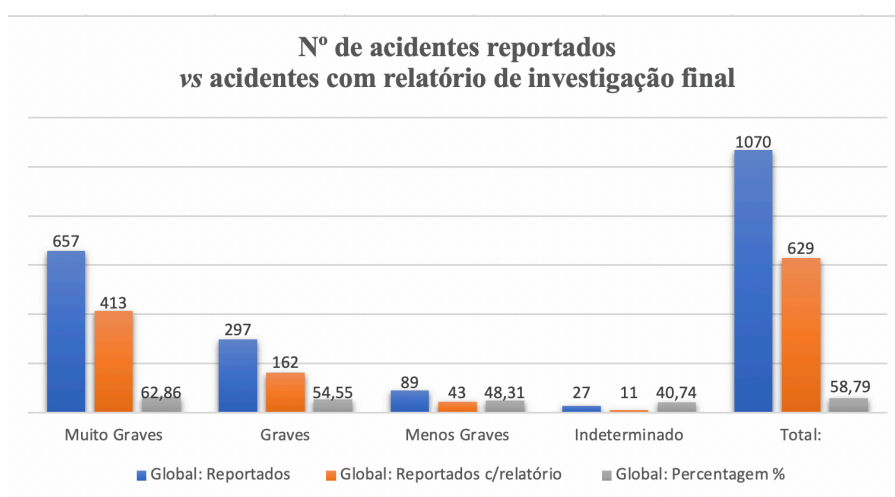


Gráfico 14: Relação entre o nº de acidentes reportados e acidentes com relatório de investigação final a nível global (Elaborado pelo autor, segundo IMO, 2017b)

De acordo com a tabela 22 e o gráfico 14, conclui-se que, a nível global, a percentagem de acidentes com relatório de investigação final face ao número de acidentes reportados é de 59%, num total de 629 acidentes com relatório em 1070 reportados. Destaca-se que os acidentes muito graves apresentam uma média acima da média global com 63%, num total de 413 acidentes investigados em 657 reportados. Nas restantes categorias, acidentes graves, acidentes menos graves e acidentes indeterminados, estes possuem uma média abaixo da média geral com 55%, 49% e 41% respetivamente.

Posteriormente, analisei os dados para o Estado do Panamá:

Panamá:			
	Reportados	Reportados c/relatório	Porcentagem %
Muito Graves	44	26	59,09
Graves	34	25	73,53
Menos Graves	6	4	66,67
Indeterminado	3	1	33,33
Total:	87	56	64,37

Tabela 23: Relação entre o nº de acidentes reportados e acidentes com relatório de investigação final envolvendo o Panamá (Elaborado pelo autor, segundo IMO, 2017b)

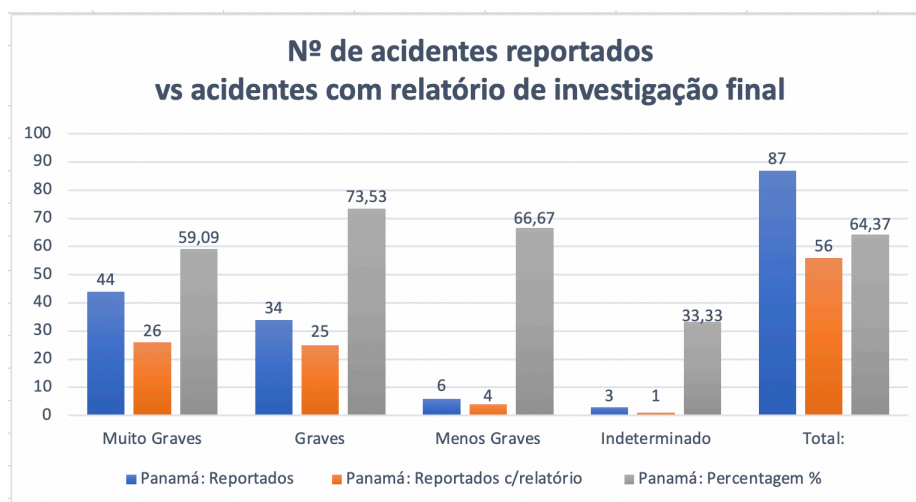


Gráfico 15: Relação entre o nº de acidentes reportados e acidentes com relatório de investigação final a nível global envolvendo o Panamá (Elaborado pelo autor, segundo IMO, 2017b)

De acordo com a tabela 23 e o gráfico 15, o Panamá reportou um total de 87 acidentes tendo elaborado um relatório final em 56, o que perfaz uma média de 64%. Conclui-se que no caso do Panamá os acidentes graves foram os que resultaram num maior número de relatórios finais de investigação com um total de 74%, seguido pelos acidentes menos graves com uma média de 67%. Em relação aos acidentes muito graves, resultaram em 26 relatórios finais em 44 acidentes reportados.

Relacionando os dados do Panamá em percentagem com a média global obtive o gráfico seguinte (ver gráf. 16):

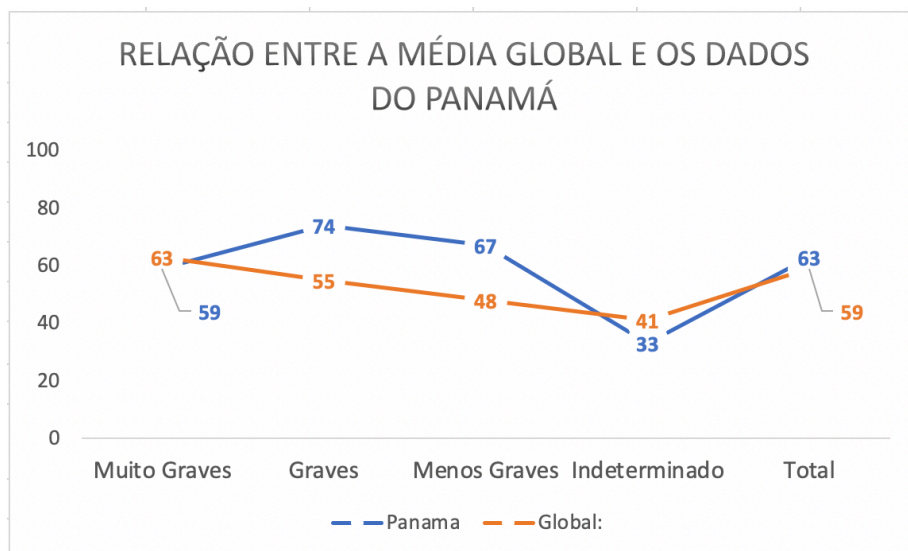


Gráfico 16: Relação em percentagem entre o Panamá face à média global (Elaborado pelo autor, segundo IMO, 2017b)

Analisando os dados anteriores, o Panamá apresenta uma *performance* positiva entre a relação de acidentes reportados e acidentes com relatório de investigação final, com uma média de 63% contrastando com os 59% da média global. Em relação aos acidentes muito graves e aos indeterminados, o Panamá encontra-se abaixo da média global, destacando-se pela positiva nos acidentes graves e menos graves.

No que diz respeito aos navios registados no Registo MAR, durante o período de análise, o registo reportou um acidente grave a 28 de julho de 2018, envolvendo o navio Sumatra, que encalhou durante a passagem num canal, no Sudoeste do Chile em English Narrows. O acidente não possui um relatório de investigação final, contudo na descrição do acidente é possível verificar que não houve feridos, nem poluição no meio ambiente.

El 28 de julio de 2018 el granelero de bandera Portuguesa "Sumatra" navegaba de Norte a Sur la Angostura Inglesa, con práctico a bordo, varando en la costa Weste del paso, resultando con severos daños a su línea de eje, helice y timón. Producto del siniestro no se produjeron lesiones a a las personas, ni contaminación del mar (IMO, 2017b).

Perante o Código, os Estados devem possuir uma entidade responsável pela investigação dos acidentes envolvendo os seus navios. A DGRM é a entidade responsável em Portugal e o *Marine Accident Investigation Department* no Panamá (IMO, 2017c).

Relatório anual obrigatório exigido pela OIT

Desde a sua criação em 1919, que a OIT estabeleceu normas laborais internacionais, bem como promoveu a ratificação e a aplicação das suas Convenções junto dos Estados-membros (ILO, 2019, p. 1). A fim de monitorizar o cumprimento das Convenções pelos Estados, a OIT desenvolveu mecanismos de supervisão como meio fundamental para alcançar os seus objetivos a nível internacional (ILO, 2019, p. 1).

Portugal é membro da OIT desde 1919, tendo ratificado 84 convenções e 1 protocolo. Portugal ratificou as oito convenções fundamentais da OIT, tal como as quatro governamentais. No que diz respeito às convenções técnicas, Portugal ratificou 72 em 178 existentes (ILO, 2017c).

O Panamá é membro da OIT desde o início tal como Portugal, tendo ratificado 78 convenções e 1 protocolo. O Panamá ratificou as oito convenções fundamentais e três das quatro governamentais. Relativamente às convenções técnicas, ratificou 67 em 178 (ILO, 2017c).

Existem mecanismos de supervisão pelos quais a Organização avalia as obrigações relacionadas com os padrões dos seus Estados-membros decorrentes da ratificação das suas Convenções (ILO, 2019, p. 1). Como referido anteriormente, esta supervisão ocorre tanto no contexto de um procedimento regular através de relatórios periódicos, artigo 19.º e do artigo 22.º da Constituição da OIT, bem como através de procedimentos especiais com base em representações ou queixas à administração dos Estado-membros, artigos 24.º e 26.º da Constituição, respetivamente.

Os Estados devem submeter os diversos relatórios anuais ao CEACR, sendo que um relatório é composto por três partes: *i)* contém o relatório geral, incluindo observações sobre o cumprimento pelos Estados-membros e as suas obrigações constitucionais; *ii)* contém observações sobre a aplicação das normas internacionais do trabalho; e *iii)* análise de determinado assunto selecionado pelo Conselho da OIT (ILO,2020).

De acordo com a OIT, ambos os Estados-membros submeteram os seus relatórios anuais, art. 19.º e art. 22.º em 2019. No ano de 2019, os relatórios anuais não envolviam convenções diretamente ligadas ao transporte marítimo (ILO, 2017d).

Portugal submeteu todos 11 relatórios perante o art. 22.º para o ano de 2019 e 6 perante o art. 19.º. Perante a Convenção MLC, o envio do relatório anual ocorrerá em 2020, e previsto para 2024 (ILO, 2017d).

Relativamente ao Panamá, o relatório perante a Convenção MLC ocorreu em 2017 e o próximo será em 2024. No que diz respeito aos dados de 2019, o Panamá submeteu os seus 8 relatórios anuais perante o art. 22.º e os 3 perante o art. 19.º (ILO, 2017d).

Convenções internacionais ratificadas pelos Estados

A Revolução Industrial dos séculos XVIII e XIX e o aumento do comércio internacional que se seguiu resultou na adoção de um número de tratados internacionais relacionados com a navegação, segurança, arqueação e abalroamentos no mar (IMO, 2019h)

Aquando do aparecimento da OMI em 1958, várias convenções internacionais relevantes já haviam sido elaboradas anteriormente, incluindo a SOLAS de 1948, a OILPOL de 1954, os tratados relacionados com linhas de carga e medidas contra abalroamentos no mar (IMO, 2019h).

A criação da OMI coincidiu com um período de tremenda mudança no transporte mundial (IMO, 2019h). Neste contexto, a Organização desenvolveu novas convenções, de modo a assegurar que os instrumentos acompanhavam o ritmo de evolução do transporte marítimo mundial, sendo que atualmente é responsável por mais de 50 convenções e acordos internacionais, bem como de inúmeros protocolos e emendas (IMO, 2019h).

Convenção :	Global		Global		Portugal			Panamá		
	% Dwt Mundial	Nº Estados que ratificaram	Adotada	Entrada em vigor	Adotada	Entrada em vigor	Signatário	Adotada	Entrada em vigor	Signatário
SOLAS 1974	99.04%	165	01-nov-74	25-mai-80	07-nov-83	07-fev-84	Sim	09-mar-78	25-mai-80	Não
MARPOL 1973/1978	99.01%	158	17-fev-78	02-out-83	22-out-87	22-jan-88	Não	20-fev-85	20-mai-85	Não
MARPOL Anexo III	98.47%	148	17-fev-78	01-jul-92	22-out-87	01-jul-92	Não	20-fev-85	01-jul-92	Não
MARPOL Anexo IV	96.27%	143	17-fev-78	27-set-03	22-out-87	27-set-03	Não	20-fev-85	27-set-03	Não
MARPOL Anexo VI	98.62%	153	17-fev-78	31-dez-88	22-out-87	31-dez-88	Não	20-fev-85	31-dez-88	Não
MARPOL Anexo VI	96.71%	95	26-out-97	19-mai-05	22-mai-08	22-ago-08	Não	13-mai-03	19-mai-05	Não
ICLL 1966	99.03%	162	05-abr-66	21-jul-68	22-dez-69	22-mar-70	Não	13-mai-66	21-jul-68	Sim
STCW 1978	99.03%	165	07-jul-78	28-abr-84	30-out-85	30-jan-86	Não	29-jun-92	29-set-92	Não
MLC 2006	91%	97	23-mar-06	20-ago-13	-	12-mai-16	-	-	06-fev-09	-
CLC prot.92	94.69%	116	27-nov-92	30-mai-96	13-nov-01	13-nov-02	Não	18-mar-99	18-mar-00	Não
FUND prot.92	97.63%	139	27-nov-92	30-mai-96	13-nov-01	13-nov-02	Não	18-mar-99	18-mar-00	Não
COLREG 1972	99.03%	160	20-out-72	15-jul-77	17-out-78	17-out-78	Sim	14-mar-79	14-mar-79	Não
TONNAGE 1969	98.94%	157	23-jun-69	18-jul-82	01-jun-87	01-set-87	Sim	09-mar-78	18-jul-82	Não

Tabela 24: Quadro resumo das convenções ratificadas pelos Estados (Elaborado pelo autor, segundo (IMO, 2019i; ILO, 2017b)

Compreendendo os 174 Estados-membros da OMI e os 187 membros da OIT:

- Convenção SOLAS de 1974, incluindo o protocolo de 1978 e de 1988: 165 Estados ratificaram a Convenção que entrou em vigor a 25 de maio de 1980. Em Portugal a Convenção entrou em vigor a 07 de fevereiro de 1984 e no Panamá a 25 de maio de 1980;
- Convenção MARPOL de 1973/78, anexos I e II: 158 Estados ratificaram a Convenção que entrou em vigor a 02 de outubro de 1983. Em Portugal a Convenção entrou em vigor a 22 de janeiro de 1988 e no Panamá a 20 de maio de 1985;
- MARPOL Anexo III: 148 Estados ratificaram a Convenção que entrou em vigor a 01 de julho de 1992. Em Portugal e no Panamá a Convenção entrou em vigor a 01 de julho de 1992;
- Convenção MARPOL Anexo IV: 143 Estados ratificaram a Convenção que entrou em vigor a 27 de setembro de 2003. Em Portugal e no Panamá entrou em vigor a 27 de setembro de 2003;
- Convenção MARPOL Anexo V: 153 Estados ratificaram a Convenção que entrou em vigor a 31 de dezembro de 1988. Em Portugal e no Panamá, a Convenção entrou em vigor a 31 de dezembro de 1988;
- Convenção MARPOL Anexo VI: 95 Estados ratificaram a Convenção que entrou em vigor a 19 de maio de 2005. Em Portugal a Convenção entrou em vigor a 22 de agosto de 2008 e no Panamá entrou em vigor a 19 de maio de 2005;
- Convenção ICLL 1966, incluindo protocolo de 1988: 162 Estados ratificaram a Convenção que entrou em vigor a 21 de julho de 1968. Em Portugal a Convenção entrou em vigor a 22 de março de 1970 e no Panamá entrou em vigor a 21 de julho de 1968;
- Convenção STCW de 1978, incluindo as emendas de 1995 e de 2010: 165 ratificaram a convenção que entrou em vigor a 28 de abril de 1984. Em Portugal a Convenção entrou em vigor a 30 de janeiro de 1986 e no Panamá entrou em vigor a 29 de setembro de 1992;
- Convenção CLC de 1969 alterada pelo protocolo de 1992: 116 Estados ratificaram a Convenção que entrou em vigor a 30 de maio de 1996. Em Portugal a Convenção entrou em vigor a 13 de novembro de 2002 e no Panamá a 18 de março de 2000;

- Convenção Internacional para o Estabelecimento de um Fundo Internacional para a Compensação por Danos Resultantes da Poluição por Hidrocarbonetos (FUND)¹¹² de 1969 alterada pelo protocolo de 1992: 136 Estados ratificaram a Convenção que entrou em vigor 30 de maio de 1996. Em Portugal a Convenção entrou em vigor a 13 de novembro de 2002 e no Panamá 18 de março de 2000;
- Convenção COLREG de 1972, incluindo emendas: 160 ratificaram a Convenção que entrou em vigor a 15 de julho de 1977. Em Portugal a Convenção entrou em vigor a 17 de outubro de 1978 e no Panamá entrou em vigor a 14 de março de 1979;
- Convenção TONNAGE de 1969: 157 ratificaram a convenção que entrou em vigor a 18 de julho de 1982. Em Portugal a Convenção entrou em vigor a 01 de setembro de 1987 e no Panamá entrou em vigor a 18 de julho de 1982 (IMO, 2019i).

