

**DOCUMENTO DE  
POSICIONAMENTO**

# **OPORTUNIDADES PARA MARÍTIMOS E POLÍTICAS MARÍTIMAS NACIONAIS**

**NAVEGANDO ALÉM  
DO CAOS DA PANDEMIA**

**MARÇO DE 2023**



# ITF

A FEDERAÇÃO INTERNACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES (ITF) É UMA FEDERAÇÃO DEMOCRÁTICA E LIDERADA POR AFILIADOS DE SINDICATOS DE TRABALHADORES EM TRANSPORTES RECONHECIDA COMO A AUTORIDADE EM TRANSPORTES LÍDER NO MUNDO. LUTAMOS APAIXONADAMENTE PARA MELHORAR A VIDA PROFISSIONAL, CONECTANDO SINDICATOS E REDES DE TRABALHADORES DE 147 PAÍSES PARA ASSEGURAR DIREITOS, IGUALDADE E JUSTIÇA PARA SEUS MEMBROS. SOMOS A VOZ DE QUASE 20 MILHÕES DE MULHERES E HOMENS QUE MOVEM O MUNDO.

[WWW.ITFGLOBAL.ORG](http://WWW.ITFGLOBAL.ORG)

# ÍNDICE

---

<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>4</b>
<b>RECONSTRUÇÃO DAS CADEIAS DE SUPRIMENTOS</b>	<b>6</b>
<b>NEGOCIAÇÕES E TRATADOS DE LIVRE COMÉRCIO</b>	<b>9</b>
<b>SEGURANÇA NACIONAL</b>	<b>12</b>
<b>ESTADOS DO PORTO E DE BANDEIRA</b>	<b>15</b>
<b>CAPACITAÇÃO E EMPREGOS</b>	<b>18</b>
<b>REFORMAS RECENTES NAS POLÍTICAS MARÍTIMAS NACIONAIS MUNDO AFORA</b>	<b>22</b>
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	<b>24</b>

---

# INTRODUÇÃO

**Os marítimos sempre foram os principais viajantes mundiais que há séculos enfrentam os perigos dos mares. No entanto, os marítimos de hoje enfrentam águas turbulentas muito além do vento e das ondas. Suas viagens são abaladas por guerras, conflitos políticos e, mais recentemente, a grave pandemia de Covid-19.**

Soma-se a esses problemas as inúmeras regulações e restrições nacionais que, em épocas de turbulência, afetam os direitos dos marítimos nos portos em que fazem escala. Essa ameaça ao bem-estar dos marítimos tornou-se amargamente evidente nos primeiros meses da pandemia.

Todos os dias, mais de um milhão de marítimos guiam navios pelos oceanos, mares e hidrovias interiores do mundo. Muitos trabalham em navios comerciais que fazem escala em centenas de portos ao redor do mundo. Durante a pandemia, muitas vezes esses homens e mulheres foram privados do básico, como autorização de desembarque e trocas periódicas de tripulação. Alguns marítimos passaram até 18 meses no mar, muitas vezes com doentes a bordo, sem pisar em terra firme. Isso causou evidentes problemas de saúde física e mental para os trabalhadores e, quando a situação se prolongou, como durante a pandemia, ameaçou a eficiência e a segurança de todo o sistema de comércio marítimo mundial.

Nos últimos três anos, organizações internacionais, lideradas pela Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF), trabalharam com empenho para reagir às necessidades dos marítimos do mundo durante esse momento difícil. À medida que problemas relacionados a trocas de tripulação, viagens, autorização de desembarque, acesso a cuidados de saúde e vacinação têm afligido o setor desde o início da pandemia, os marítimos e seus sindicatos reagiram e garantiram que o comércio mundial continuasse.

Embora o setor tenha tentado se adaptar aos desafios sem precedentes apresentados pela pandemia, os impactos negativos das difíceis condições enfrentadas pelos marítimos ainda são sentidos. Com portos congestionados, cadeias de suprimentos sobrecarregadas ao limite e milhares de marítimos exaustos se aposentando ou pensando na possibilidade de viver em terra firme, é preciso fazer mais. É preciso encontrar e implementar soluções em nível nacional e internacional para assegurar a viabilidade em longo prazo do setor de serviços de transporte marítimo mundial.

A pandemia expôs pontos fracos do setor marítimo internacional e, com razão, chamou mais atenção para os perigos muitas vezes negligenciados do sistema de **Bandeiras de Conveniência (BDCs)** no qual a maioria dos navios internacionais atua. Apesar disso, o segmento de transporte marítimo nacional

1. Bandeiras de conveniência, conforme definição da ITF: um navio com bandeira de conveniência é **aquele que hasteia a bandeira de um país diferente do país de propriedade**. Para os trabalhadores a bordo, isso pode significar: salários baixíssimos, péssimas condições a bordo, alimentação inadequada e falta de água potável.

do setor, usando navios de bandeira nacional e marítimos cidadãos do país, está saindo da pandemia como exemplo de sucesso e otimismo para os trabalhadores e setores marítimos nacionais. Os países estão vendo que o fortalecimento das frotas e serviços nacionais de transporte por água, inclusive a cabotagem<sup>2</sup>, traz grandes benefícios econômicos e estratégicos que os deixarão em melhores condições de lidar com futuras emergências.

Governos de todo o mundo estão estudando soluções para lidar com os atuais transtornos nas cadeias de suprimentos e implementando novas medidas para a recuperação pós-pandemia e resposta a futuras emergências. A ITF acredita que as lições aprendidas com a pandemia criaram a base para um sistema capaz de apoiar e atender às futuras necessidades dos marítimos e do setor, assegurando a viabilidade da indústria em longo prazo e proporcionando um equilíbrio entre as necessidades de transporte marítimo nacional e internacional.