Dos 187 Estados-membro da ILO:

- Convenção MLC de 2006, incluindo emendas: 97 ratificaram a Convenção que entrou em vigor a 20 de agosto de 2013. Em Portugal a Convenção entrou em vigor a 12 de maio de 2016 e no Panamá entrou em vigor a 06 de fevereiro de 2009 (ILO, 2017b)

A OMI, tendo em conta os 59 tratados internacionais, disponibiliza a lista de convenções ratificadas e por ratificar de cada Estado (IMO, 2019j). Tendo em conta os dados da tabela 26 é possível relacionar o número de convenções, protocolos, emendas e acordos ratificados e por ratificar de cada Estado, estabelecendo a seguinte (ver tabela 25).

		Convenção	Protocolo	Emenda	Acordo
Portugal	Ratificou	27	14	0	0
	Não Ratificou	6	6	3	3
		Convenção	Protocolo	Emenda	Acordo
Panamá	Ratificou	24	9	0	0
	Não Ratificou	9	11	3	3

Tabela 25: Relação entre tratados ratificados e por ratificar por Estado (Elaborado pelo autor, segundo IMO, 2019j)

¹¹² Convenção Internacional para o Estabelecimento de um Fundo Internacional para a Compensação por Danos Resultantes da Poluição por Hidrocarbonetos - *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage* (FUND).

Legenda:	
X	C. Ratificada
	C. por Ratificar
Panama	IMO Convention 48 SOLAS Convention 74 SOLAS Protocol 78 SOLAS Protocol 88 SOLAS Agreement 96 LOAD LINES Convention 66 LOAD LINES Protocol 88 TONNAGE Convention 69 COLREG Convention 72 CSC Convention 72 CSC amendments 93 SFV Protocol 93 Cape Town Agreement 2012 STCW Convention 78 STCW-F Convention 95 SAR Convention 79 STP Agreement 71 Space STP Protocol 73 IMSO Convention 76 INMARSAT OA 76 IMSO amendments 2006 IMSO amendments 2008 FACILITATION Convention 65 MARPOL 73/78 (Annex I/II) MARPOL 73/78 (Annex III) MARPOL 73/78 (Annex IV) MARPOL 73/78 (Annex V) MARPOL Protocol 97 (Annex VI) London Convention 72 London Convention Protocol 96 INTERVENTION Convention 69 INTERVENTION Protocol 73 CLC Convention 69 CLC Protocol 76 CLC Protocol 92 FUND Protocol 76 FUND Protocol 92 FUND Protocol 2003 NUCLEAR Convention 71 PAL Convention 74 PAL Protocol 76 PAL Protocol 90 PAL Protocol 92 PAL Protocol 96 LLMC Convention 76 LLMC Protocol 96 SUA Convention 88 SUA Protocol 88 SUA Convention 2005 SUA Protocol 2005 SALVAGE Convention 89 OPRC Convention 90 HNS Convention 96 HNS PROT 2010 OPRC/HNS 2000 BUNKERS CONVENTION 01 ANTI FOULING 2001 BALLASTWATER 2004 NAIROBI WRC 2007 HONG KONG CONVENTION
Portugal	IMO Convention 48 SOLAS Convention 74 SOLAS Protocol 78 SOLAS Protocol 88 SOLAS Agreement 96 LOAD LINES Convention 66 LOAD LINES Protocol 88 TONNAGE Convention 69 COLREG Convention 72 CSC Convention 72 CSC amendments 93 SFV Protocol 93 Cape Town Agreement 2012 STCW Convention 78 STCW-F Convention 95 SAR Convention 79 STP Agreement 71 Space STP Protocol 73 IMSO Convention 76 INMARSAT OA 76 IMSO amendments 2006 IMSO amendments 2008 FACILITATION Convention 65 MARPOL 73/78 (Annex I/II) MARPOL 73/78 (Annex III) MARPOL 73/78 (Annex IV) MARPOL 73/78 (Annex V) MARPOL Protocol 97 (Annex VI) London Convention 72 London Convention Protocol 96 INTERVENTION Convention 69 INTERVENTION Protocol 73 CLC Convention 69 CLC Protocol 76 CLC Protocol 92 FUND Protocol 76 FUND Protocol 92 FUND Protocol 2003 NUCLEAR Convention 71 PAL Convention 74 PAL Protocol 76 PAL Protocol 90 PAL Protocol 92 PAL Protocol 96 LLMC Convention 76 LLMC Protocol 96 SUA Convention 88 SUA Protocol 88 SUA Convention 2005 SUA Protocol 2005 SALVAGE Convention 89 OPRC Convention 90 HNS Convention 96 HNS PROT 2010 OPRC/HNS 2000 BUNKERS CONVENTION 01 ANTI FOULING 2001 BALLASTWATER 2004 NAIROBI WRC 2007 HONG KONG CONVENTION

Tabela 26: Lista de tratados internacionais ratificados e por ratificar de ambos os Estados (IMO, 2019j)

Dos 59 tratados internacionais, Portugal ratificou 27 convenções e 14 protocolos. Por ratificar continuam 6 convenções, 6 protocolos, 3 emendas e 3 acordos. Quanto ao Panamá, este ratificou 24 convenções e 9 protocolos, continuando por ratificar 9 convenções, 11 protocolos, 3 emendas e 3 acordos.

Num total de 33 convenções da OMI, Portugal não ratificou as seguintes: i) Convenção sobre a Responsabilidade Civil no Domínio do Transporte Marítimo de Material Nuclear (Nuclear)¹¹³ de 1971; ii) Convenção de Atenas sobre Transporte de Passageiros e Bagagem por Mar (PAL)¹¹⁴ de 1974; iii) Convenção sobre a Limitação de Responsabilidade por Reivindicações Marítimas (LLMC)¹¹⁵ de 1976; iv) Convenção Internacional sobre Salvamento Marítimo (SALVAGE)¹¹⁶ de 1989; v) Convenção Internacional de Compensação por Danos Causados pelo Derrame de Substâncias Nocivas (HNS)¹¹⁷ de 1996; e vi) Convenção Internacional de Hong Kong para a

¹¹³ Convenção sobre a Responsabilidade Civil no Domínio do Transporte Marítimo de Material Nuclear - *Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material* (NUCLEAR). Adotada a 17 de dezembro de 1971 entrou em vigor a 15 de julho de 1975.

¹¹⁴ Convenção de Atenas sobre Transporte de Passageiros e Bagagem por Mar - *Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea* (PAL). Adotada a 13 de dezembro de 1974, entrou em vigor a 28 de abril de 1987

¹¹⁵ Convenção sobre a Limitação de Responsabilidade por Reivindicações Marítimas - *Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims* (LLMC). Adotada a 19 de novembro de 1976, entrou em vigor a 1 de dezembro de 1986.

¹¹⁶ Convenção Internacional sobre Salvamento Marítimo - *International Convention on Salvage* (SALVAGE). Adotada a 28 de abril de 1989, entrou em vigor a 14 de julho de 1996.

¹¹⁷ Convenção Internacional de Compensação por Danos Causados pelo Derrame de Substâncias Nocivas - *International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea* (HNS). Adotado a 3 de maio de 1996, ainda não entrou em vigor.

Reciclagem Segura e Ambientalmente Correta dos Navios (Hong Kong C.)¹¹⁸. De entre as não ratificadas destaca-se a LLMC de 1976 e a SALVAGE de 1989 com 57% e 54% do total de arqueação a nível mundial ratificada respectivamente.

Por outro lado, o Panamá não ratificou a: *i*) Nuclear de 1971; *ii*) PAL de 1974; *iii*) LLMC de 1976; *iv*) Convenção Internacional sobre Normas de Formação, Certificação e de Serviço de Quartos para o Pessoal dos Navios de Pesca (STCW-F)¹¹⁹ de 1995; *v*) Convenção Internacional sobre a Segurança dos Contentores (CSC)¹²⁰ de 1972; *vi*) SALVAGE de 1989; *vii*) HNS de 1996; *viii*) Protocolo sobre Preparação, Resposta e Cooperação para Incidentes de Poluição Envolvendo Substâncias Nocivas (OPRC/HNS)¹²¹ de 2000; e *viii*) Convenção Internacional sobre a Prevenção, Atuação e Cooperação no Combate à Poluição por Hidrocarbonetos (OPRC)¹²² de 1990.

CONVENÇÃO	NUCLEAR/71	PAL/74	LLMC/76	STCW-F	CSC/72	SALVAGE/89	HNS/96	HONG KONG C.	OPRC/HNS 2000	OPRC/90
GLOBALMENTE:	18.17 %	33.29%	57.30%	7.08%	66.47%	54.31%	14.19%	29.42%	51.95%	76.89%
PORTUGAL:	Não	Não	Não	Sim	Sim	Não	Não	Não	Sim	Sim
PANAMÁ:	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Não	Não

Tabela 27: Convenções não ratificados por ambos os Estados (Elaborado pelo autor, segundo IMO, 2019h)

Relação entre os Estados de bandeira segundo a UNCTAD

Atualmente, existem mais de 50 000 navios mercantes envolvidos no transporte marítimo a nível internacional, registados em mais de 150 Nações, nos quais exercem funções mais de um milhão de marítimos de praticamente todas as nacionalidades (ICS, 2019b).

Anualmente a UNCTAD publica o seu relatório – *Review of Maritime Transport*¹²³, no qual é possível analisar, entre várias informações, a *performance* dos

¹¹⁸ Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Correta dos Navios - *The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships* (Hong Kong Convention) – Adotada a 15 de maio de 2009, ainda não entrou em vigor.

¹¹⁹ Convenção Internacional sobre Normas de Formação, Certificação e de Serviço de Quartos para o Pessoal dos Navios de Pesca - *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel* (STCW-F). Adotada a 7 de julho de 1995, entrou em vigor a 29 de setembro de 2002.

¹²⁰ Convenção Internacional sobre a Segurança dos Contentores - *Convention for Safe Containers* (CSC). Adotada a 2 de dezembro de 1972, entrou em vigor a 1977.

¹²¹ Protocolo sobre Preparação, Resposta e Cooperação para Incidentes de Poluição Envolvendo Substâncias Nocivas - *Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances* (OPRC/HNS). Adotado a 15 de março de 2000, entrou em vigor a 14 de junho de 2007.

¹²² Convenção Internacional sobre a Prevenção, Atuação e Cooperação no Combate à Poluição por Hidrocarbonetos - *International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-Operation* (OPRC). Adotada a 30 de novembro de 1990, entrou em vigor a 13 de Maio de 1995.

¹²³ Publicação anual, publicada desde 1968 pela UNCTAD.

Estados relativamente ao número de navio registados, tipo de navio registado, bem como o seu valor de mercado.

Assim, analisando os dados dos relatórios entre 2016 e 2018, é possível constatar que o Panamá continua a liderar a lista de Estados com maior número de navios, com uma quota de 17.46% do *dwt* mundial, o que representa 7914 navios em 2018.

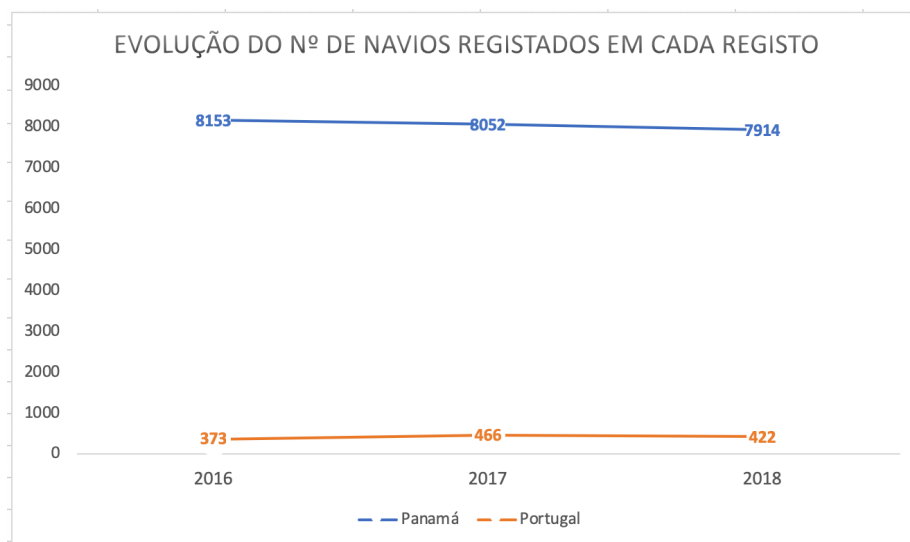


Gráfico 17: Evolução do nº de navios registados em ambos os Estados (Elaborado pelo autor, segundo UNCTAD, 2016; UNCTAD, 2017; UNCTAD, 2018)

O Panamá sofreu, em 2016, um decréscimo de 0.53% e, em 2018, de 2.04%, ao invés do aumento do número de navios em 2.75%, em 2017(UNCTAD, 2018).

O registo MAR, por sua vez, ocupa a posição n.º 14 no ranking da UNCTAD, à frente de Estados como a Índia ou o Reino Unido que apesar de possuírem mais navios que o MAR, este possui uma maior quota de mercado em arqueação – 0.99% do total mundial, comparado com ambos de 0.94%. O registo MAR ao longo dos últimos anos tem vindo a crescer de uma forma exponencial, em relação aos outros Estados, apesar do decréscimo de 65.12%, em 2016, para 27.11%, em 2018, sendo que é o registo internacional que mais cresce a nível mundial (UNCTAD, 2018).

Consultando o último relatório publicado (2018), é possível relacionar o valor de cada Estado mediante os vários tipos de navios nele registado. Desta forma, o Panamá continua a liderar o *ranking*, com um valor de navios registados de 128501 milhões de dólares, enquanto que o registo MAR, ocupa a posição n.º 22 do ranking com um valor de 7004 milhões de dólares (UNCTAD, 2018).

No registo do Panamá destacam-se os navios de granéis sólidos, os navios *off-shore* e os navios porta contentores, perfazendo estes três tipos de navios, um total de 62% dos navios registados no Panamá.

Valor total : 128501	Valor	Quota em %
Graneleiros	46799	36,42
Navios <i>Offshore</i>	20889	16,26
Porta-contentores	13601	10,58
Diversos	47210	36,74

Tabela 28: Relação entre o tipo de navio registrado no registo do Panamá (Elaborado pelo autor, segundo UNCTAD, 2018)



Gráfico 18: Relação entre o tipo de navios registrados no Panamá em percentagem (Elaborado pelo autor, segundo a UNCTAD, 2018)

Os navios de grânéis sólidos são o tipo de navio mais registrado no registo do Panamá, representando 36% de todos os navios registrados. Os navios *off-shore* e os navios porta-contentores apresentam uma quota de navios registrados muito próxima, 16% e 11% respetivamente. De entre os diversos tipos de navios registrados no registo do Panamá, 37% do total, observa-se um grande número de navios de passageiros e *ferries* (7,2%) bem como navios tanque (9,8%).

Relativamente ao registo MAR, os navios porta contentores possuem mais de 60% da quota total de navios registrados, seguindo-se os navios de grânéis sólidos e navios de carga geral.

Valor total: 7004	Valor	Quota em %
Porta-contentores	4292	61,29
Graneleiros	1678	23,96
Navios de Carga Geral	362	5,17
Diversos	2572	9,58

Tabela 29: Relação entre o tipo de navios registrados no registo MAR (Elaborado pelo autor, segundo UNCTAD, 2018)

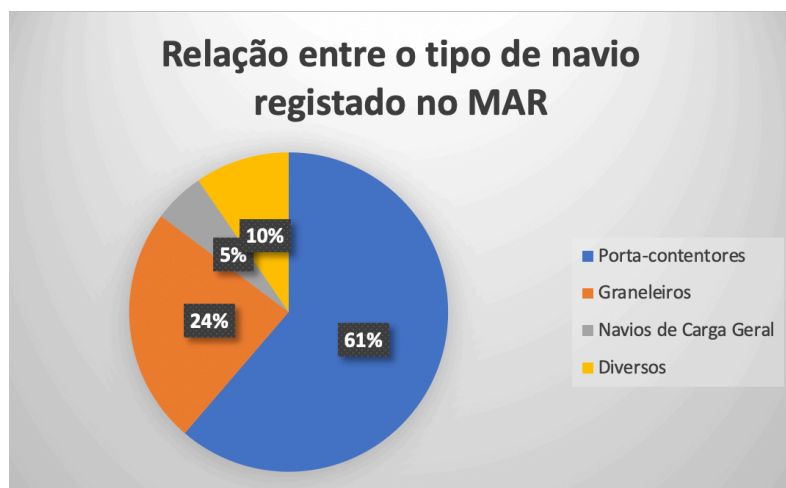


Gráfico 19: Relação entre o tipo de navios registrados no MAR em percentagem (Elaborado pelo autor, segundo UNCTAD, 2018)

Os três tipos de navios mais registrados perfazem 90% de todos os navios registrados, do qual se destacam os navios porta contentores com 61%, navios granéis sólidos com 24% e navios de carga geral que representam 5%.

Relação entre os Estados de bandeira segundo o *Port State Control*

As Convenções mais relevantes da OMI contemplam nos seus regulamentos que os navios sejam inspecionados quando os navios de um Estado entram num porto de um Estado estrangeiro de modo a verificar se cumprem com os requisitos da OMI (IMO, 2019f). Inicialmente, as inspeções realizadas a bordo pelos auditores seriam no âmbito do *Flag State Control*, mas a experiência, ao longo dos anos, mostrou que estas inspeções são extremamente eficazes para o controlo de certificação e verificação do cumprimento das convenções pelo navio (IMO, 2019f).

Memorando de Entendimento de Paris

O Memorando de Entendimento de Paris sobre o PSC é um acordo administrativo entre vinte e sete Estados, do qual Portugal é, atualmente, membro (Paris MoU, 2019b)

Em 1978, foi estabelecido o Memorando de Haia entre Estados da Europa Ocidental, com o objetivo verificar as condições de trabalho e habitabilidade a bordo dos navios conforme exigido pela Convenção nº147 da OIT (Paris MoU, 2019b).

Contudo, quando o Memorando estava prestes a entrar em vigor em março de 1978, aconteceu o acidente envolvendo o navio Amoco Cadiz na região da Bretanha (Paris MoU, 2019b). O acidente provocou um forte clamor político e social, na Europa, por uma regulamentação mais rigorosa e mais abrangente em medidas como: i) a

segurança da vida no mar; *ii*) a prevenção da poluição por navios; *iii*) condições de vida e de trabalho a bordo dos navios. O Memorando foi assinado em Paris em janeiro de 1982 por catorze Estados Europeus entrando em vigor em julho de 1982 (Paris MoU, 2019b).

Acordo Latino-americano de Viña del Mar

No dia 5 de novembro de 1992, durante o desenvolvimento da sexta reunião da *Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de Sudamérica* (ROCRAM)¹²⁴, o acordo latino-americano sobre a inspeção pelos Estados de porto aos navios foi adotada pela Resolução n.º 5, inicialmente por 10 Estados, dentre os quais o Panamá (Prefectura Naval, 2017).

Atualmente, o acordo conta quinze membros, tendo sido esta região emergente das primeiras a alcançar este tipo de acordo operacional, demonstrando empenho a nível internacional no desenvolvimento do PSC (Prefectura Naval, 2017).

Relação das Estatísticas do Relatório do PSC entre setembro de 2016 e agosto de 2019

Através dos dados do PSC entre o período de setembro de 2016 e agosto de 2019 (36 meses), estabeleceu-se uma relação entre o desempenho dos Estados no que diz respeito aos navios neles registados. Assim, analisou-se a *performance* no que diz respeito ao número de inspeções, deficiências encontradas durante as inspeções e detenções (ver tab.23):

	Global	Panamá	Portugal	% em Relação ao Global	% em Relação ao Global
Taxa de detenção	3.46%	5.26%	2.79%	Acima da média global	Abaixo da média global
Nº Inspeções	53731	6194	1041	11,53	1,94
Nº Insp c/ def.	27949	3527	547	12,62	1,96
Nº Deficiências	121835	17996	2098	14,77	1,72
Nº Defs p/ detenção	10394	2096	139	20,17	1,34
Nº Detenções	1857	326	29	17,56	1,56

Tabela 30: Relação entre o número de inspeções, deficiências e detenções (Elaborado pelo autor, segundo Paris MoU, 2019c)

¹²⁴ Organismo de carácter regional, através do qual as Autoridades Marítimas atuam em planos de cooperação, por meio de um contacto permanente.

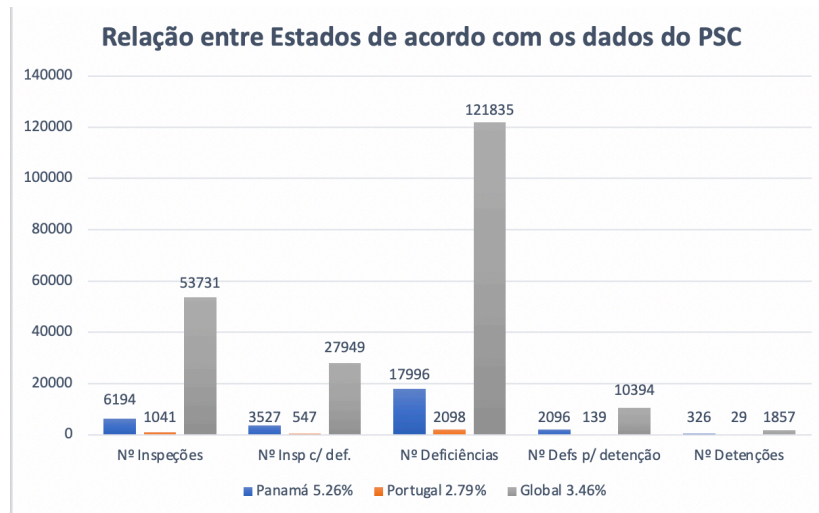


Gráfico 20: Relação entre o número de inspeções, deficiências e detenções (Elaborado pelo autor, segundo Paris MoU, 2019c)

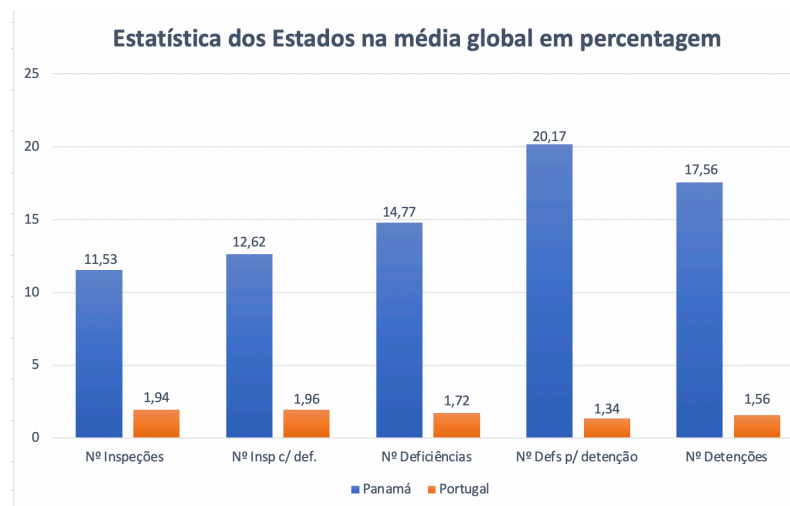


Gráfico 21: Estatística dos Estados na média global em percentagem (Elaborado pelo autor, segundo Paris MoU, 2019c)

Resultante da análise dos dados acima (gráf. 20 e 21), conclui que entre o período de estudo, a taxa de detenção a nível global é de 3.46%, fruto de 1857 detenções em 53731 inspeções. O Panamá possui uma taxa de detenção acima da média global, sendo que 12% dos navios inspecionados pelo PSC são navios registados no Panamá e desses, quase 18% do somatório global acabam detidos. Por outro lado, Portugal possui uma taxa de detenção abaixo da média global com apenas 29 navios detidos durante o período de análise, resultado de 1041 inspeções, no que resulta uma taxa de detenção de 2,79%.

Quanto ao tipo de deficiências encontradas durante as inspeções, as cinco deficiências que se destacam a nível global são deficiências relacionadas com: *i*) o código ISM; *ii*) portas corta-fogo; *iii*) publicações náuticas; *iv*) cartas de navegação; e *v*) livro de registo de óleos. Desta forma, relacionou-se os dados, entre o número de deficiências e o

número de deficiências passíveis de detenção, estabelecendo em percentagem a relação entre ambos os critérios, tanto a nível global como para ambos os Estados.

Top 5 Deficiências	Global			Panamá			Portugal		
	Nº Defeciências	Nº Defs p/ detenção	Percentagem - %	Nº Defeciências	Nº Defs p/ detenção	Percentagem - %	Nº Defeciências	Nº Defs p/ detenção	Percentagem - %
ISM	4431	1065	24,04	696	194	27,87	96	16	16,66
Fire doors	2895	221	7,63	384	42	10,94	31	1	3,22
Nautical publication	2260	218	9,64	304	46	15,13	33	3	9,09
Charts	1870	277	14,81	308	52	16,88	18	6	33,3
Oil record book	1869	19	1,01	239	2	0,83	14	0	0

Tabela 31: Relação entre Estados quanto às cinco deficiências mais encontradas (Elaborado pelo autor, segundo Paris MoU, 2019d)

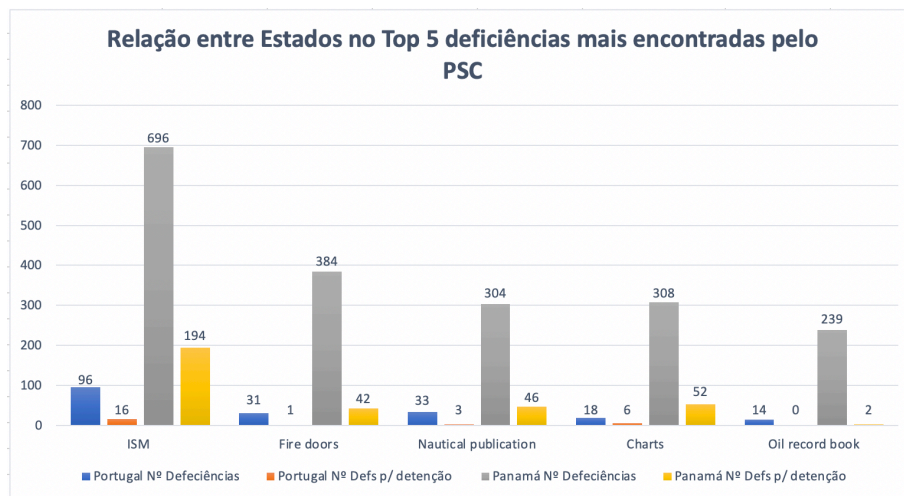


Gráfico 22: Relação entre Estados quanto às cinco deficiências mais encontradas (Elaborado pelo autor, segundo Paris MoU, 2019d)

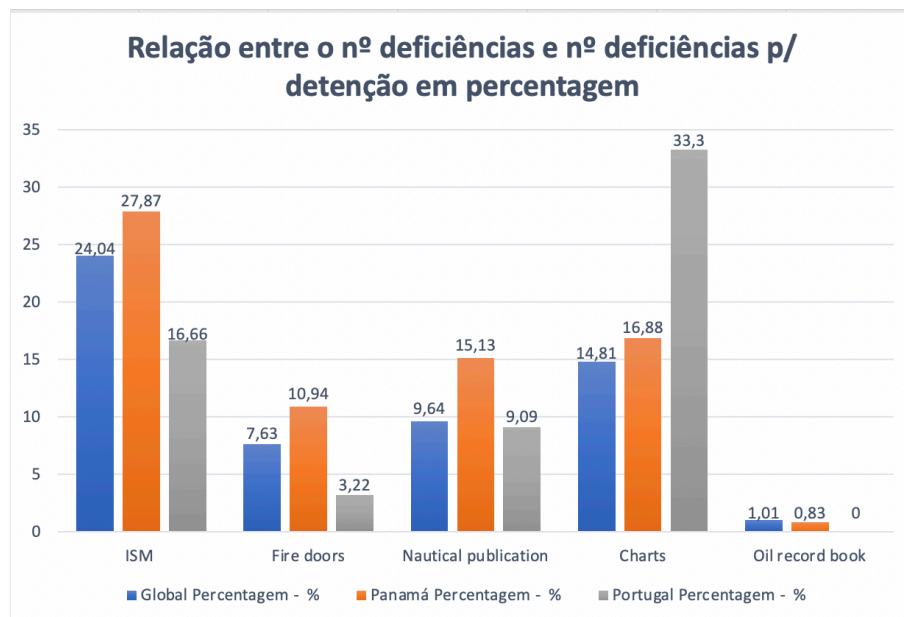


Gráfico 23: Relação entre Estados em percentagem quanto às cinco deficiências mais encontradas (Elaborado pelo autor, segundo Paris MoU, 2019d)

Assim, no que diz respeito às cinco deficiências mais frequentes encontradas durante as inspeções a nível global, destacam-se deficiências envolvendo o código ISM, que representam 24.04% do número total das deficiências. O Panamá apresenta uma taxa de detenção acima da média neste ponto com 27.87% e Portugal mantém uma percentagem abaixo da média de 16.66%. Relativamente ao ponto das portas corta fogo, a média global situa-se nos 7.63%, em que Portugal mantém-se abaixo da média global com 3.22% e o Panamá mantém-se acima com 10.94%. Quanto às publicações náuticas, a média é de 9.64% e o Panamá apresenta-se acima, novamente, com uma média de 15.13% e Portugal está ligeiramente abaixo com 9.09%. Em relação às cartas náuticas, Portugal apresenta uma taxa de detenção de mais do dobro, quando comparado com a média global, 33.3% face aos 14.81% da média global e o Panamá apresenta uma taxa ligeiramente acima 16.88%. No ponto do livro de registo de óleos, ambos os Estados possuem uma média abaixo da média global de 1.01%.

Posso concluir que, no que diz respeito as cinco deficiências mais frequentes encontradas durante as inspeções, Portugal possui um desempenho positivo em relação à média global em quatro dos cinco itens analisados, com exceção das cartas náuticas e o Panamá apresenta uma média acima da média global em quatro dos cinco itens analisados.

Anualmente, em julho, é disponibilizado as listas referentes ao PSC (ver anexo XI) no que diz respeito à performance de cada Estado. Ambos os Estados se encontram na lista branca do PSC, embora o Panamá esteja numa posição limite, n.º 38 de 41 Estados (Paris MoU, 2019a).

Estes valores tabulados podem ser demonstrados através da relação entre o número de inspeções e o número de detenções, assim:

Portugal

$$\mathcal{U}(\text{black to grey}) = N.p + 0.5 + Z \sqrt{N.p(1-p)}$$

$$\mathcal{U}(\text{black to grey}) = 958 \times 0.07 + 0.5 + 1.645 \sqrt{958 \times 0.07(1 - 0.07)}$$

$$\mathcal{U}(\text{black to grey}) = 81 \text{ Como queríamos demonstrar (C. Q. D)}$$

$$\mathcal{U}(\text{grey to white}) = N.p - 0.5 - Z \sqrt{N.p(1-p)}$$

$$\mathcal{U}(\text{grey to white}) = 958 \times 0.07 - 0.5 - 1.645 \sqrt{958 \times 0.07(1 - 0.07)}$$

$$\mathcal{U}(\text{grey to white}) = 54 \text{ C. Q. D}$$

$$p' = p + (-ef) \cdot q \equiv p' = 0.07 + (-0,92) \times 0.03 \equiv p' = 0.0424$$

$$ef = \frac{p' - p}{q} \equiv ef = \frac{0.0424 - 0.07}{0.03} \equiv ef = -0.92 \text{ C. Q. D}$$

Panamá

$$U(\text{black to grey}) = N \cdot p + 0.5 + Z \sqrt{N \cdot p(1 - p)}$$

$$U(\text{black to grey}) = 6200 \times 0.07 + 0.5 + 1.645 \sqrt{6200 \times 0.07(1 - 0.07)}$$

$$U(\text{black to grey}) = 468 \text{ C. Q. D}$$

$$U(\text{grey to white}) = N \cdot p - 0.5 - Z \sqrt{N \cdot p(1 - p)}$$

$$U(\text{grey to white}) = 6200 \times 0.07 - 0.5 - 1.645 \sqrt{6200 \times 0.07(1 - 0.07)}$$

$$U(\text{grey to white}) = 400 \text{ C. Q. D}$$

$$p' = p + (-ef) \cdot q \equiv p' = 0.07 + (-0,32) \times 0.03 \equiv p' = 0.0604$$

$$ef = \frac{p' - p}{q} \equiv ef = \frac{0.0604 - 0.07}{0.03} \equiv ef = -0.32 \text{ C. Q. D}$$

Analisando os indicadores, Portugal apresenta uma melhor qualificação fruto de um número de detenções mais baixo, 30 detenções, quando comparado com o seu fator “u white-to-grey” $u = 81$. No que diz respeito ao fator “u black-to-grey” $= 54$ e a relação entre o número de detenção e inspeções resulta num fator de excesso de -0.92.