Os governos têm que aproveitar essa oportunidade coletiva para realizar mudanças políticas expressivas ou fortalecer as regulações existentes, em um esforço não só para se recuperar da pandemia, mas também para uma reconstrução melhor, de uma forma que seja benéfica tanto para os trabalhadores quanto para o setor. A pandemia demonstrou que os trabalhadores marítimos são essenciais, mas o mesmo vale para as políticas marítimas nacionais que dão aos países a capacidade de manter a fluidez das cadeias de suprimentos, possibilitando que sua força de trabalho marítima continue transportando mercadorias e passageiros, mesmo em períodos de emergência. Arraigada

nos vários objetivos políticos das regulações de cabotagem está sua capacidade de ajudar a assegurar que as cadeias de suprimentos permaneçam resilientes e adaptáveis diante de adversidades e imprevistos. Em grande parte, é por isso que a cabotagem existe há séculos e se mantém relevante atualmente.

Uma constante que a ITF descobriu durante a pandemia é que os países que têm políticas marítimas nacionais eficazes que visam manter ou ampliar suas frotas de bandeira nacional e operadas por seus próprios cidadãos tiveram mais êxito durante a pandemia do que aqueles que dependiam de navios de bandeira estrangeira e de marítimos de outros países para seu comércio nacional e internacional. Essas políticas proporcionam oportunidades para os governos garantirem que tenham a capacidade e a força de trabalho necessárias para reagir de maneira adequada à próxima emergência e manter cadeias de suprimentos vitais, seja qual for a situação em questão. Embora algumas das soluções propostas para atenuar os problemas enfrentados pelos marítimos e pelo setor durante a pandemia possam ser de origem local, a maioria dos benefícios é mundial, podendo ajudar a garantir a estabilidade em longo prazo dos setores marítimos nacional e internacional.

A ITF faz um forte apelo para que os leitores examinem as constatações e os exemplos contidos neste relatório e reflitam sobre as recomendações e oportunidades, à medida que os trabalhadores e suas organizações continuam trabalhando de maneira coletiva para garantir um futuro justo e seguro para os marítimos e o setor de transporte marítimo em que atuam.

2. Cabotagem, conforme definição da ITF: Cabotagem é o princípio de **reservar o comércio marítimo interno de uma nação aos seus próprios cidadãos**. Normalmente, o termo cabotagem se aplica ao transporte de carga e de passageiros, mas com frequência é aplicado a atividades industriais marítimas como parques eólicos e perfuração offshore, exploração de recursos minerais do leito do mar, dragagem, pesca e construção marítima nas águas territoriais de uma nação. Também inclui os serviços de abastecimento relacionados ao ramo das empresas de navegação.

# RECONSTRUÇÃO DAS CADEIAS DE SUPRIMENTOS

À medida que os países buscam resolver problemas no comércio nacional e internacional que fizeram com que as cadeias de suprimentos chegassem a níveis críticos, a solução mais evidente pode ser aquela que começa em casa e inclui a cabotagem. Embora seja inegável que o comércio internacional e a conectividade com os serviços marítimos mundiais continuem sendo fundamentais para apoiar as economias nacionais, é preciso observar que o fortalecimento da fluidez das cadeias de suprimentos exige que os países olhem para dentro a fim de assegurar que tenham infraestrutura e capacidade de frota para enfrentar os desafios futuros do setor marítimo sem o risco de depender de transportadoras de outros países ou de uma força de trabalho internacional para que isso aconteça. A autonomia estratégica sobre as cadeias de suprimentos será uma característica fundamental para que os países enfrentem futuras turbulências com êxito.

A pandemia provocou um caos nas cadeias de suprimentos globais quando fábricas de países produtores fecharam, o que, por sua vez, esgotou os estoques de um grande número de bens de consumo em países ao redor do mundo. Reaberturas escalonadas e não uniformes em todo o mundo levaram a um aumento da demanda em determinadas regiões, alterando drasticamente os cronogramas e as tarifas normais de entregas. É claro que a situação foi então agravada por um número limitado de cartéis de transporte marítimo de contêineres controlando o

mercado, tirando máximo proveito do aumento das tarifas e, com isso, acumulando lucros recordes.

Embora as empresas continuem sendo afetadas por essa dinâmica de mercado, agora cabe aos governos enfrentar esses e outros problemas ligados ao atual congestionamento dos portos, à escassez de mão de obra e às necessidades de infraestrutura para sustentar o comércio nacional e internacional nos grandes portos. Como grande parte do transporte marítimo é controlado pelos altos e baixos da economia de oferta e demanda, a pandemia demonstrou o impacto do que pode ocorrer quando esse mercado é distorcido – praticamente um caos.

No segmento de transporte marítimo de contêineres, as transportadoras internacionais continuam disponibilizando contêineres a grandes portos costeiros e mercados internos em todo o mundo e seguem fazendo negócios normalmente. Em muitos governos, porém, pouco foi feito em termos de planejamento de como enfrentar os problemas de infraestrutura agravados pela pandemia. Soluções para congestionamentos, atrasos de contêineres e a desaceleração do comércio requerem intervenção governamental. Entretanto, é importante destacar que, em países com políticas marítimas nacionais abrangentes e frotas com bandeira nacional robustas, esses problemas têm sido consideravelmente menos onerosos.