O Panamá, por outro lado, apresenta um número de detenções de 343, muito próximo do seu limite “u grey-to-white” $= 400$, resultando numa classificação na lista branca quase limite. Em relação ao fator “u black-to-grey” $= 468$ e o seu fator de excesso de -0.32.

Relação entre Estados nas detenções por incumprimento à Convenção MLC

Para a análise do número de deficiências encontradas, passíveis ou não de detenção, a bordo dos navios de ambos os Estados, foi considerado o período entre setembro de 2017 e agosto de 2020, fruto da falta de dados relativos ao período 2016-2017. Pretende-se, deste modo, que o estudo tenha um período de análise de 36 meses.

Analisando o top 20 de deficiências mais encontradas a bordo, podemos concluir, de acordo com a tabela seguinte (ver tab. 32), que a relação da média global entre o número de deficiências e deficiências p/detenção é de 3,86%. O Panamá regista uma média superior à média global, de 5,17%, enquanto que Portugal encontra-se abaixo com uma média de 2,94%:

	Nº Deficiências	Nº Defs p/detenção	Percentagem
Global	10390	401	3,86
Panamá	1877	97	5,17
Portugal	238	7	2,94

Tabela 32: Relação entre nº deficiências e deficiências p/detenção encontradas (Elaborado pelo autor, segundo Paris MoU, 2020).

Ao que se refere ao tipo de deficiências mais encontradas, analisando novamente os cinco primeiros itens temos, no caso de Portugal: *i)* problemas elétricos; *ii)* limpeza da casa da máquina; *iii)* máquinas e peças de proteção; *iv)* áreas críticas; e *v)* cabos de amarração e cabos de arame. Relativamente ao Panamá: *i)* câmaras frigoríficas e limpeza destas; *ii)* instalações sanitárias; *iii)* problemas elétricos; *iv)* cozinha e copa; e *v)* cabos de amarração e cabos de arame.

Relação entre Estados no número de casos de abandono de navios

Considerando o período de análise entre janeiro de 2016 e setembro de 2019, é possível, através da plataforma de dados dos casos de abandono de navios, estabelecer uma análise relativa ao número de casos por Estado.

Portugal, durante este período, viu-se envolvido num caso de abandono, em setembro de 2016, com o navio Braveheart, na cidade de Off Limbe, Camarões. O caso foi contestado pelo armador, continuando os salários em atraso ainda por pagar. Os 6 tripulantes do navio foram repatriados pela ITF.

Por outro lado, durante este período foram associados 41 casos envolvendo a bandeira do Panamá, dos quais 18 encontram-se por resolver, 17 foram resolvidos e 6 continuam a ser disputados, por contestação do armador.

Relação entre os Estados de bandeira segundo o ICS

Anualmente, o ICS publica a lista referente à *performance* dos Estados, de forma a incentivar os Estados com desempenhos menos satisfatórios a dialogar com os seus armadores, melhorando aspetos relacionados com a segurança, meio ambiente e condições de trabalhos dos marítimos (ICS, 2019a). Dessa forma, dividido em seis classes e analisando dezanove aspetos é possível analisar o desempenho dos diferentes Estados. A tabela de performance dos Estados de bandeira da ICS reúne dados do domínio público, sobre o PSC, ratificação das convenções internacionais, organizações reconhecidas, idade dos navios, relatórios obrigatórios dos Estados e avaliações da OMI (ICS, 2019a)

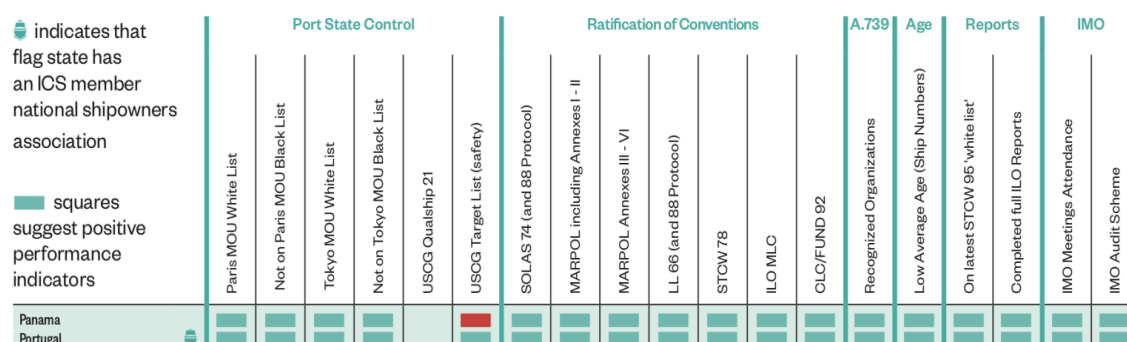


Figura 10: Performance de ambos os Estados perante a ICS (ICS, 2019a)

De acordo com o ICS, Portugal possui uma *performance* positiva em todos os dezanoves aspetos analisados nas três publicações. Embora não tenha sido alvo das inspeções mínimas nos anos de 2016/17 e 2018/19 perante a USCG Qualship 21, condição mínima para obter qualificação nesse item, apresentou um desempenho potencialmente satisfatório para obter uma *performance* positiva no USCG Target List em ambos os relatórios.

Por outro lado, o Panamá apresenta uma *performance* positiva em dezassete itens, nas três publicações, visto que, apesar de não ter igualmente satisfeito a condição de inspeções mínimas no Qualship21, em nenhuma publicação, no que diz respeito ao item USCG Target List apresentou sempre uma *performance* potencialmente negativa.

Auditoria ao Estado de bandeira de acordo com o IMSAS

O sistema de auditorias da OMI aos seus Estados-membros tornou-se obrigatória, em janeiro de 2016, com o objetivo de determinar a implementação das obrigações e responsabilidades contidas nos vários instrumentos das convenções da OMI (IMO, 2019b). De acordo com a plataforma GISIS, o Panamá já tinha sido auditado, antes de 2016, sendo que a sua auditoria foi realizada entre o período 06 de dezembro de 2008 e 15 de dezembro de 2008. Portugal também já foi auditado pela OMI, sendo que, a auditoria realizou-se entre 16 de abril de 2016 e 25 de abril de 2016 (GISIS, 2017d). Contudo, o relatório final de auditoria não se encontra disponível ao utilizador comum para análise.

Conclusão

A dissertação teve como principal objeto de estudo a identificação e explanação do impacto da escolha dos armadores ao definir o Estado de bandeira em relação à segurança dos marítimos. Tendo em conta a literatura existente, vasta embora, por vezes, não coerente, procura-se com esta dissertação colmatar as falhas na literatura, apresentando um trabalho completo no que se refere aos Estados de bandeira e o seu impacto sobre os tripulantes.

Os objetivos da dissertação passam por identificar e compreender os diferentes tipos de registo, assim como analisar as diferentes *performances* entre os Estados de forma a entender de que modo estes influenciam a segurança dos tripulantes.

As Organizações Internacionais adotam tratados internacionais e os Estados devem ratificá-las e transpô-las para o seu direito nacional, aplicando-as nos navios que arvoram a sua bandeira e fazendo com que os armadores cumpram os regulamentos impostos.

Um Estado bandeira, de acordo com as convenções internacionais, possui deveres administrativos, sociais e técnicos. Deste modo, devem cumprir com as convenções por ele ratificadas, de forma, do ponto de vista administrativo, proceder ao envio dos relatórios obrigatórios perante a convenção MARPOL 73/78 e anexos, STCW 78 e emendas e SOLAS 74 e protocolos ao que se refere à OMI e perante a Constituição da OIT, nos seus artigos 19.º e 22.º. No que se refere aos deveres sociais do Estado, este deve tomar medidas quanto à lotação dos navios que arvoram a sua bandeira, bem como à formação dos tripulantes de acordo com a convenção STCW 78. Deve igualmente do ponto de vista social, cumprir com as regras impostas pela convenção MLC de 2006 relativamente às condições laborais e à formação dos tripulantes. Os Estados devem realizar inspeções periódicas por inspetores qualificados ou delegarem nas ORs por eles reconhecidas, de forma a garantir a segurança das tripulações e proteção do meio marinho, cumprindo assim os seus deveres técnicos.

Além destes deveres, os Estados devem realizar uma investigação em caso de acidente envolvendo os navios que arvoram a sua bandeira, apresentando um relatório final sobre os acidentes muito graves ou se acharem que existem conclusões que possam ser retiradas dos acidentes graves, menos graves ou incidentes.

A convenção MLC de 2006, enquanto quarto pilar regulamentar para o transporte marítimo de qualidade, exige que os navios possuam um certificado de trabalho marítimo e uma declaração de conformidade do trabalho marítimo, sendo este assegurado pelo

Estado de bandeira, do qual o navio possui os documentos que atestam a sua nacionalidade. O certificado e a declaração atestam que o navio foi inspecionado pelo Estado de bandeira e que cumpre com a Convenção, estabelecendo assim, outro dever do Estado de bandeira.

O termo, geralmente, utilizado para descrever a atribuição do carácter nacional a um navio, é o registo, ou seja, a entrada dos elementos do navio nos registos públicos de um Estado. Dessa forma, o navio possui um estatuto legal, atribuído pela administração do Estado de bandeira, que confere que o navio cumpre na plenitude com as convenções aplicáveis e um estatuto de classe, atribuído pela sociedade classificadora, que atesta que o navio foi projetado, construído e mantido de acordo com os requisitos elétricos, mecânicos e estruturais.

Os fatores críticos de sucesso de um registo é o regime fiscal aplicável à atividade da marinha mercante e o regime de proteção social aplicável aos tripulantes. Os fatores que influenciam a escolha dos armadores são, maioritariamente, económicos e políticos.

Um proprietário aquando da decisão de registar um navio, deve fazer a escolha entre: *i)* registar o navio num Estado com o qual tenha uma ligação substancial; *ii)* registar um navio num registo internacional, que aceite o registo independentemente da nacionalidade do armador ou do Estado a partir do qual o navio é efetivamente controlado; ou *iii)* desfrutar de benefícios do sistema de registo aberto, mantendo as ligações com o seu Estado, através dos segundos registos.

O termo registo convencional amplamente associado ao termo registo nacional e às Nações marítimas tradicionais, é, genericamente, definido como um Estado de bandeira que permite o registo de navios, operado pela sua administração marítima, em que os proprietários e as tripulações dos navios possuem a nacionalidade desse Estado.

A criação do segundo registo visava travar o declínio da marinha mercante nos Estados com uma ligação marítima tradicional, permitindo que os armadores operem num ambiente de tributação fiscal acessível, mantendo a respeitabilidade, afiliação e preservando a jurisdição do Estado relativamente aos navios dos seus armadores nacionais. Alguns destes registos, contudo, permitem atualmente o registo de navios de armadores estrangeiros mediante algumas disposições.

Os registos internacionais classificados de conveniência pela ITF, como bandeiras de conveniência, possuem um registo de navios e, por razões de conveniência comercial, permitem que armadores estrangeiros, sem a existência de um elemento de conexão ou sem um vínculo anterior no Estado possam registar os seus navios, e o qual foi declarado

pela ITF por: *i)* não ter ratificado os tratados internacionais aplicados ou por não fazê-los cumprir nos seus navios; *ii)* muitas vezes não conseguir identificar o armador, para obter uma responsabilização civil ou criminal por práticas ocorridas num navio ou em que o navio esteja envolvido; e *iii)* devido às condições sociais e laborais que as tripulações dos navios registados nesses Estados estão sujeitas.

Não existiria a necessidade de um controlo pelo Estado de porto se os Estados de bandeira cumprissem com as suas funções e as organizações reconhecidas as responsabilidades delegadas pelos Estados de bandeira.

Os Estados de bandeira são responsáveis pelo desempenho dos seus navios. A *performance* do Estado de bandeira associada a um navio terá um impacto direto na gestão comercial de uma companhia de navegação, na medida que os navios dos Estados com um desempenho de risco possuem uma probabilidade mais elevada de serem identificados para uma inspeção PSC.

Os Memorandos de Entendimento, permitiram a cooperação entre os Estados costeiros da mesma região de forma a evitar múltiplas inspeções ao mesmo navio na mesma região. A atribuição do SRP ao navio, determinado por uma combinação de parâmetros de risco genéricos e históricos, permite definir a periodicidade dos navios serem inspecionados, o intervalo entre inspeções, bem como a janela temporal limite que estes possuem para ser inspecionados. Os parâmetros genéricos associados ao tipo, idade, desempenho do Estado de bandeira e a performance da companhia, relacionados com os parâmetros históricos do índice de detenção e índice de deficiência permite estabelecer o SRP do navio.

O índice de deficiência é definido como a razão entre os pontos totais das deficiências de todos os navios da companhia e o número de inspeções de todos os navios da companhia nos últimos 36 meses. Por outro lado, o índice de detenção consiste na relação com a média de todos os navios inspecionados no MoU de Paris nos últimos 36 meses, de forma a determinar se o índice de detenção da companhia é médio, acima da média ou abaixo da média.

De forma a evitar que os proprietários sem escrúpulos alterassem o nome do navio mediante o SRP, a OMI desenvolveu mecanismos que permitem que os navios tenham um histórico e sejam facilmente identificáveis através de um número, evitando dessa forma fraudes. Para tal, implementou o regime do Número IMO associado ao navio, inalterável, composto por sete dígitos e a marca IMO. Também desenvolveu o CSR, de forma a providenciar um registo histórico a bordo dos navios.

Independentemente do tipo de registo que os Estados desenvolvam, as deficiências mais encontradas a bordo, no âmbito da convenção MLC de 2006, pelas inspeções PSC são relativas à proteção da saúde, cuidados médicos, bem-estar e proteção em matéria de segurança social. Dessa forma, os Estados devem: *i)* promover políticas, incluindo avaliações de risco, a formação e a instrução dos marítimos; *ii)* aplicar medidas para a redução de exposição a níveis nocivos de produtos químicos e riscos de lesão por utilização de equipamentos e máquinas a bordo dos navios; e *iii)* investigação e inquérito sobre acidentes de trabalho ocorridos a bordo, tal como a correção dessas situações perigosas.

A pergunta inicial a que propus dar resposta com esta dissertação era “Contrariando os interesses económicos dos armadores, qual o melhor tipo de registo de navios para as tripulações?”. Fundamentalmente, a dissertação não passa por perceber as vantagens do ponto de vista económico da escolha dos armadores, mas sim perceber o desempenho dos diversos Estado de bandeira quanto ao tipo de registo que desenvolvem.

As conclusões foram obtidas através de uma análise das diversas listas de *performances* dos Estados consoante o tipo de registo que desenvolvem, tendo sido considerado as publicações: *i)* *white, grey and black list* do Paris MoU de 2019; *ii)* *Flag State Performance* da ICS de 2019; *iii)* *Review of Maritime Transport* da UNCTAD de 2018; *iv)* *white, grey and black list* do Paris MoU de 2020, relativo às deficiências perante a convenção MLC de 2006; e *v)* plataforma de dados relativo aos casos de abandono pelos armadores.

Assim, através do estudo do desempenho dos diversos Estados é possível constatar que os Estados que possuem um segundo registo, seja ele unicamente para armadores nacionais ou que permita o registo de armadores estrangeiros, apresentam um desempenho mais satisfatório do que quando comparado com os Estados que possuem um registo classificado de conveniência ou convencional. Este desempenho mais satisfatório deve-se ao facto deste tipo de registo estar associado às Nações marítimas tradicionais que em tempos possuíram um registo convencional sólido e com uma estrutura desenvolvida, embora devido à vicissitude do crescimento exponencial do processo do *flagging-out* foram “obrigados” a criar este mecanismo para manter um registo de navios ativo e competitivo no Estado.

Os Estados classificados de conveniência apresentam um desempenho inferior aos segundos registos, devido em grande parte ao reconhecimento de ORs com um baixo

padrão de exigência, leia-se não-membro da IACS, que se reflete posteriormente nas deficiências e respetivas detenções aquando de uma inspeção pelo PSC.

Os registos convencionais considerados, apresentam uma *performance* inferior quando comparada com os outros dois tipos de registo, fruto de grande parte, serem Estados em desenvolvimento sem uma estrutura definida e sem os conhecimentos das Nações marítimas tradicionais.

Contudo, quero ressaltar que em todos os tipos de registos existem Estados com desempenhos bastante mais positivos ou negativos quando comparado com a média global do tipo de registo em que estão inseridos.

Posto isto, foram colocadas duas hipóteses de investigação, no qual o objetivo passava por demonstrar que os segundos registos, associados a uma Nação marítima internacional, embora com características de um registo internacional são competitivos com os registos internacionais. Assim, através de um estudo-caso, entre o maior registo de navios do mundo, Panamá Ship Registry, relacionou-se com o segundo registo que mais cresceu nos últimos anos, o Registo Internacional de Navios da Madeira.

Relativamente ao estudo-caso foram alvo de análise as publicações entre o período de 2016 e 2019 de forma a estabelecer uma relação na janela temporal de análise de 36 meses de acordo com o PSC. Assim, as publicações relevantes para o estudo foram: *i)* a circular MEPC.1/Circ.874 de 2018; *ii)* circular MSC.1/Circ.1163/Rev.12 de 2019; *iii)* plataforma GISIS: para obtenção de dados referentes ao número de ROs reconhecidas por Estado; número de acidentes reportados e acidentes investigados; e auditoria realizada aos Estados de acordo com o IMSAS; *iv)* *Status of IMO Treaties* de 2019; *v)* *Review of Maritime Transport* da UNCTAD de 2016, 2017 e 2018; *vi)* *Flag State Performance* da ICS de 2017, 2018 e 2019; *vii)* *white, grey and black list, inspection results deficiencies, inspection result KPI's* do Paris MoU de 2019; e *viii)* plataforma de dados relativamente aos casos de abandono dos marítimos.

Relativamente à segunda análise da dissertação, conclui-se que ambos os Estados cumprem de um modo geral com as atribuições a estes exigidos. De um modo mais individual por item analisado se contata, no que diz respeito aos deveres administrativos dos Estados, que ambos estão na *white list* da convenção STCW de 1978, e que os Estados de um modo geral (23%), continuam a não submeter de uma maneira regular o relatório anual perante a convenção MARPOL, como é o caso de ambos os Estados.

No que diz respeito ao relatório anual perante a OIT, o Panamá e Portugal cumpriram com as suas funções administrativas e submeteram os relatórios perante os

artigos 19.º e 22.º, não tendo os Estados, sido envolvidos em nenhum caso perante os artigos 24.º e 26.º.

No que se refere à delegação da autoridade às ORs, se observa que Portugal enquanto Estado de bandeira apenas reconhece e delega a sua autoridade em organizações reconhecidas pela IACS, enquanto que o Panamá delega a sua autoridade, num valor superior a 50%, em organismos não reconhecidos pela associação.

Quanto ao envolvimento dos navios em acidentes, o Panamá viu a sua bandeira envolvida em 87 acidentes, que resultaram numa taxa de investigação de 64%, superior à média global de 59%, entre o número de acidentes reportados e o número de acidentes com relatório final de investigação pelo Estado. O registo MAR viu-se envolvido num caso de acidente grave, do qual não foi emitido o relatório final de investigação durante o período de estudo.

Relativamente às convenções ratificadas e por ratificar os Estados, ambos ratificaram as treze convenções mais significativas. Em relação às convenções da OMI, Portugal ratificou mais convenções e protocolos do que o Panamá, estando por ratificar o mesmo número de emendas e acordos. Por outro lado, quanto à OIT, Portugal ratificou mais convenções que o Panamá e ambos os Estados ratificaram um protocolo.

Segundo a UNCTAD, o valor de navios registados no Panamá é bastante superior ao valor de navios registados no MAR, sendo o tipo de navio mais registado no Panamá os navios de granéis sólidos, com uma quota de 36% o que representa um valor de 46799 milhões de dólares. Relativamente ao registo MAR, os navios porta contentores representam mais de 60% dos navios registados, significando um valor de 4292 milhões de dólares.

Quanto aos dados do PSC, o Panamá apresenta uma taxa de detenção de 5,26%, superior à média global de 3,46%, e à média do registo MAR de 2,79%. Fruto deste desempenho, o Panamá ocupa a posição número 38 na *white list* do Paris MoU com um $ef = -0.32$, quando comparado com o lugar número 29 do registo MAR com um $ef = -0.92$.

As cinco deficiências mais encontradas a bordo dos navios a nível global dizem respeito aos itens: código ISM, portas corta fogo, publicações náuticas, cartas náuticas e livro de registo de óleos. O Panamá possui em quatro dos cinco itens um desempenho inferior à média global e Portugal possui uma média positiva em quatro dos cinco itens.

Relativamente à publicação da ICS, Portugal teve um desempenho positivo em todos os itens analisados em 2017, 2018 e 2019, embora perante o relatório de 2017 e

2019 não tenha sido alvo do número mínimo de inspeções para possuir um desempenho positivo no Qualship21, embora Portugal apresente uma *performance* potencialmente positiva atribuída no USCG Target list em ambas as publicações. Por outro lado, o Panamá nunca foi alvo do número mínimo de inspeções para possuir classificação no Qualship21 e apresenta sempre um desempenho potencialmente negativo no USCG Target List.

Ao que se refere às deficiências encontradas no âmbito da convenção MLC, tal como no desempenho geral dos Estados, ambos os Estados de bandeira possuem mais deficiências associadas à proteção da saúde, cuidados médicos, bem-estar e proteção em matéria de segurança social.

No âmbito do estudo relativo ao envolvimento dos Estados em matéria de abandono dos marítimos, o MAR viu-se envolvido num caso de abandono de marítimos, enquanto o Panamá viu a sua bandeira envolvida em 41 casos, dos quais 18 encontram-se por resolver, 17 foram resolvidos e 6 continuam a ser disputados por contestação do armador.

Quanto ao sistema de auditorias da OMI aos Estados-membros, obrigatório desde 2016, o Panamá foi auditado no período entre 06 de dezembro de 2008 e 15 de dezembro de 2008. Portugal, também, já foi auditado pela OMI, sendo que a auditoria se realizou entre 16 de abril de 2016 e 25 de abril de 2016.

É possível concluir que os Estados de bandeira possuem deveres de fiscalização dos tratados internacionais e os armadores, aos quais o Estado permitiu o seu registo, são responsáveis por implementá-los nos seus navios.

Analisando os dados estatísticos relativos ao número de acidentes, de diversas naturezas, ao número de detenções pelo PSC e ao número de casos de abandono em relação ao Estado de bandeira, existe uma diferença significativa entre os desempenhos dos Estados. Por um lado, o MAR com uma administração organizada e com um vínculo substancial entre o navio e o Estado, coordenada por inspetores experientes e reconhecidos apresenta resultados bastante satisfatórios quer no número de acidentes que viu a sua bandeira envolvida, quer no número de detenções ou casos de abandono de marítimos pelos seus armadores. Com uma taxa de deficiências passíveis de detenção abaixo da média e com um número de tripulação mínimo exigido de tripulantes nacionais ou do continente europeu, oferece uma segurança aos tripulantes associada às normas de trabalho requeridas neste registo. De salientar, no que diz respeito às condições sociais dos marítimos, o MAR possui um regime de segurança social muito competitivo,

aplicável aos membros da tripulação. Por outro, o Panamá embora com uma estrutura administrativa organizada e em cumprimento com os deveres administrativos, no que se refere aos seus deveres técnicos, o grande número de acidentes que está envolvido e a elevada taxa de detenção que está associada aos seus navios é reflexo de inspeções pelo Estado de bandeira menos satisfatórias, delegadas e executadas mais de metade das vezes por ORs não membro IACS. As condições sociais mínimas são muitas vezes, asseguradas pelos acordos dos armadores com a ITF, através de um CBA, permitindo os tripulantes possuírem algumas garantias sociais. De acordo com os dados do PSC, o Panamá mantém uma elevada taxa de deficiências passíveis de detenção relativamente às questões sociais a bordo dos seus navios. Outro fator preocupante é o elevado número de navios que o Panamá se vê envolvido na questão de abandono dos marítimos por parte dos seus armadores, sendo o Estado a nível mundial que mais casos possui de abandono.

O Panamá possui uma responsabilidade direta no número de acidentes e incidentes, tal como no número de casos de abandono dos marítimos, ao permitir o registo de navios *substandards*, associados a armadores sem escrúpulos e sem um vínculo substancial a este. Os Estados que possuem registos internacionais ratificaram grande parte das convenções aplicáveis, contudo, muitas vezes, os armadores não as aplicam devidamente nos seus navios e as ORs não executam na plenitude as suas competências.

O número de convenções ratificadas por um Estado, bem como o seu envolvimento nas assembleias da OMI, entre as quais o MSC, o MEPC e o LEG são um fator determinante para o sucesso de um Estado de bandeira. A OMI, nos últimos anos, através do sistema IMSAS, implementou um sistema de sanções contra os Estados de bandeira que não aplicam as convenções devidamente. Dessa forma, os Estados de bandeira devem adotar políticas de implementação e execução dos requisitos de todas as convenções e protocolos de prevenção da poluição e segurança dos tripulantes.

Em suma, do ponto de vista da segurança, é preferível para um tripulante um segundo registo, permitindo ou não o registo de propriedade estrangeira, com as características do Registo Internacional de Navios da Madeira do que um Estado detentor de um registo internacional com as características do Panamá Ship Registry.

Contudo, os registos classificados de conveniência pela ITF prevalecem devido à facilidade de registo, associado ao facto de o Estado permitir a posse e/ou o controlo dos seus navios por cidadãos estrangeiros, muitas vezes representados por escritório de advocacia, sendo estes o representante legal do navio no Estado do registo. Estes Estados não possuem grandes restrições quanto à idade ou ao tipo do navio a registar, sendo que,

muitas vezes, apenas exigem uma auditoria prévia aquando do registo. Os impostos sobre os rendimentos dos navios são relativamente baixos ou inexistentes, sendo, maioritariamente, apenas cobradas as taxas de inscrição do navio e as comissões anuais aplicáveis mediante a arqueação do navio. Outro aspecto relevante que os armadores procuram neste tipo de registo é a ausência de restrições relativas à nacionalidade dos tripulantes, uma vez que o custo associado ao *manning* é possível gerir e os armadores que registam os navios nos Estados classificados de conveniência, procuram tripulações de Estados em desenvolvimento, com salários inferiores à média quando comparado com tripulações de Estados desenvolvidos. A ausência da ratificação de algumas das convenções aplicáveis à segurança das tripulações e ao meio marinho por estes Estados e a ausência do controlo eficaz pelo Estado de bandeira nas suas funções técnicas, permitem aos armadores desenvolverem a sua operação comercial em Estados em desenvolvimento, tornando-se assim num fator que os armadores procuram neste tipo de Estados.

Bibliografia

Livros:

CARVALHO, P., RAMOS, M., Haro, F. *et al.* (2016). *Investigação em Ciências Sociais. Guia Prático do Estudante*. Lisboa, PACTOR

CASTRO E SILVA, R. (1979). *Arte Naval Moderna: Aparelho e Manobra dos Navios*. Vila Nova de Famalicão, Editorial de Marinha. 9ª Edição

COLES, R. & WATT, E. (2009). *Ship Registration: Law and Practice*. London, Informa. 2ª Edição

CRAWFORD, J (2007). *The Creation of States in International Law*. Oxford, Clarendon Press. 2ª Edição

DE SOUZA, F. (2009). *Noções de Economia dos transportes marítimos*. EUA, Division for Ocean Affairs and Law of the Sea

LIMA, J., VARELA, F. (1987) – *Código Civil Anotado, Volume I (Arts. 1.º a 761.º)*. Coimbra Editora, 4.ª Edição

MANSELL, J. (2010). *Flag State Responsibility: Historical Development and Contemporary Issue*. London: Springer.

MARQUES ESPARTEIRO, A. (2001). *Dicionário Ilustrado de Marinha*. Lisboa, Clássica Editora

PACETTI, T., CAETANO, L. (1998). *O Direito Marítimo da OIT e a sua Influência na Ordem Jurídica Portuguesa*. Lisboa, Centro de Informação Científica e Técnica.

Capítulo de Livros:

CORDEIRO, A. (2012). – “Da natureza jurídica de navio” - O Navio em Direito Internacional” in *II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo - 11 e 12 de Novembro – O Navio*. Coimbra, Edições Almedina

INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION (2019c). “Flag of Convenience in History – The first 100 years of the ITF”. Pp. 135-144 Disponível em: <https://www.itfglobal.org/sites/default/files/node/resources/files/chapter14.pdf> consultado a 20 de Agosto de 2019

PINHEIRO, L. (2012). “Temas de Direito Marítimo II. O Navio em Direito Internacional” in *II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo - 11 e 12 de Novembro – O Navio*. Pp. 448 – 476. Coimbra, Edições Almedina

VON BOHM-AMOLLY, A. (2012). “Registo de navios” - O Navio em Direito Internacional” in *II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo - 11 e 12 de Novembro – O Navio*. Coimbra, Edições Almedina

WALCZAK, A. (2014). “Methods of port state control assessment of ships flying a specific flag” in *Scientific Journals of Maritime University of Szczecin*. Pp.156-160. Disponível em: <https://yadda.icm.edu.pl/baztech/element/bwmeta1.element/baztech-9f00ce5c-7d0c-4d6d-9a1e-9aa811a1651c/c/Walczak.pdf> consultado a 16 de outubro de 2019

Artigos científicos:

GALIĆ, S., LUŠIĆ, Z. e SKOKO, I. (2014). “The Role and Importance of Safety in Maritime Transportation” in Book of Proceedings, 6.^a Edição, pp. 186 – 200. Croatia, Faculty of Maritime Studies Split. Disponível em: http://www.pfst.unist.hr/imsc/archive/2014/IMSC2014_proceedings.pdf, consultado a 23 de fevereiro de 2019

GOODMAN, C. (2009). “The Regime for Flag State Responsibility in International Fisheries Law - Effective Fact, Creative Fiction, or Further Work Required?” in Australian and New Zealand Maritime Law Journal, n. 23, p. 157. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/266440227_The_Regime_for_Flag_State_Responsibility_in_International_Fisheries_Law_-_Effective_Fact_Creative_Fiction_or_Further_Work_Required, consultado a 5 de fevereiro de 2019

HAMAD, H. (2016). “The Roles of Flag States in Maritime Security Governance: A Case Study of the East African Community” in Research on Humanities and Social Science. Vol.6, No.14, pp. 95-112. Londres, Law School - University of Greenwich. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/308308601_The_Roles_of_Flag_States_in_Maritime_Security_Governance_A_Case_Study_of_the_East_African_Community, consultado a 27 de fevereiro de 2019

JUNIOR, O. (2019). “Segurança Marítima e Bandeiras de Conveniência” pp. 1-14. – Brasil, Universidade do Vale do Itajaí. Disponível em https://www.researchgate.net/publication/266466774_Seguranca_Maritima_e_Bandeiras_de_Conveniencia consultado a 25 janeiro de 2019

NOYES, J., WALKER, G. (2002). “Definitions for the 1982 Law of the Sea Convention” in California Western International Law Journal, Vol. 32, pp. 343-386. Disponível em : <https://scholarlycommons.law.cwsl.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1201&context=cwslj> consultado a 15 de fevereiro de 2019

PALLIS, A., CORRES, A. (2008). “Flag State Performance: An empirical analysis” in *WMU journal of maritime affairs*. Aegean, University of the Aegean. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/225768623_Flag_state_performance_An_empirical_analysis?enrichId=rgreq-2050b7f3d2c6b4f78a1f1468f810d721-XXX&enrichSource=Y292ZXJQYWdlOzlyNTc2ODYyMztBUzo5OTg2MDYwMjY4NzQ5NEAxNDAwODIwMDMxNDU4&el=1_x_3&_esc=publicationCoverPdf consultado a 15 de outubro de 2019

Sítios online:

Commissariat aux Affaires Maritimes (s.d) – *Attributions*. Disponível em: <https://cam.gouvernement.lu/fr.html>, consultado a 24 de setembro de 2020

Costa, A. (2014). *A UNCLOS, O Mar Livre E As Bandeiras De Conveniência*. Disponível em <https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2014/02/a-unclos-o-mar-livre-e-as-bandeiras-de-conveniencia.pdf>, consultado a 13 de março de 2019

De Baere, K., Verstraelen, H. (2013). *Port State Control*. Disponível em: <http://textbook.ncmm.no/index.php/textbook-of-maritime-medicine/54-textbook-of-maritime-medicine/14-ship-control/709-port-state-control> consultado a 15 de outubro de 2019

Diário da República Eletrónico (2020). *Decreto-lei n.º 96/89 e Modificações Sofridas*. Disponível em : https://dre.pt/web/guest/analisejuridica/-/aj/30446088/associacoesDetails/normal?p_p_auth=yhGZi3Nq&AnaliseJuridica_WAR_drefrontofficeportlet_tipoAssocId=162&AnaliseJuridica_WAR_drefrontofficeportlet_complete=true, consultado a 29 de setembro de 2020.

Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (2013). *Esquema de Auditorias aos Estados-Membros*. Disponível em: https://acessoreservado.dgrm.mm.gov.pt/xportal/xmain?xpid=dgrm&xpgid=genericPageV2&conteudoDetalhe_v2=3765364, consultado a 08 de setembro de 2020

Economias (2017). *Benchmarking: definição, exemplos, tipos e vantagens*. Disponível em: <https://www.economias.pt/benchmarking/>, consultado a 7 de setembro de 2020.