**“Quando os Estados Unidos enfrentaram uma das piores interrupções já vistas nas cadeias de suprimentos de cargas em contêineres, restou um aspecto positivo: o desempenho do setor marítimo nacional dos EUA. As transportadoras norte-americanas continuaram prestando serviços confiáveis e regulares aos portos que atendem, sem os grandes picos nas tarifas de frete e os desafios enfrentados pelos mercados internacionais nos serviços. A capacidade de continuar os serviços durante uma emergência se deve em grande parte à Jones Act. As rotas comerciais nacionais apoiadas por navios de bandeira dos EUA e tripulações norte-americanas dedicadas a assegurar a entrega eficiente e pontual de mercadorias protegeram o país dos desafios das cadeias de suprimentos no setor marítimo internacional sempre instável e continuam fazendo isso até hoje.”**

**David Heindel – presidente do Seafarers International Union of North America (SIU); presidente da Seção de Gente de Mar da ITF**

Em muitos países, frotas de propriedade e operação nacionais conseguiram complementar a capacidade das cadeias de suprimentos e transportar cargas por meio de navios de bandeira nacional. Essa capacidade permite que o setor utilize navios para transportar cargas para portos menores situados mais no interior ou tem complementado a capacidade de transportar mercadorias para o interior por ferrovias e rodovias para chegar ao destino final. Isso diminuiu consideravelmente a pressão nos grandes portos e na infraestrutura e, em grande parte, é viabilizado pelo regime de cabotagem desses países.

Houve situações em que o transporte marítimo internacional foi prejudicado de modo considerável pela pandemia e pela capacidade limitada dos marítimos internacionais de se deslocarem internacionalmente ou desembarcar dos navios para trocas programadas de tripulação. Nesses casos, grande parte do transporte nacional foi poupada das limitações mais severas, pois os governos consideraram os próprios trabalhadores marítimos essenciais, permitindo que se deslocassem e entrassem nos navios em sua jurisdição, priorizando o acesso à vacinação juntamente com outros trabalhadores da linha de frente e garantindo que as cadeias de suprimentos nacionais continuassem em funcionamento.

## LIÇÕES APRENDIDAS

- Em termos gerais, os governos demoraram para reagir à emergência e reconhecer que os marítimos e outros trabalhadores do setor são fundamentais para manter a eficiência das cadeias de suprimentos, entregando cargas essenciais, como produtos médicos, equipamentos de proteção, combustíveis e alimentos.
- A dependência exclusiva de transportadoras estrangeiras para manter o comércio essencial e regular por meio de navios de contêineres, graneleiros, petroleiros ou outras embarcações não é uma política de transporte sensata para atender às necessidades nacionais. Isso inclui o transporte de passageiros.
- As perturbações do mercado no comércio normal causadas pela pandemia foram problemáticas nas cadeias de suprimentos que não estavam preparadas para reagir a oscilações súbitas na demanda. Isso ficou evidente sobretudo quando a indisponibilidade de contêineres prejudicou as cadeias de suprimentos.
- A reação inadequada ou desarticulada dos governos para mitigar o impacto da pandemia teve efeitos negativos na saúde e segurança dos marítimos, principalmente no setor de transporte marítimo internacional.

## CHAMADAS À AÇÃO

- Os governos devem elaborar políticas de transporte marítimo que incluam o desenvolvimento de frotas nacionais e a capacidade dos marítimos do país para manter a fluidez e a autonomia estratégica das cadeias de suprimentos.
- Os governos devem promulgar regulações que promovam o desenvolvimento de uma frota nacional de navios capaz de atender às necessidades das cadeias de suprimentos do país com requisitos de propriedade e/ou construção naval nacionais.
- Os governos devem promulgar regulações que controlem o uso de embarcações de bandeira estrangeira no transporte nacional de mercadorias e passageiros (cabotagem) com a finalidade de assegurar um mercado competitivo que opere de acordo com as regulações nacionais e estabilidade em longo prazo.
- Os governos precisam assegurar que as áreas de crescimento em setores sustentáveis, como energia eólica offshore, priorizem o uso de navios de bandeira nacional e trabalhadores do país e que os contratos desses projetos deem prioridade a empresas nacionais.
- Os governos devem examinar os programas de incentivos e políticas industriais para viabilizar a política marítima nacional por meio de incentivos fiscais que estimulem o registro de navios com bandeira nacional e políticas favoráveis para fortalecer o emprego de marítimos cidadãos.
- Os governos devem assegurar que as transportadoras internacionais cumpram as regulações de concorrência. Quando permitido, as condições nas quais as transportadoras estrangeiras podem realizar comércio no país devem ser reguladas com rigor.
- Os governos devem promulgar regulações que reservem empregos a bordo de navios de bandeira nacional para cidadãos e residentes permanentes do país com a finalidade de desenvolver uma força de trabalho marítima nacional competente e bem treinada.
- Independentemente da nacionalidade, os governos precisam classificar os marítimos e outros trabalhadores do setor marítimo como essenciais, permitindo que viajem, trabalhem e tenham acesso às necessidades de saúde em paralelo com outros trabalhadores da linha de frente, quando essa classificação for necessária para o cumprimento adequado de suas funções em locais dentro e fora do país.