European Maritime Safety Agency (2019). *THETIS Information System*. Disponível em: <http://www.emsa.europa.eu/infographics/item/3534-thetis-information-system.html>, consultado a 18 de setembro de 2020

Fundação Francisco Manuel dos Santos (2019). *Direitos e deveres dos cidadãos*. Disponível em: <https://www.direitosedeveres.pt/q/vida-pessoal-e-familiar/pessoas-colectivas/que-tipos-de-pessoas-colectivas-existem>, consultado a 7 de setembro de 2020

Gerhardt, T; Silveira, D. (2009). *Métodos de Pesquisa*. Brasil, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Disponível em <http://www.ufrgs.br/cursopgdr/downloadsSerie/derad005.pdf>, consultado a 6 de outubro de 2019.

Hosanee, N. (2008). *A Critical Analysis of Flag State Duties Laid Down Under Article 94 of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea*. EUA - Nippon Foundation Fellowship. Disponível em: https://www.un.org/Depts/los/nippon/unfff_programme_home/fellows_pages/fellows_papers/hosanee_0910_mauritius.pdf, consultado a 23 de fevereiro de 2019

Infopédia Dicionários Porto Editora (2020a). *Guerra dos Trinta Anos (1618-1648)*. Disponível em: [https://www.infopedia.pt/\\$guerra-dos-trinta-anos-\(1618-1648\)](https://www.infopedia.pt/$guerra-dos-trinta-anos-(1618-1648)), consultado a 3 de setembro de 2020.

Infopédia Dicionários Porto Editora (2020b). *Cidade-Estado*. Disponível em: <https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/cidade-estado>, consultado a 5 de setembro de 2020.

International Association of Classification Societies (2019). *Members*. London, IACS. Disponível em: <http://www.iacs.org.uk/about/members/>, consultado a 1 de outubro de 2019

International Chamber of Shipping (2017). *Shipping Industry Flag State Performance Table*. Disponível em: <https://maritimecyprus.files.wordpress.com/2017/02/ics-shipping-industry-flag-state-performance-table-2016-2017s.pdf> consultado a 12 de outubro de 2019

International Chamber of Shipping (2018). *Shipping Industry Flag State Performance Table*. Disponível em: https://maritimecyprus.files.wordpress.com/2018/03/ics_flag-state-performance-table-2017-2018.pdf consultado a 12 de outubro de 2019

International Chamber of Shipping (2019a). *Shipping Industry Flag State Performance Table*. Disponível em: <https://www.ics-shipping.org/free-resources/flag-state-performance-table> consultado a 12 de outubro de 2019

International Chamber of Shipping (2019b). *Shipping and World Trade*. Disponível em: <https://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade> consultado a 20 de setembro de 2019

International Labour Conference – Amendments of 2014 to the Maritime Labour Convention, 2006 a 11/06/2014. Genebra, ILC. Disponível em: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:51::NO:RP:P51_CONTENT_REPOSITORY_ID:3257890, consultado a 23 de Setembro de 2020.

International Labour Conference – Amendments of 2016 to the Maritime Labour Convention, 2006 a 21/07/2016. Genebra, ILC. Disponível em: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:51::NO:RP:P51_CONTENT_REPOSITORY_ID:3303971, consultado a 23 de Setembro de 2020.

International Labour Conference – Amendments of 2016 to the Maritime Labour Convention, 2006 a 21/07/2016. Genebra, ILC. Disponível em: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:51::NO:RP:P51_CONTENT_REPOSITORY_ID:3952969, consultado a 23 de Setembro de 2020.

International Labour Organization (2017a). *ILO Constitution*. Disponível em: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:62:0::NO:62:P62_LIST_ENTRIE_ID:2453907:NO#A19, consultado a 20 de setembro de 2020

International Labour Organization (2017b). *MLC,2006 – Maritime Labour Convention, 2006*. Disponível em: <https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:80001:0> consultado a 15 de setembro de 2019

International Labour Organization (2017c). *Ratification by country*. Disponível em: <https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11001::NO::> consultado a 15 de setembro de 2019

International Labour Organization (2017d). *Regular reporting: ratified conventions (Art.22/35)*. Disponível em: <https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11002::NO::>, consultado a 27 de setembro de 2020

Internacional Labour Organization (2020). *Database on reported incidents of abandonment of seafarer*. Disponível em: <https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home>, consultado a 27 de setembro de 2020

International Maritime Organization (2017a). *GISIS: Recognized Organizations*. Disponível em: <https://gisis.imo.org/Public/RO/Default.aspx> consultado a 1 de outubro de 2019

International Maritime Organization (2017b). *GISIS: Marine Casualties and Incidents*. Disponível em: <https://gisis.imo.org/Public/MCI/Search.aspx> consultado a 15 de setembro de 2019

International Maritime Organization (2017c). *GISIS: Contact Points*. Disponível em: <https://gisis.imo.org/Public/CP/ContactDetails.aspx?Action=View&ID=6568&List=SIC> I consultado a 15 de setembro de 2019

International Maritime Organization (2017d). *GISIS: Member State Audit*. Disponível em: <https://gisis.imo.org/Public/MSA/ReportsOverview.aspx> consultado a 29 de setembro de 2019

International Maritime Organization (2019a). *Implementation, Control and Coordination*. Disponível em : <http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/ImplementationOfIMOInstruments.aspx> consultado a 25 de março de 2019

International Maritime Organization (2019b). *Member State Audit Scheme & Implementation Support*. Disponível em <http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/default.aspx> consultado a 25 de março de 2019

International Maritime Organization (2019c). *IMO Member State Audit Scheme*. Disponível em <http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/AuditScheme.aspx> consultado a 25 de março de 2019

International Maritime Organization (2019d). *Casualties*. Disponível em: <http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Casualties/Pages/Default.aspx> consultado a 25 de março de 2019

International Maritime Organization (2019e). *Recognized Organization*. Disponível em: <http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/RecognizedOrganizations.aspx> consultado a 8 de agosto de 2019

International Maritime Organization (2019f). *Port State Control*. Disponível em: <http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx> consultado a 25 de setembro de 2019

International Maritime Organization (2019g). *Member States*. Disponível em: <http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/MemberStates.aspx> consultado 10 de setembro de 2019

International Maritime Organization (2019h). *Convention: Adoption, Entry into force, Accession, Amendment, Enforcement, Tacit acceptance procedure*. Disponível em: <http://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Home.aspx> consultado a 15 de setembro de 2019

International Maritime Organization (2019j). *Status of Convention*. Disponível em: <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx> consultado a 24 de setembro de 2019

International Maritime Organization (2020a). *Seafarer abandonment*. Disponível em: <http://www.imo.org/en/OurWork/Legal/Pages/Seafarer-abandonment.aspx>, consultado a 27 de setembro de 2020.

International Maritime Organization (2020b). *IMO identification number schemes*. Disponível em: <http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/IMO-identification-number-scheme.aspx>, consultado a 18 de setembro de 2020

International Transport Workers' Federation (2019a). *About us*. Disponível em: <https://www.itfseafarers.org/en/about-us> consultado a 20 de Agosto de 2019

International Transport Workers' Federation (2019b). *Flags of Convenience No Place to Hide*. Disponível em: <https://www.itfseafarers.org/files/seealsodocs/9186/FOC%20flags.pdf> consultado a 20 de Agosto de 2019

International Transport Workers' Federation (2020a). *ITF Agreements*. Disponível em: <https://www.itfseafarers.org/en/your-rights/itf-agreements>, consultado a 18 de setembro de 2020

International Transport Workers' Federation (2020b). *ITF Inspectors*. Disponível em: <https://www.itfseafarers.org/en/about-us/itf-inspectors>, consultado a 18 de setembro de 2020

Lyod, Duhaime's (2019). *Duhaime's Law Dictionary*. Disponível em <http://www.duhaime.org/LegalDictionary/L/LawofNations.aspx>, consultado a 21 de fevereiro de 2019

Organização Internacional da Trabalho - Lisboa (s.d.a) – Visita Guiada – O Trabalho não é mercadoria. Disponível em: <https://www.ilo.org/lisbon/visita-guiada/lang--pt/index.htm> consultado a 8 de setembro de 2020

Organização Internacional da Trabalho - Lisboa (s.d.b) – Trabalho Marítimo. Disponível em: https://www.ilo.org/lisbon/temas/WCMS_650797/lang--pt/index.htm consultado a 10 de setembro de 2020

Panitchpakdi, S. (2012). *Review of Maritime Transport in United Nations Conference on trade and Development*. Genebra, United Nations. Disponível em: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012_en.pdf consultado a 10 de janeiro de 2019

Paris MoU (s.d). *Explanatory note – “White, Grey, and Black List”*. Disponível em: https://www.parismou.org/system/files/Explanatory%20Notes%20Annual_0.pdf consultado a 16 de outubro de 2019

Paris MoU (2019a). *Statistics & Current List - White, Grey and Black List*. Disponível em: <https://www.parismou.org/detentions-banning/white-grey-and-black-list> consultado a 26 de setembro de 2019

Paris MoU (2019b). *History – A short history of the Paris MoU on PSC*. Disponível em: <https://www.parismou.org/about-us/history> consultado a 26 de setembro de 2019.

Paris MoU (2019c). *Statistics & Current List - Inspections results, KPi's*. Disponível em: <https://www.parismou.org/inspection-search/inspections-results-kpis> consultado a 26 de setembro de 2019.

Paris MoU (2019d). *Statistics & Current List - Inspection Results Deficiencies*. Disponível em: <https://www.parismou.org/inspection-search/inspection-results-deficiencies> consultado a 26 de setembro de 2019.

Paris MoU (2020). *Statistics & Current List - Inspections results, KPi's*. Disponível em: <https://www.parismou.org/inspection-search/inspection-results-deficiencies> consultado a 3 de setembro de 2020.

Prefectura Naval (2017). *Acuerdo de Viña del Mar – Historia del Acuerdo*. Disponível em: <https://alvm.prefecturanaval.gob.ar/cs/Satellite?c=Page&cid=1434394750120&pagina me=CIALA%2FPage%2FtemplateSeccionCialaFULLTEXT> consultado a 26 de setembro de 2019

Registre International Français (2020). *Que navire immatriculer au RIF?*. Disponível em : <http://www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr/quel-navire-immatriculer-au-rif-r98.html>, consultado a 20 de setembro de 2020

Sardinha, Á. (2013). *Registo de navios - Estados de bandeira*. Lisboa, Coleção Mar Fundamental. Disponível em <https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/09/registo-de-navios-estados-de-bandeira.pdf>, consultado de 12 de março de 2019

Sardinha, Á; Machado, J; Krus, V. (2013). *ISM – International Safety Management Code – Código de Gestão da Segurança*. Lisboa, Escola Superior Náutica Infante D. Henrique. Disponível em: https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/ism_cc3b3digo-de-gestc3a3o-da-seguranc3a7a_dez2013.pdf, consultado a 14 de setembro de 2020.

Seafarers' Rights International (2019). *Flag State Responsibilities and Seafarers' Right - History and role of the Flag State*. Disponível em: <https://seafarersrights.org/flag-state-responsibilities-and-seafarersrights/>, consultado a 27 de fevereiro de 2019

Sociedade de Desenvolvimento da Madeira (2017). *Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR)*. Disponível em: <https://www.ibc-madeira.com/images/eBrochures/Brochure-MAR-pt/>, consultado a 1 de setembro de 2020

Sociedade de Desenvolvimento da Madeira (2020). *Registo de Navios & Sociedades de Shipping*. Disponível em: <https://www.ibc-madeira.com/pt/ship-registration/ship-register-and-shipping-companies.html> , consultado a 1 de setembro de 2020

Souza, Danilo Coelho (2015). *Direito consuetudinário - Advocacia e Consultoria Jurídica*. Disponível em: <https://juridicocerto.com/p/danilocsouza/artigos/direito-consuetudinario-1324>, consultado a 3 de setembro de 2020

Comunicações:

International Labour Organization (2019). *Application of International Labour Standards 2019*. ILO, Genebra. Disponível em https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_670146.pdf consultado a 12 de setembro de 2019

United Nations Conference on Trade and Development (2016). *Review of Maritime Transport*. United Nations, Genebra. Disponível em <https://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1650> consultado a 21 de setembro de 2019

United Nations Conference on Trade and Development (2017). *Review of Maritime Transport*. United Nations, Genebra. Disponível em <https://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1890> consultado a 21 de setembro de 2019

United Nations Conference on Trade and Development (2018). *Review of Maritime Transport*. United Nations, Genebra. Disponível em <https://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=2245> consultado a 21 de setembro de 2019

Convenções e Legislação:

Circular MSC/Circ.1010 - *Communication of Information on the Authorization of Recognized Organizations* de 10/07/2001. Londres, IMO. Disponível em: <http://docs.yasinskiy.net/books/imo-msc-circ/1010.pdf>, consultado a 23 de setembro de 2020

Circular MSC-MEPC.3/Circ.3 - *Casualty-Related Matters Reports on Marine Casualties and Incidents. Revised Harmonized Reporting Procedures* de 18-11-2014. Londres, IMO. Disponível em: <http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Casualties/Documents/MSC-MEPC.3-Circ.3.pdf>, consultado a 28 de setembro de 2020

CNUDM (1994). Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Disponível em: http://www.pgdlisboa.pt/leis/lei_mostra_articulado.php?nid=1699&tabela=leis&ficha=1&pagina=1, consultado a 15 janeiro de 2019

Conferência Internacional do Trabalho (2006). Convenção do Trabalho Marítimo: adotada a 23 de Fevereiro de 2006. Nações Unidas, Genebra. Disponível em: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_090300.pdf consultado a 7 de setembro de 2020

Decreto-Lei N.º 61/2012 - Regulamento de Inspeção de Navios Estrangeiros. Diário da República n.º 53/2012, de 14-03-2012. Lisboa, Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território. Disponível em: <https://dre.pt/pesquisa/-/search/553454/details/maximized> consultado a 15 de outubro de 2019

Decreto-Lei N.º 92/2018 – Regime especial de determinação da matéria coletável com base na tonelagem dos navios e embarcações, um regime fiscal e contributivo aplicável aos tripulantes e um registo de navios e embarcações simplificado. Diário da República n.º 218/2018 de 13-11-2018. Lisboa, Presidência do Conselho de Ministros. Disponível em: <https://dre.pt/web/guest/pesquisa/-/search/116950303/details/normal?q=++DL+n.º%2092%2F2018>, consultado a 15 de setembro

Decreto-Lei N.º 193/98 - Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e para a Prevenção da Poluição (Código ISM). Diário da República n.º 157/1998, de 10-07-1998. Lisboa, Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território. Disponível em: <https://dre.pt/web/guest/pesquisa/-/search/485043/details/normal?q=ISM>, consultado a 14 de setembro de 2020.