# NEGOCIAÇÕES E TRATADOS DE LIVRE COMÉRCIO

Embora os marítimos desempenhem o papel fundamental de assegurar que o comércio mundial continue alcançando seu destino a bordo dos navios onde trabalham, em grande parte esse comércio internacional é facilitado por negociações e tratados de livre comércio que abrangem a comercialização de bens e serviços e descrevem os termos e condições para que essas atividades sejam permitidas. Alguns acordos incluem negociações sobre serviços de transporte marítimo, outros não. Nos últimos anos, certas organizações e associações de armadores têm defendido a liberalização das chamadas “medidas protecionistas” no que diz respeito às negociações de serviços de transporte marítimo, inclusive a cabotagem, ignorando os benefícios evidentes que reservar o setor de transporte nacional de um país para trabalhadores e transportadoras nacionais traz para a segurança e bem-estar econômico de um país.

Reservas nacionais no transporte interno de um país, ou cabotagem, são comuns nos tratados de livre comércio (TLCs). Aliás, um estudo recente das leis mundiais de cabotagem revelou que essa prática existe em mais de 91 nações e ao longo de mais de 80%

das costas do mundo, inclusive na maioria dos Estados que são membros do Conselho da OMI, representando algumas das maiores economias do mundo<sup>3</sup>. Os recentes esforços para que a Organização Mundial do Comércio (OMC) se dedique à questão da cabotagem, inclusive serviços de alimentação para cargas internacionais, fracassaram em grande parte porque a maioria dos países envolvidos nesse nível reserva essa atividade para navios com bandeira nacional e marítimos do país.

Apesar das alegações em contrário, as regulações de cabotagem agem em complemento à estratégia geral de comércio marítimo de uma nação, podendo contribuir para a capacidade de um país de transportar mercadorias no comércio nacional e internacional em navios de bandeira nacional. Sem capacidade interna para transportar mercadorias ou passageiros, os países ficariam em desvantagem nas negociações comerciais regionais, internacionais ou bilaterais de serviços marítimos e ficariam com o mercado marítimo interno vulnerável às frotas, geralmente de BDCs, de seus parceiros comerciais. Isso incluiria seus serviços internacionais de alimentação.

3. Fitzpatrick, Deirdre et al (2018). Seafarers' Rights International, Relatório *Cabotage Laws of the World*. Pág. 53



**“O Seafarers International Union (Sindicato Internacional dos Marítimos) e as transportadoras com bandeira dos EUA trabalharam juntos por muitos anos para instruir nossos negociadores comerciais sobre a contribuição positiva que a cabotagem e a nossa frota nacional dão à segurança e ao poder econômico dos Estados Unidos. Os EUA lideraram um grupo de países com ideias semelhantes que trabalharam juntos para assegurar que os serviços de transporte marítimo, inclusive a cabotagem, fossem excluídos da negociação inicial do Acordo Geral sobre o Comércio de Serviços (GATS, General Agreement on Trade in Services) na década de 1990. Esses países continuaram interrompendo os esforços posteriores para incluir os serviços marítimos em acordos comerciais regionais, internacionais e bilaterais. O lobby contínuo do governo e um olhar atento às negociações comerciais são fundamentais para desenvolver e manter frotas nacionais e internacionais fortes e cidadãos marítimos bem capacitados para tripulá-las.”**

**Don O'Hare – consultor comercial dos EUA, ITF**

## LIÇÕES APRENDIDAS

- As reservas que protegem a cabotagem marítima são comuns nas negociações de livre comércio em razão de seu considerável valor estratégico e econômico e fazem parte da estratégia de negociação de TLCs da maioria das potências comerciais.
- Os esforços para persuadir a OMC a reabrir as negociações sobre serviços de transporte marítimo foram obstruídos por décadas, como aconteceu com as negociações iniciais do GATS, e há pouco impulso ou disposição para tratar dessa questão que atende aos interesses nacionais e cuja inclusão nas discussões sobre comércio de serviços de transporte internacional é considerada inadequada.
- Devido às variações nos regimes de cabotagem do setor marítimo, as negociações sobre serviços de transporte marítimo precisam ter um escopo restrito, para evitar consequências indesejadas. Os regimes de cabotagem podem abarcar uma ampla gama de medidas, incluindo, entre outras, propriedade variável, nacionalidade da tripulação, construção naval, atividades de navios e serviços portuários. Essas negociações podem ter consequências prejudiciais a determinados aspectos da cabotagem nacional, inclusive serviços de alimentação e de abastecimento offshore, causando um impacto negativo nos armadores e na força de trabalho nacionais desses países.
- A liberalização da cabotagem por meio de negociações de TLCs deixaria uma nação totalmente dependente de transportadoras estrangeiras para a movimentação de mercadorias entre seus mercados internos. Isso restringiria consideravelmente sua capacidade de autorregulação e a sujeitaria aos mercados marítimos internacionais altamente voláteis, incluindo tarifas e termos de serviço.

## CHAMADAS À AÇÃO

- Os governos precisam garantir que as negociações que contemplem medidas relacionadas a serviços de transporte marítimo se restrinjam a serviços de transporte realmente internacionais, sem prejudicar nem interferir em qualquer medida ligada à cabotagem, inclusive serviços de alimentação normalmente reservados a marítimos e operadores nacionais. Também é importante que qualquer disposição sobre serviços de transporte marítimo internacional não impeçam um país de adotar medidas para promover e desenvolver sua frota de bandeira internacional.
- Os governos precisam manter reservas ligadas a requisitos de nacionalidade ou residência para empregos em navios de bandeira nacional e resistir a esforços de terceiros para liberalização por meio de negociações sobre entrada temporária ou imigração nas negociações de TLCs.
- Os governos precisam assegurar a realização de consultas robustas com sindicatos, a sociedade civil e outros representantes dos trabalhadores no início e ao longo das negociações e manter um diálogo com os governos sobre questões controversas.