Decreto-Lei N.º 196/98 – Regime Jurídico da Atividade dos Transportes Marítimos. Diário da República n.º 157/1998 de 10-07-1998. Lisboa, Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território. Disponível em: <https://dre.pt/pesquisa/-/search/485060/details/maximized> consultado a 28 de agosto de 2020

Decreto-Lei N.º 201/98 - Estatuto legal do navio. Diário da República n.º 157/1998, de 10/07/1998. Lisboa, Ministério da Justiça. Disponível em: <https://dre.pt/pesquisa/-/search/485052/details/maximized> consultado a 10 de março de 2019

Decreto-Lei N.º 44490 – Convenção Sobre o Alto Mar (1958). Diário da República I, n.º 177, de 03/08/1962. Lisboa, Ministério Público. Disponível em: <http://gddc.ministeriopublico.pt/sites/default/files/documentos/instrumentos/dl44490B.pdf>, consultado a 15 de janeiro de 2019

International Maritime Organization (1973). Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios. IMO, London. Disponível em: https://www.fd.unl.pt/docentes_docs/ma/jc_MA_26322.pdf , consultado a 10 de março de 2019

International Maritime Organization (1981). International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954: As Amended in 1962 and 1969. IMO, London. Disponível em: http://www.greenhome.co.me/fajlovi/greenhome/attach_fajlovi/eng/projects/green-resource-centar/2011/10/pdf/International_Convention_for_the_Prevention_of_Pollution_of_the_Sea_by_Oil.pdf consultado a 10 de março de 2019

International Maritime Organization (2019i). Status of IMO Treaties 2019. IMO, Londres. Disponível em: <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202019.pdf> consultado a 24 de setembro de 2019

ParisMoU (2014a). Annex VII – Ship Risk Profile in Paris Memorandum of Understanding on Port State Control. Holanda, ParisMoU. Disponível em: <http://Safety.apple.com.pzcqtnw.x9awpvvgqzbt1qr5esdmflj2lzwpn6ba.icu> consultado a 15 de outubro de 2019

ParisMoU (2014b). Annex VIII – Inspection and Selection Scheme in Paris Memorandum of Understanding on Port State Control. Holanda, ParisMoU. Disponível em: <https://www.parismou.org/sites/default/files/Annex%208%20Paris%20MoU%20Annex%208%20Inspection%20and%20Selection%20Scheme.pdf>, consultado a 15 de outubro de 2019

Resolução A.851(20) – General Principles for Ship Reporting System and Ship Reporting Requirements, Including Guidelines for Reporting Incidents Involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants de 27/11/1997. Londres, IMO. Disponível em: [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.851\(20\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.851(20).pdf), consultado a 23 de setembro de 2020

Resolução A.930(22) - Guidelines on Provision of Financial Security in Case of Abandonment of Seafarers de 29/11/ 2001. Londres, IMO. Disponível em: [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.930\(22\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.930(22).pdf) consultado a 27 de setembro de 2020

Resolução A.959(23) - Format and Guidelines for the Maintenance of the Continuous Synopsis Record (CSR) de 4/03/2003. Londres, IMO. Disponível em: [http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Guidance/Documents/A.959\(23\).pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Guidance/Documents/A.959(23).pdf), consultado a 22 de setembro de 2020

Resolução A.1070(28) – IMO Instruments Implementation Code (III Code). Londres, IMO. Disponível em: [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.1070\(28\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.1070(28).pdf) consultado a 27 de março de 2019

Resolução MEFS/20008/8 - Guidelines for flag State inspections under the Maritime Labour Convention, 2006 de 19 de setembro de 2008. Genebra, ILO. Disponível em: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/meetingdocument/wcms_099068.pdf consultado a 10 de setembro

Resolução MEPC.1/Circ. 874 – Summary Reports and Analysis of Mandatory Reports under MARPOL for Period 2011 to 2016, de 31/01/2018. Londres, IMO. Disponível em <https://www.transportstyrelsen.se/contentassets/4a0d323d5b00481d86c0e104e99b7134/874.pdf> consultado a 10 de Setembro de 2019

Resolução MSC.255(84) – Adoption of the Code of the International Standards and Recommend Pratices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident. Londres, IMO. Disponível em: [http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Casualties/Documents/Res.%20MSC.255\(84\)%20Casualty%20Investigation%20Code.pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Casualties/Documents/Res.%20MSC.255(84)%20Casualty%20Investigation%20Code.pdf) consultado a 28 de março de 2019

Resolução MSC.349(92) - Code for Recognized Organizations (RO Code). Londres, IMO. Disponível em : [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Maritime-Safety-Committee-\(MSC\)/Documents/MSC.349\(92\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Maritime-Safety-Committee-(MSC)/Documents/MSC.349(92).pdf) consultado a 10 de agosto de 2019

Resolução MSC/Circ. 978 – International Convention on Stantards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978 de 6 de dezembro de 2000. Londres, IMO. Disponível em: <https://www.transportstyrelsen.se/contentassets/ba27c65623914233bf04cb2885e4b26d/978.pdf> consultado a 11 de setembro de 2019

Resolução MSC.1/Circ.797/Rev.32 – Training and Watchkeeping de 10 de dezembro de 2018. Londres, IMO. Disponível em: <https://www.transportstyrelsen.se/contentassets/ba27c65623914233bf04cb2885e4b26d/797-rev32.pdf> consultado a 11 de setembro de 2019

Resolução MSC.1/Circ. 1163/Rev.12 – International Convention on Stantards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978 de 9 de julho de 2019. Londres, IMO. Disponível em <https://www.deutsche-flagge.de/de/redaktion/dokumente/dokumente-bsh/weisse-liste> consultado a 11 de setembro de 2019

Resolução MSC-MEPC.6/Circ.17 – National Contact Points for Safety and Pollution Prevention and Response de 01/05/2019. Londres, IMO. Disponível em [http://www.imo.org/en/OurWork/Circulars/Documents/MSC-MEPC.6-Circ.17%20-%20National%20Contact%20PointsFor%20Safety%20And%20Pollution%20Prevention%20And%20Response%20\(Secretariat\)%20\(3\).pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Circulars/Documents/MSC-MEPC.6-Circ.17%20-%20National%20Contact%20PointsFor%20Safety%20And%20Pollution%20Prevention%20And%20Response%20(Secretariat)%20(3).pdf) consultado a 11 de setembro de 2019

United Nations Conference on Trade and Development (1986). United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships: adopted in February 1986. United Nations, Genebra. Disponível em https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdrsconf23_en.pdf consultado a 10 de março de 2019

Teses:

BERNFELD, J (2007). *States, Ships, and Secondary Registers: Examining Sovereignty and Standards in a Globalized World*. Cardiff, Cardiff University. Disponível em: <https://orca.cf.ac.uk/55744/1/U584266.pdf> consultado a 15 de outubro de 2019

SYAFIUDDIN, S (2016). *An analysis of the implementation of flag states obligations in Indonesia A case study for flag state performance*. Malmö, World Maritime University Dissertations. Disponível em: http://commons.wmu.se/all_dissertations/524, consultado a 17 de janeiro de 2019

RAMOS, M (2018). *Aspectos jurídicos críticos do regime da hipoteca de navios na lei portuguesa: as inovações contempladas no Registo Internacional de Navios da Madeira*. Lisboa, Universidade Lusíada de Lisboa. Disponível em http://repositorio.ulusiada.pt/bitstream/11067/3850/1/md_maria_ramos_dissertacao.pdf, consultado a 20 de março de 2019.

Anexos

Anexo I – Certificado de Trabalho Marítimo

Certificado de Trabalho Marítimo

(Nota: o presente Certificado deve ser acompanhado de uma Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo)

Emitido nos termos das disposições do Artigo V e do Título 5 da Convenção do Trabalho Marítimo, 2006 (adiante designada "a Convenção") sob a autoridade do governo de:

.....
(designação completa do Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar)

por

.....
(designação completa e morada completa da autoridade competente ou da organização reconhecida devidamente autorizada nos termos das disposições da Convenção)

Características do navio

Nome do navio

Distintivo do navio em número ou letras

Porto de registo

Data de registo

Arqueação bruta¹

Número OMI

Tipo de navio

Nome e morada do armador²

1 Para os navios cobertos pelas disposições transitórias relativas à arqueação adoptadas pela IMO, a arqueação bruta é a indicada na rubrica OBSERVAÇÕES do Certificado Internacional de Arqueação dos Navios (1969). (Artigo II. 1c) da Convenção).

2 *Armador* designa o proprietário do navio ou qualquer entidade ou pessoa, tal como o gestor, agente ou fretador a casco nu, a quem o proprietário tenha confiado a responsabilidade da exploração do navio e que, assumindo essa responsabilidade, tenha aceite encarregar-se das tarefas e obrigações que incumbem aos armadores nos termos da presente Convenção, independentemente de outras entidades ou pessoas assumirem, em seu nome, a execução de algumas dessas tarefas ou responsabilidades. (Artigo II. 1j) da Convenção).

Certifica-se que:

1. O navio foi inspeccionado e verificou-se a sua conformidade com as prescrições da Convenção e com as disposições da Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo anexa.
2. As condições de trabalho e de vida dos marítimos, tal como especificadas no Anexo A5-I da Convenção, correspondem às disposições da legislação nacional adoptada pelo país supramencionado para aplicar a Convenção. Estas disposições nacionais constam da Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo, Parte I.

O presente Certificado é válido até sem prejuízo de inspecções realizadas em conformidade com as disposições das Normas A5.1.3 e A5.1.4 da Convenção.

O presente Certificado é apenas válido quando acompanhado da Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo emitida em a

Data da inspecção com base na qual se emitiu o presente Certificado Emitido em a

Assinatura do funcionário devidamente autorizado a emitir o Certificado

(Selo branco ou carimbo da autoridade emissora, conforme apropriado)

Averbamentos para inspecção intermédia obrigatória e, se aplicável, inspecção suplementar

Certifica-se que o navio foi inspeccionado em conformidade com as disposições das Normas A.5.1.3 e A5.1.4 da Convenção e que as condições de trabalho e de vida dos marítimos especificadas no Anexo A5-I da Convenção foram consideradas conformes às prescrições nacionais adoptadas pelo país supramencionado para aplicação da Convenção.

Inspeção intermédia:

(a efectuar entre a segunda e a terceira datas de aniversário do certificado)

Assinatura:

(Assinatura do funcionário autorizado)

Local:

Data:

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme o caso)

Averbamentos adicionais (se aplicável)

Certifica-se que o navio foi sujeito a uma inspeção adicional para verificação da sua conformidade com as prescrições nacionais que aplicam a Convenção, de acordo com o disposto na Norma A3.1, parágrafo 3, da Convenção (novo registo ou alteração substancial do alojamento) ou por outros motivos.

<i>Inspeção adicional:</i> (se aplicável)	Assinatura:
	(Assinatura do funcionário autorizado)
	Local:
	Data: (Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme o caso)

<i>Inspeção adicional:</i> (se aplicável)	Assinatura:
	(Assinatura do funcionário autorizado)
	Local:
	Data: (Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme o caso)

<i>Inspeção adicional:</i> (se aplicável)	Assinatura:
	(Assinatura do funcionário autorizado)
	Local:
	Data: (Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme o caso)

Anexo II – Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo

Convenção do Trabalho Marítimo, 2006

Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo - Parte I

(Nota: a presente Declaração deve acompanhar o Certificado de Trabalho Marítimo do navio)

Emitida sob a autoridade de:

(inserir o nome da autoridade competente conforme definida no Artigo II, parágrafo 1, alínea a), da Convenção)

O navio com as seguintes características:

Nome do navio	Número OMI	Arqueação bruta

é explorado de acordo com as prescrições da Norma A5.1.3 da Convenção do Trabalho Marítimo, 2006.

O abaixo assinado declara, em nome da autoridade competente supramencionada, que:

- a) as disposições da Convenção do Trabalho Marítimo estão totalmente incorporadas nas prescrições nacionais abaixo indicadas;
- b) estas prescrições nacionais estão contidas nas disposições nacionais abaixo referidas; são fornecidas explicações relativas ao conteúdo destas disposições, se necessário;
- c) os detalhes de qualquer disposição equivalente no conjunto, aplicável nos termos dos parágrafos 3 e 4 do Artigo VI, , são fornecidos <sob a rubrica correspondente das prescrições nacionais a seguir enumeradas> <na secção a seguir prevista para o efeito> *(riscar o que não interessa)*;
- d) quaisquer isenções concedidas pela autoridade competente ao abrigo do Título 3 estão claramente indicadas na secção a seguir prevista para o efeito;
- e) as prescrições relativas a uma categoria específica de navios previstas pela legislação nacional são igualmente mencionadas sob a rubrica correspondente.

1. Idade mínima (Regra 1.1)
2. Certificado médico (Regra 1.2)
3. Qualificação dos marítimos (Regra 1.3)
4. Contratos de trabalho marítimo (Regra 2.1)
5. Recurso a serviços de recrutamento e colocação privados, licenciados ou certificados ou regulamentados (Regra 1.4)
6. Duração do trabalho ou do descanso (Regra 2.3)
7. Lotações (Regra 2.7)
8. Alojamento (Regra 3.1)
9. Instalações de lazer a bordo (Regra 3.1)
10. Alimentação e serviço de mesa (Regra 3.2)
11. Saúde e segurança e prevenção dos acidentes (Regra 4.3)
12. Cuidados médicos a bordo (Regra 4.1)
13. Procedimentos de queixa a bordo (Regra 5.1.5)
14. Pagamento dos salários (Regra 2.2)

Nome:

Categoria:

Assinatura:

Local:

Data:

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme o caso)

Disposições equivalentes no conjunto
(Nota: riscar o parágrafo não aplicável)

São a seguir indicadas as disposições equivalentes no conjunto, aplicáveis em conformidade com os parágrafos 3 e 4 do Artigo VI, da Convenção, com excepção das acima mencionadas (*inserir descrição, se aplicável*):

.....

Não é aplicável qualquer disposição equivalente no conjunto.

Nome:
Categoria:
Assinatura:
Local:
Data:
(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme o caso)

Isenções

(Nota: riscar o parágrafo não aplicável)

São a seguir indicadas as isenções concedidas pela autoridade competente, em conformidade com o Título 3 da Convenção:

.....

Nenhuma isenção foi concedida.

Nome:
Categoria:
Assinatura:
Local:
Data:
(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme o caso)

Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo - Parte II

Medidas adoptadas para assegurar a conformidade contínua entre duas inspecções

As seguintes medidas foram adoptadas pelo armador, cujo nome consta do Certificado de Trabalho Marítimo anexo à presente Declaração, para assegurar a conformidade contínua entre as inspecções:

(Indique a seguir as medidas adoptadas para assegurar a conformidade com cada um dos elementos enunciados na Parte I)

1. Idade mínima (Regra 1.1)
.....
2. Certificado médico (Regra 1.2)
.....
3. Qualificação dos marítimos (Regra 1.3)
.....
4. Contratos de trabalho marítimo (Regra 2.1)
.....
5. Recurso a serviços de recrutamento e colocação privados, licenciados ou certificados ou regulamentados (Regra 1.4)
.....
6. Duração do trabalho ou do descanso (Regra 2.3)
.....
7. Lotações (Regra 2.7)
.....
8. Alojamento (Regra 3.1)
.....
9. Instalações de lazer a bordo (Regra 3.1)
.....
10. Alimentação e serviço de mesa (Regra 3.2)
.....
11. Saúde e segurança e prevenção dos acidentes (Regra 4.3)
.....
12. Cuidados médicos a bordo (Regra 4.1)
.....
13. Procedimentos de queixa a bordo (Regra 5.1.5)
.....
14. Pagamento dos salários (Regra 2.2)
.....

Eu, abaixo assinado, certifico que as medidas supramencionadas foram adoptadas com vista a assegurar, entre as inspecções, a conformidade contínua com as prescrições citadas na Parte I.

Nome do armador¹:
Morada da companhia:
Nome do signatário autorizado:
Categoria:
Assinatura do signatário autorizado:
Data:
(Selo branco ou carimbo do armador)¹

As medidas supramencionadas foram verificadas por (*indicar o nome da autoridade competente ou da organização devidamente reconhecida*) e, após inspecção do navio, foram consideradas conformes com os objectivos estabelecidos na alínea b) do parágrafo 10 da Norma A5.1.3 relativamente às medidas que visam garantir a conformidade inicial e contínua com as prescrições enunciadas na Parte I da presente Declaração.

Nome:
Categoria:
Morada:
Assinatura:
Local:
Data:
(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme o caso)

1 *Armador* designa o proprietário do navio ou qualquer entidade ou pessoa, tal como o gestor, agente ou fretador a casco nu, a quem o proprietário tenha confiado a responsabilidade da exploração do navio e que, assumindo essa responsabilidade, tenha aceite encarregar-se das tarefas e obrigações que incumbem aos armadores nos termos da presente Convenção, independentemente de outras entidades ou pessoas assumirem, em seu nome, a execução de algumas dessas tarefas ou responsabilidades. (Artigo II. 1j) da Convenção).

Anexo IV – Registo Sinóptico Continuo: Form 1

**FORM 1
CONTINUOUS SYNOPSIS RECORD (CSR) DOCUMENT NUMBERFOR THE SHIP
WITH IMO NUMBER: IMO**

Dates should be in the format yyyy/mm/dd.

	Information
1	This document applies from (date):
2	Flag State:
3	Date of registration with the State indicated in 2:
4	Name of ship:
5	Port of registration:
6	Name of current registered owner(s): Registered address(es):
7	If applicable, name of current registered bareboat charterer(s): Registered address(es):
8	Name of Company (International Safety Management): Registered address(es): Address(es) of its safety management activities:
9	Name of all classification societies with which the ship is classed:
10	Administration/Government/Recognized Organization which issued Document of Compliance: Body which carried out audit (if different):
11	Administration/Government/Recognized Organization which issued Safety Management Certificate: Body which carried out audit (if different):
12	Administration/Government/Recognized Security Organization which issued International Ship Security Certificate: Body which carried out verification (if different):
13	Date on which the ship ceased to be registered with the State indicated in 2:

THIS IS TO CERTIFY THAT this record is correct in all respects

Issued by the Administration of:
Place and date of issue:
Signature of authorized person:
Name of authorized person:

This document was received by the ship and attached to the ship's CSR file on the following date (fill in): Signature:

Anexo V – Registo Sinóptico Continuo: *Form 2*

FORM 2

**AMENDMENTS TO THE CONTINUOUS SYNOPSIS RECORD (CSR) DOCUMENT NUMBER
.....FOR THE SHIP WITH IMO NUMBER: IMO**

The amendments are shown in the table. Indicate N/C for all items not being changed. Dates should be in the format yyyy/mm/dd.