# SEGURANÇA NACIONAL

A segurança nacional e políticas marítimas nacionais eficazes andam lado a lado.

Para manter a segurança em períodos de emergência ou conflito, uma nação precisa ter à disposição uma frota estratégica de navios e marítimos bem treinados e capazes de tripular essas embarcações. Em muitas nações, frotas nacionais e/ou “estratégicas” têm um papel fundamental na manutenção e suporte a requisitos de transportes essenciais durante emergências nacionais, conflitos, desastres naturais e em períodos de emergência, como vimos durante a pandemia.

Ao transportar mercadorias e passageiros, navios com tripulantes bem treinados a bordo oferecem uma capacidade de transporte essencial que pode ajudar a garantir que as cadeias de suprimentos permaneçam intactas e seguras e que as pessoas consigam se locomover independentemente da situação em questão. Sem essa capacidade estratégica, a segurança nacional de um país costeiro é simplesmente inadequada, colocando as pessoas e setores do país em riscos desnecessários.

A segurança nacional vai além do conceito de reação a conflitos ou emergências. Inclui a capacidade de uma nação de transportar produtos como combustíveis, alimentos e suprimentos médicos para sustentar sua população sem depender de bandeiras de conveniência estrangeiras ou de transportadoras e marítimos de outros países para as necessidades de transporte. As frotas nacionais, chamadas de frotas estratégicas em alguns países, podem operar tanto no comércio nacional quanto no internacional, desempenhando o papel fundamental de assegurar que cargas essenciais possam ser importadas para consumo interno e protegendo a soberania das cadeias de suprimentos.



Foto: MUA – Segurança de combustíveis da frota nacional de cabotagem

“O Sindicato dos Marítimos da Austrália (MUA, Maritime Union of Australia), em conjunto com outros sindicatos de marítimos e armadores australianos, teve êxito ao convencer o Partido Trabalhista Australiano (ALP, Australian Labor Party) a adotar uma política de frota estratégica. O Partido Trabalhista venceu a eleição nacional de 2022 com a tarefa de criar uma frota estratégica (inicialmente) de cerca de 12 navios registrados na Austrália e com tripulantes australianos. O Governo Trabalhista criou a Força-Tarefa da Frota Estratégica, que inclui o secretário nacional do MUA, Paddy Crumlin, e deve publicar um relatório final ao governo em junho de 2023 sobre como a frota estratégica será criada e operada. Os navios da frota estratégica vão operar comercialmente, embora o governo possa requisitar esses navios em períodos de necessidade nacional, seja para fins de defesa ou segurança nacional, reação a um evento climático ou outra perturbação nas cadeias de suprimentos, como uma pandemia. O MUA considera a frota estratégica um elemento fundamental para revitalizar o transporte marítimo australiano e restaurar um melhor regime nacional de cabotagem.”

**Jamie Newlyn – secretário nacional adjunto do MUA (Maritime Union of Australia, Sindicato dos Marítimos da Austrália)**

## LIÇÕES APRENDIDAS

- A insuficiência da capacidade marítima nacional para atender às necessidades internas pode ter graves repercussões na segurança e soberania nacionais, não somente em termos de reação a uma emergência, mas também ao garantir que bens essenciais, como combustíveis e suprimentos médicos, possam ser transportados e disponibilizados conforme a necessidade.
- A capacidade da frota nacional diminui a necessidade de contar com navios de bandeira estrangeira para apoiar setores nacionais imprescindíveis, incluindo fabricação, energia, agricultura e construção.
- As regulações de cabotagem que incluem considerações de segurança nacional ajudam a fortalecer a capacidade de resposta e garantem que uma mão de obra qualificada possa apoiar as operações.
- A capacidade de defesa nacional é aumentada pela inclusão de marinheiros civis e tonelagem comercial como parte da capacidade de transporte marítimo e/ou como apoio fundamental para as forças armadas ou operações militares de um país.

## CHAMADAS À AÇÃO

- Os governos devem avaliar as necessidades de segurança nacional e estudar como as deficiências ou lacunas podem ser tratadas por meio de políticas marítimas nacionais, como a cabotagem.
- Os governos precisam assegurar que haja tonelagem e mão de obra nacionais suficientes disponíveis e capazes de reagir a desastres naturais, conflitos ou outras situações de emergência.
- Os governos precisam garantir que cargas essenciais, como combustíveis, alimentos e suprimentos médicos, possam ser transportadas por navios de bandeira nacional e operados por cidadãos do país, com atenção especial a comunidades remotas ou outras áreas atendidas exclusivamente por rotas de transporte marítimo.
- Os governos têm que assegurar que haja capacidade de transporte marítimo nacional suficiente para garantir que setores nacionais essenciais, como fabricação, energia, agricultura e construção, possam operar sem depender de transportadoras de outros países.
- Os governos precisam garantir que haja capacidade suficiente para transportar passageiros pelo modal marítimo de forma urgente/imediata, em resposta a uma situação em que outros modais de transporte estejam indisponíveis ou sejam incapazes de ajudar em uma situação crítica.

# ESTADOS DO PORTO E DE BANDEIRA

No início da pandemia, houve um caos no setor marítimo. Havia pouco planejamento e nenhum protocolo aplicável para lidar com esse evento imprevisto e sem precedentes. A natureza mundial do transporte marítimo fez com que trabalhadores marítimos de todos os portos tivessem que lidar com a situação. Passado o choque inicial, algumas nações se tornaram líderes no tratamento e na assistência prestados aos marítimos que trabalhavam dentro e fora do país. O forte desempenho de certos Estados de bandeira<sup>4</sup> demonstra a necessidade de uma supervisão mais robusta por parte de administrações marítimas fortes e regulações que sejam cumpridas para proteger a saúde e a segurança das tripulações de navios que fazem o comércio mundial.

Os Estados do Porto<sup>5</sup> que reagiram bem a essa crise foram países que têm políticas marítimas fortes, além de regimes de supervisão dos Estados de bandeira e controle de navios pelo Estado do Porto. Eles reagiram em prol dos trabalhadores porque sabiam o valor do setor marítimo para o bem-estar nacional. A supervisão nacional nesses casos levou a resultados consideravelmente melhores para os trabalhadores, com os marítimos sendo classificados como trabalhadores essenciais, o que lhes permite acesso às trocas de tripulação necessárias, viagens, cuidados médicos e acesso à vacinação contra o vírus. Alguns Estados do Porto adotaram uma postura firme em defesa das disposições da Convenção do Trabalho Marítimo da OIT (CTM 2006) que protegem o direito dos marítimos à repatriação, autorização de desembarque e cuidados médicos. Muitos desses Estados eram os mesmos que ofereciam um tratamento mais digno aos marítimos do próprio país.

Por outro lado, países sem políticas marítimas nacionais fortes muitas vezes demonstraram desprezo pelos trabalhadores responsáveis por sustentar seu comércio. Esse tratamento inadequado dos marítimos com frequência se difundiu no setor e foi, pelo menos parcialmente, responsável pelas dificuldades das cadeias de suprimentos globais ao longo dos últimos anos.

Há décadas, a ITF defende que o sistema de BDCs está em grande parte no centro da questão quando se trata de maus-tratos a marítimos. Infelizmente, a pandemia expôs os pontos fracos herdados desse sistema em detrimento dos próprios marítimos. Nesse sistema velado, os marítimos muitas vezes ficam sujeitos a casos de roubo de salários, abandono e abusos contra outros direitos humanos e trabalhistas. Há 75 anos, a Campanha das BDCs da ITF busca apoiar e auxiliar a força de trabalho marítima internacional do mundo e combater o uso de bandeiras de conveniência por meio de seus afiliados globais e da inspetoria marítima. Em contraste com esses casos a bordo de navios com BDCs, em países com políticas marítimas internas e frotas nacionais, são encontradas as melhores normas trabalhistas e condições de trabalho para os marítimos. Apoiados pelos sindicatos nacionais e atuando sob o controle da administração marítima do país, os marítimos e navios que operam com bandeira nacional estão sujeitos a normas consideravelmente superiores de saúde e segurança e melhores condições de trabalho e salários para todos. Essas condições aprimoradas ajudam a melhorar a situação dos marítimos internacionais e a definir padrões mais elevados de segurança no transporte marítimo internacional, no qual, não fosse isso, haveria uma corrida ao fundo do poço, como ficou ainda mais evidente durante a pandemia.

4. Definição de Estado de bandeira: jurisdição ao abrigo de cujas leis o navio está registrado ou licenciado, sendo considerada a nacionalidade da embarcação.

5. Definição de Estado do Porto: nação que permite a Inspeção de Navios pelo Estado do Porto em seus portos.



**“Embora nossos marítimos que trabalham no comércio nacional ainda tenham sido afetados de modo considerável pela pandemia, os aspectos negativos foram sentidos em uma escala muito menor, principalmente no que diz respeito ao tempo a bordo dos navios e à sua capacidade de acesso a cuidados médicos e vacinas em comparação com os marítimos internacionais. O governo do Canadá foi relativamente rápido em classificar os marítimos nacionais e internacionais como trabalhadores essenciais, o que foi fundamental para assegurar que nossas cadeias de suprimentos permanecessem operacionais e que todos os marítimos recebessem acesso rápido à vacinação contra o vírus. Durante a crise, nossas frotas nacionais transportaram cargas essenciais, como combustíveis e cargas a granel, além de mercadorias em contêineres, inclusive suprimentos médicos, que, de outro modo, ficariam paradas. Nossa capacidade nacional de transportar mercadorias também foi fundamental para apoiar comunidades remotas e manter laços comerciais vitais totalmente dependentes do transporte marítimo, inclusive o transporte oceânico do Ártico do Canadá.”**

**Chris Given – secretário-tesoureiro do SIU (Seafarers International Union, Sindicato Internacional dos Marítimos), do Canadá; presidente da Força-Tarefa de Cabotagem da ITF**

## LIÇÕES APRENDIDAS

- As regulações existentes para proteger os marítimos internacionais mostraram-se insuficientes ou impraticáveis, o que fez com que alguns Estados do porto e de bandeira optassem por ignorar protocolos e convenções internacionais de longa data a favor de cortes de custos e prorrogações de contratos, em detrimento da força de trabalho marítima mundial.
- Os Estados do Porto que ajudaram com proatividade os marítimos ao longo da pandemia foram, na maioria das vezes, aqueles que tinham um setor marítimo robusto.
- Com frequência, os problemas de saúde e segurança que afetaram os marítimos se tornaram secundários para garantir a fluidez das cadeias de suprimentos, com impactos negativos expressivos nos níveis de fadiga, saúde e segurança dos marítimos, inclusive na saúde mental.
- Muitas BDCs, principalmente as que não costumam fornecer mão de obra, tiveram mau desempenho durante a pandemia, em especial no que diz respeito ao tratamento de trabalhadores a bordo de navios que ostentam sua bandeira, mas que são exclusivamente estrangeiros.
- A falta de exequibilidade somada a disposições vagas em convenções internacionais resultaram em maus-tratos e abusos contra os direitos dos trabalhadores do setor marítimo, colocando em risco sua saúde e segurança e, ao mesmo tempo, comprometendo a operação segura de navios.
- Problemas como abandono e roubo de salários continuam prejudicando marítimos no comércio internacional, e muitas dessas questões se agravaram ainda mais durante a pandemia. Somente em 2021, a inspetoria da ITF recuperou mais de US\$ 37 milhões em salários não pagos a marítimos envolvidos no comércio internacional e tratou de um número recorde de casos de abandono, principalmente ligados a embarcações registradas em BDCs.