Information	
1	This document applies from (date):
2	Flag State:
3	Date of registration with the State indicated in 2:
4	Name of ship:
5	Port of registration:
6	Name of current registered owner(s): Registered address(es):
7	If applicable, name of current registered bareboat charterer(s): Registered address(es):
8	Name of Company (International Safety Management): Registered address(es): Address(es) of its safety management activities:
9	Name of all classification societies with which the ship is classed:
10	Administration/Government/Recognized Organization which issued Document of Compliance: Body which carried out audit (if different):
11	Administration/Government/Recognized Organization which issued Safety Management Certificate: Body which carried out audit (if different):
12	Administration/Government/Recognized Security Organization which issued International Ship Security Certificate: Body which carried out verification (if different):
13	Date on which the ship ceased to be registered with the State indicated in 2:

THIS IS TO CERTIFY THAT this record is correct in all respects










































Issued by the Company or master:

Date of issue:

Signature of authorized person:

Name of authorized person:

**Anexo VII – Performance dos Estados de acordo com a publicação do Paris MoU
de 2019**

RANK	FLAG	INSPECTIONS 2016-2018	DETENTIONS 2016-2018	BLACK TO GREY LIMIT	GREY TO WHITE LIMIT	EXCESS FACTOR
WHITE LIST						
1	Isle of Man (UK) 	651	5	57	34	-1.80
2	Bahamas 	2,207	27	175	134	-1.78
3	Singapore 	1,925	24	154	116	-1.76
4	France 	279	1	27	12	-1.75
5	United Kingdom 	1,154	13	96	66	-1.74
6	Netherlands 	2,978	44	232	185	-1.71
7	Marshall Islands 	4,248	66	325	270	-1.70
8	Cayman Islands (UK) 	480	4	43	24	-1.70
9	Norway 	1,489	21	121	88	-1.66
10	Hong Kong, China 	1,983	30	158	120	-1.66
11	Denmark 	1,232	18	101	71	-1.62
12	Germany 	550	7	49	28	-1.54
13	Luxembourg 	199	1	20	8	-1.51
14	Japan 	133	0	15	4	-1.51
15	Ireland 	130	0	14	4	-1.49
16	Sweden 	299	3	29	13	-1.46
17	Liberia 	4,206	96	322	267	-1.44
18	Italy 	1,039	20	87	59	-1.41
19	Gibraltar (UK) 	675	12	59	36	-1.38
20	Malta 	4,680	117	357	298	-1.37
21	Belgium 	221	2	22	9	-1.36
22	Cyprus 	1,964	47	157	118	-1.32
23	Greece 	876	19	74	48	-1.28
24	Bermuda (UK) 	244	3	24	10	-1.25
25	Estonia 	87	0	11	2	-0.98
26	China 	161	2	17	5	-0.96
27	Portugal 	958	30	81	54	-0.92
28	Barbados 	358	10	34	17	-0.74
29	Antigua and Barbuda 	2,581	108	202	159	-0.70
30	Latvia 	99	1	12	2	-0.63
31	Finland 	425	14	39	21	-0.61
32	Turkey 	1,047	42	87	59	-0.61
33	Philippines 	146	3	16	5	-0.51
34	Spain 	142	3	15	4	-0.46
35	Lithuania 	115	2	13	3	-0.44
36	Poland 	87	1	11	2	-0.40
37	Croatia 	110	2	13	3	-0.35
38	Panama 	6,200	343	468	400	-0.32
39	Faroe Islands, DK 	235	8	23	10	-0.27
40	Russian Federation 	1,243	66	102	72	-0.17
41	Korea, Republic of 	75	1	9	1	-0.08

RANK	FLAG	INSPECTIONS 2016-2018	DETENTIONS 2016-2018	BLACK TO GREY LIMIT	GREY TO WHITE LIMIT	EXCESS FACTOR
GREY LIST						
42	Saudi Arabia	63	1	8	1	0.05
43	United States	206	9	21	8	0.08
44	Libya	30	0	5	0	0.12
45	Algeria	87	3	11	2	0.15
46	Switzerland	100	4	12	2	0.18
47	Egypt	43	1	6	0	0.19
48	Curacao	88	4	11	2	0.26
49	Kazakhstan	52	2	7	0	0.27
50	Thailand	33	1	5	0	0.27
51	Morocco	68	3	9	1	0.28
52	Saint Vincent and the Grenadines	506	33	45	25	0.38
53	Iran, Islamic Republic of	127	9	14	4	0.51
54	Lebanon	71	6	9	1	0.63
55	Azerbaijan	55	5	7	0	0.66
56	Tunisia	41	5	6	0	0.83
57	India	71	8	9	1	0.88
58	Tuvalu	47	6	7	0	0.90
59	Vanuatu	246	24	24	10	0.98

RANK	FLAG	INSPECTIONS 2016-2018	DETENTIONS 2016-2018	BLACK TO GREY LIMIT	GREY TO WHITE LIMIT	EXCESS FACTOR
BLACK LIST						
60	Cook Islands	424	46	39		1.50
61	Belize	361	44	34	Medium Risk	1.84
62	Saint Kitts and Nevis	233	31	23		1.96
63	Albania	69	12	9	Medium to High Risk	2.20
64	Mongolia	36	8	6		2.65
65	Sierra Leone	333	55	31		3.10
66	Ukraine	82	17	10		3.29
67	Moldova, Republic of	409	69	38		3.31
68	Tanzania, United Republic of	326	58	31	High Risk	3.48
69	Cambodia	44	11	6		3.67
70	Palau	210	41	21		3.74
71	Comoros	351	67	33		3.92
72	Togo	486	92	44		4.03
73	Congo, Republic of the	98	26	12	Very High Risk	5.15

Anexo VIII – Performance dos Estados de acordo com a publicação do ICS de 2019

		Paris MOU W	Not on Paris	Tokyo MOU ¹⁾	Not on Tokyo	USCG Qualist	USCG Target	SOLAS 74 (a)	MARPOL Incl	MARPOL Ann	LL 66 (and 68)	STCW 78	ILO MLC	OLO/FUND 9	Recognized C	Low Average	On latest STC	Completed f.	IMO Meeting	IMO Audit So	
Legend		suggest positive performance indicators																			
Registro Especial Brasileiro	Albania	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	N/S	■	■	■	■	■	
	Algeria	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Antigua & Barbuda	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Argentina	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Australia	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Bahamas	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Bahrain	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Bangladesh	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Barbados	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Belgium	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Belize	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Bolivia	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Brazil	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Bulgaria	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Canada	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Chile	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
China	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
Colombia	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
Comoros	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
Nova Zelândia	Cook Islands	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Costa Rica	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Cote d'Ivoire	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	N/S	■	■	■	■	■	■
Croatia	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Cuba	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Cyprus	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Dem. People's Rep. Korea	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Dem. Rep. of the Congo	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	N/S	■	■	■	■	■	■
DIS	Denmark	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Dominica	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Egypt	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Estonia	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Dinamarca	Faroe Islands	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Aland Island	Finland	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	FIS	France	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
GIS	Georgia	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Germany	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Ghana	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Greece	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Honduras	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
China	Hong Kong (China)	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Iceland	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
India	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Indonesia	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Iran	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Ireland	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Segundo Registro	Israel	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Italy	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Jamaica	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Japan	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Jordan	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Kenya	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Kiribati	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Kuwait	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Latvia	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Lebanon	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Liberia	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Libya	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Luxembourg International Register	Lithuania	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Luxembourg	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

		Paris MOU Whi	Not on Paris M	Tokyo MOU W	Not on Tokyo M	USCG Quai shij	USCG Target L	SOLAS 74 (anc	MAPPOL inclu	MAPPOL Anne	LL 66 (and 88)	STCW 78	ILO MLC	GLO/FUND 92	Recognized Or	Low Average A	On latest STCY	Completed full	IMO Meetings /	IMO Audit Sch
	Malaysia	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Malta	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Marshall Islands	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Mauritius	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Mexico	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Mongolia	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Morocco	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Myanmar	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Netherlands	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	- Curacao*	■	■	■	■	■	■	NL	NL	NL	NL	NL	NL	NL	■	■	NL	NL	NL	■
	New Zealand	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Nigeria	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
NIS	Norway	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Pakistan	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Palau	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Panama	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Papua New Guinea	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Philippines	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
MAR	Poland	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Portugal	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Qatar	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Republic of Korea	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Republic of Moldova	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Romania	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Russian Federation	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	St. Kitts & Nevis	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	St. Vincent & Grenadines	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Sao Tome & Principe	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	N/B	■	■	■	■	■
	Saudi Arabia	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Sierra Leone	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Singapore	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Canary Island	South Africa	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Spain	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Sri Lanka	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Sweden	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Switzerland	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Syrian Arab Republic	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Tanzania	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Thailand	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Togo	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Tonga	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Trinidad & Tobago	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Tunisia	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
International Register	Turkey	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Tuvalu	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Ukraine	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	United Arab Emirates	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	United Kingdom	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Reino Unido	- Bermuda *	■	■	■	■	■	■	UK	UK	UK	UK	UK	UK	UK	■	■	UK	UK	■	■
Reino Unido	- British Virgin Islands*	■	■	■	■	■	■	UK	UK	UK	UK	UK	UK	UK	■	■	UK	UK	■	■
Reino Unido	- Cayman Islands *	■	■	■	■	■	■	UK	UK	UK	UK	UK	UK	UK	■	■	UK	UK	■	■
Reino Unido	- Gibraltar *	■	■	■	■	■	■	UK	UK	UK	UK	UK	UK	UK	■	■	UK	UK	■	■
Reino Unido	- Isle of Man *	■	■	■	■	■	■	UK	UK	UK	UK	UK	UK	UK	■	■	UK	UK	■	■
	United States of America	■	■	■	■	N/A	N/A	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Uruguay	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Vanuatu	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Venezuela	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Viet Nam	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

**Anexo IX – Performance dos Estados de acordo com a publicação da UNCTAD de
2018**

		Number of vessels	Vessel share of world total (percentage)	Dead-weight tonnage (thousands of tons)	Share of world total dead-weight tonnage (percentage)	Cumulated share of dead-weight tonnage (percentage)	Average vessel size (dead-weight tons)	Dead-weight tonnage change, 2017-2018 (percentage)
Panama		7 914	8.40	335 888	17.46	17.46	42 442	-2.04
Marshall Islands		3 419	3.63	237 826	12.36	29.82	69 560	9.91
Liberia		3 321	3.53	223 668	11.63	41.44	67 350	3.10
Hong Kong (China)		2 615	2.78	181 488	9.43	50.88	69 403	4.60
Singapore		3 526	3.74	127 880	6.65	57.52	36 268	2.93
Malta		2 205	2.34	108 759	5.65	63.18	49 324	7.45
China		4 608	4.89	84 184	4.38	67.55	18 269	6.79
Bahamas		1 418	1.51	76 659	3.98	71.54	54 061	-4.14
Greece		1 343	1.43	72 345	3.76	75.30	53 868	0.14
Japan		5 299	5.63	37 536	1.95	77.25	7 084	7.88
Cyprus		1 020	1.08	34 848	1.81	79.06	34 165	3.16
Isle of Man		412	0.44	27 275	1.42	80.48	66 201	9.15
Indonesia		9 053	9.61	22 313	1.16	81.64	2 465	9.95
Madeira		422	0.45	19 105	0.99	82.63	45 273	27.11
India		1 719	1.83	18 481	0.96	83.59	10 751	6.70
Danish International Register of Shipping		452	0.48	18 165	0.94	84.53	40 188	7.80
Norwegian International Ship Register		519	0.55	18 056	0.94	85.47	34 790	-0.76
United Kingdom		1 157	1.23	16 764	0.87	86.34	14 489	5.79
Italy		1 405	1.49	15 090	0.78	87.13	10 740	-5.54
Republic of Korea		1 897	2.01	14 426	0.75	87.88	7 605	-4.89
Saudi Arabia		380	0.40	13 522	0.70	88.58	35 584	238.90
United States		3 692	3.92	12 045	0.63	89.21	3 262	2.48
Bermuda		160	0.17	10 612	0.55	89.76	66 325	-3.01
Malaysia		1 704	1.81	10 230	0.53	90.29	6 004	3.88
Germany		629	0.67	9 936	0.52	90.81	15 797	-5.51
Russian Federation		2 625	2.79	8 613	0.45	91.25	3 281	3.45
Antigua and Barbuda		853	0.91	8 578	0.45	91.70	10 056	-15.02
Belgium		192	0.20	8 497	0.44	92.14	44 255	5.87
Viet Nam		1 863	1.98	8 176	0.42	92.57	4 389	2.01
Turkey		1 263	1.34	7 740	0.40	92.97	6 128	-3.48
Netherlands		1 233	1.31	7 326	0.38	93.35	5 942	-0.83
Thailand		807	0.86	6 212	0.32	93.67	7 698	15.21
Cayman Islands		165	0.18	6 155	0.32	93.99	37 303	10.17
Philippines		1 615	1.72	5 683	0.30	94.29	3 519	-8.41
French Flag Register		94	0.10	5 031	0.26	94.55	53 521	-4.68
Total, top 35 flags		70 999	75.40	1 819 112	94.55	94.55	25 622	-
<i>Rest of world</i>		<i>23 170</i>	<i>24.60</i>	<i>104 890</i>	<i>5.45</i>	<i>5.45</i>	<i>4 527</i>	<i>-</i>
World total		94 169	100.00	1 924 002	100.00	100.00	20 431	3.34

Source: UNCTAD secretariat calculations, based on data from Clarksons Research.

Anexo X – Form of Information on the authorization of a Recognized Organization

FORM OF INFORMATION ON THE AUTHORIZATION OF A RECOGNIZED ORGANIZATION (RO)

Submitted by
(Name of the Administration)

1 Particulars of the RO

Name of the RO.....
 Address.....
 Telephone number.....
 Telefax number.....
 E-mail address.....
 Contact person.....

2 Functions delegated by the Administration

	Survey	Issue of certificate
Passenger ship safety Cargo ship safety construction safety equipment radio ISM Code		
Load line		
MARPOL Annex I Annex II Annex III Annex V		
Tonnage measurement		
Others		

3 Number of staff of the RO (ref. section 3.3 of appendix 1 to A.739(18))

	Headquarters	Field
Supervisory personnel		
Technical appraisal personnel		
Survey personnel		
Administrative personnel		

4 Minimum standards for the RO (ref. section 3 of appendix 1 to A.739(18))

		Confirmed
1	Are rules and regulations published and maintained?	
2	Are representatives of the Administration allowed to participate in the development of the RO's rules and regulations?	
3	Is the RO governed by the principles of ethical behaviour?	
4	Does the RO demonstrate technical, administrative and managerial competence?	
5	Does the RO provide relevant information to the Administration?	
6	Has the RO's management defined and documented its policy and objectives for quality and implemented it?	
7	Has the RO developed, implemented and maintained effective internal quality system?	
8	Has the RO certified its quality system by an independent body of auditors?	

5 Agreement between the Administration and the RO

Describe the agreement between the Administration and the RO or equivalent legal arrangement:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Anexo XI – *White List* do Paris MoU, de acordo com a última publicação

RANK	FLAG	INSPECTIONS 2016-2018	DETENTIONS 2016-2018	BLACK TO GREY LIMIT	GREY TO WHITE LIMIT	EXCESS FACTOR
WHITE LIST						
1	Isle of Man (UK)	651	5	57	34	-1.80
2	Bahamas	2,207	27	175	134	-1.78
3	Singapore	1,925	24	154	116	-1.76
4	France	279	1	27	12	-1.75
5	United Kingdom	1,154	13	96	66	-1.74
6	Netherlands	2,978	44	232	185	-1.71
7	Marshall Islands	4,248	66	325	270	-1.70
8	Cayman Islands (UK)	480	4	43	24	-1.70
9	Norway	1,489	21	121	88	-1.66
10	Hong Kong, China	1,983	30	158	120	-1.66
11	Denmark	1,232	18	101	71	-1.62
12	Germany	550	7	49	28	-1.54
13	Luxembourg	199	1	20	8	-1.51
14	Japan	133	0	15	4	-1.51
15	Ireland	130	0	14	4	-1.49
16	Sweden	299	3	29	13	-1.46
17	Liberia	4,206	96	322	267	-1.44
18	Italy	1,039	20	87	59	-1.41
19	Gibraltar (UK)	675	12	59	36	-1.38
20	Malta	4,680	117	357	298	-1.37
21	Belgium	221	2	22	9	-1.36
22	Cyprus	1,964	47	157	118	-1.32
23	Greece	876	19	74	48	-1.28
24	Bermuda (UK)	244	3	24	10	-1.25
25	Estonia	87	0	11	2	-0.98
26	China	161	2	17	5	-0.96
27	Portugal	958	30	81	54	-0.92
28	Barbados	358	10	34	17	-0.74
29	Antigua and Barbuda	2,581	108	202	159	-0.70
30	Latvia	99	1	12	2	-0.63
31	Finland	425	14	39	21	-0.61
32	Turkey	1,047	42	87	59	-0.61
33	Philippines	146	3	16	5	-0.51
34	Spain	142	3	15	4	-0.46
35	Lithuania	115	2	13	3	-0.44
36	Poland	87	1	11	2	-0.40
37	Croatia	110	2	13	3	-0.35
38	Panama	6,200	343	468	400	-0.32
39	Faroe Islands, DK	235	8	23	10	-0.27
40	Russian Federation	1,243	66	102	72	-0.17
41	Korea, Republic of	75	1	9	1	-0.08