## CHAMADAS À AÇÃO

- Os governos precisam garantir que ofereçam aos marítimos um tratamento que esteja, no mínimo, em conformidade com convenções internacionais, como a CTM 2006, e derrogações dessas regulações devem ocorrer somente pelo menor período possível.
- Os governos precisam assegurar que as convenções internacionais que regulam o setor marítimo mundial sejam promulgadas na legislação nacional e devidamente cumpridas em todos os navios que fazem escala nos portos do país por meio da Inspeção de Navios pelo Estado do Porto.
- Os governos devem garantir que os marítimos estrangeiros que fazem escala nos portos do país tenham acesso a autorização de desembarque para fins de repatriação e troca de tripulação, recebendo cuidados médicos ou outras provisões necessárias e para fins recreativos ou de outra natureza que auxiliem a saúde mental e o bem-estar dos marítimos.
- Os sindicatos, os governos e o setor precisam se envolver em um trabalho tripartite produtivo, como por meio do Comitê Tripartite Especial conjunto da OIT/OMI, e buscar o aprimoramento das convenções internacionais, como a CTM 2006, a fim de melhor proteger a saúde e a segurança dos marítimos em futuras emergências e assegurar que as Convenções possam ser cumpridas.
- Os governos precisam garantir que as normas internacionais criadas pela OIT, OMI e outras agências competentes sejam cumpridas com rigor e buscar o aprimoramento de normas internacionais básicas por meio da legislação nacional.
- O desenvolvimento da estratégia marítima nacional pelo governo deve incluir disposições para assegurar que as empresas sob sua jurisdição que se dedicam ao transporte marítimo operem em conformidade com normas e padrões internacionais, como os Princípios Orientadores das Nações Unidas sobre Empresas e Direitos Humanos, e exigir que as empresas examinem suas cadeias de suprimentos usando o kit de ferramentas de devida diligência em direitos humanos e resolvam as irregularidades.

# CAPACITAÇÃO E EMPREGOS

Mais de 90% do comércio mundial de mercadorias é transportado em navios. Sem os marítimos para tripular esses navios de maneira segura e eficiente, o comércio mundial ficaria paralisado. Uma parte considerável do planejamento e financiamento são destinados à aquisição e manutenção dos navios que transportam essas mercadorias, além de passageiros, em todo o mundo. É o investimento em trabalhadores marítimos que pode ser mais necessário para sustentar o futuro do setor em longo prazo.

Em países com fortes políticas marítimas nacionais, costuma haver milhares de empregos marítimos diretos, complementados por centenas de milhares de empregos induzidos ou indiretos em áreas e setores relacionados. Esses empregos muitas vezes são encontrados em formação e capacitação, governo, construção naval, tecnologias de abastecimento e combustíveis, manuseio e estivagem de navios, turismo e outras formas de empregos na comunidade local. Os benefícios estão bem documentados e contribuem consideravelmente para o PIB do país por meio de receitas tributárias, investimentos e gastos diretos e indiretos.

Como a escassez mundial de mão de obra no setor naval continua aumentando em um ritmo alarmante, as políticas marítimas nacionais podem desempenhar um importante papel na formação e capacitação dos trabalhadores que serão necessários para manter os setores marítimos nacional e internacional.

A necessidade de programas educacionais nacionais para aumentar a capacidade da força de trabalho marítima do setor tornou-se ainda mais importante, uma vez que, recentemente, foi identificado que centenas de milhares de marítimos precisarão de novas oportunidades de capacitação para que possam operar com segurança navios que funcionam com novos combustíveis e tecnologias. Além disso, navios modernos operam com sistemas eletrônicos, automatizados e digitais altamente técnicos, exigindo que os marítimos tenham mais conhecimentos em áreas como tecnologia da informação e ciência da computação para acompanhar a natureza mutável do trabalho.

Em coordenação com academias e escolas sindicais de capacitação do setor marítimo, o acesso a um setor marítimo nacional também permite que praticantes encontrem vagas a bordo de navios empregados no comércio nacional, permanecendo relativamente perto de casa. Com sindicatos marítimos nacionais fortes, os marítimos nacionais costumam se beneficiar de acordos importantes, com condições de trabalho e salários decentes. Essas condições de trabalho superiores também podem ajudar no recrutamento e retenção de futuros marítimos, incluindo grupos sub-representados, como mulheres e jovens marítimos, em um momento em que uma melhor representatividade se faz extremamente necessária no setor.

As políticas nacionais de transporte marítimo também podem atender às necessidades



**“A Índia já é uma importante fonte de profissionais marítimos qualificados, mas nossa posição de liderança internacional só é possível graças a uma sólida base nacional. Essa base é a cabotagem. A cabotagem significa que há um futuro para nossos marítimos – em alto mar e mais perto de casa. Ela dá segurança na capacitação e no trabalho. A cabotagem é o legado de que nos orgulhamos e, ao mesmo tempo, nosso futuro brilhante.”**

**Milind Kandalgaonkar – secretário-geral e tesoureiro do NUSI (National Union of Seafarers of India, Sindicato Nacional dos Marítimos da Índia)**

de formação e capacitação relacionadas à promoção de práticas marítimas sustentáveis e às iniciativas mundiais para diminuir as emissões nocivas nas cadeias de suprimentos. Em complemento aos esforços para alcançar as metas do Acordo de Paris, os governos podem elaborar políticas marítimas nacionais que incluam estratégias para formar e capacitar tripulantes de navios a manusear e operar com segurança novos combustíveis e tecnologias relacionadas.

Organizações trabalhistas em todo o mundo continuam defendendo uma transição justa para os trabalhadores a fim de assegurar um futuro sustentável no mundo dos transportes. Muitos dos princípios de transição justa para apoiar, formar e capacitar trabalhadores aos empregos do futuro serão implementados

em nível nacional. Os governos nacionais serão responsáveis por garantir que seja disponibilizado financiamento para compensar os custos de requalificação e aprimoramento de competências, por criar e disponibilizar oportunidades de formação e capacitação e por assegurar que uma legislação robusta de saúde e segurança esteja em vigor para apoiar os trabalhadores durante essa transição. Os trabalhadores do país serão os beneficiários desses investimentos governamentais em trabalho sustentável. A retenção desses trabalhadores qualificados para ocupar cargos nas frotas nacionais deve fazer parte da elaboração de qualquer política marítima nacional, juntamente com a promoção da diminuição das emissões por meio de novos combustíveis e novas tecnologias a bordo de navios.

**“O cumprimento e a manutenção das salvaguardas à cabotagem faz parte dos nossos interesses estratégicos. A cabotagem proporciona empregos e agrega valor econômico, ao mesmo tempo em que protege a segurança nacional e o meio ambiente marinho.”**

**Johnny Hansen – ex-presidente do NSU (Norwegian Seafarers' Union, Sindicato dos Marítimos da Noruega); vice-presidente da Força-Tarefa de Cabotagem da ITF; presidente da Seção de Pesca da ITF**



## LIÇÕES APRENDIDAS

- Os serviços nacionais de transporte marítimo geram milhares de empregos para cidadãos e residentes permanentes em países de todo o mundo.
- Os marítimos desses países se beneficiam de salários mais elevados e melhores condições de trabalho do que os colegas de profissão que se dedicam ao transporte marítimo internacional.
- Como as organizações trabalhistas e o setor são em grande parte responsáveis pela capacitação e desenvolvimento profissional dos marítimos, é preferível reter marítimos nacionais capacitados e certificados que, sem acesso a oportunidades de emprego no país, precisariam procurar trabalho no exterior.
- Os serviços nacionais de transporte marítimo geram um valor econômico expressivo por meio de empregos diretos e indiretos.
- O desenvolvimento da força de trabalho em nível nacional é vantajoso para o transporte marítimo nacional e internacional. As normas de capacitação são harmonizadas por meio de convenções internacionais, e a maioria das competências e certificações são transferíveis entre serviços nacionais e internacionais.
- O importante trabalho em andamento para diminuir as emissões nocivas nas cadeias de suprimentos requer investimento em formação e requalificação. Os trabalhadores dos serviços de transporte marítimo precisarão se adaptar e poderão ocupar funções novas ou diferentes, exigindo acesso a capacitação e financiamento.

## CHAMADAS À AÇÃO

- Os governos devem exigir que todos os navios envolvidos na cabotagem sejam tripulados por cidadãos do país ou residentes permanentes. Onde não há oferta suficiente de marítimos nacionais, o governo deve elaborar imediatamente planos de carreira para os marítimos por meio de programas de recrutamento e treinamento a fim de promover a capacitação da força de trabalho.
- O uso de tripulantes estrangeiros precisa ser restrito e somente permitido se testes no mercado de trabalho demonstrarem que não há marítimos nacionais disponíveis e/ou devidamente qualificados. Essas dispensas para permitir trabalhadores estrangeiros precisam ter duração limitada, para permitir que os marítimos nacionais consigam trabalho quando estiverem disponíveis ou devidamente qualificados.
- Devem ser desenvolvidos programas de capacitação pelos governos em cooperação com sindicatos nacionais e associações de armadores. As despesas de treinamento devem ser compensadas por programas de financiamento de competências, seguro-desemprego e outros programas de compensação de custos disponibilizados aos trabalhadores, como por meio de subsídios. Essas entidades devem trabalhar juntas para elaborar planos de recrutamento e retenção de mão de obra que promovam uma carreira no mar para grupos sub-representados no setor, como mulheres e jovens trabalhadores.
- O governo deve assegurar que as regulações trabalhistas permitam que os trabalhadores tirem licença adequada e com proteção ao emprego para conseguir qualificação e trabalho com armadores do país a fim de assegurar que os marítimos possam passar tempo no mar com o objetivo de atender à STCW ou a outros requisitos nacionais de certificações marítimas.
- Os governos devem implementar um componente abrangente de transporte marítimo sustentável nas políticas marítimas nacionais que leve em conta a necessidade de diminuir as emissões nocivas no setor e promova o trabalho a bordo de frotas com bandeira nacional. Ao mesmo tempo, devem regular uma transição justa para os trabalhadores.

# REFORMAS RECENTES NAS POLÍTICAS MARÍTIMAS NACIONAIS MUNDO AFORA

Desde o início da pandemia, alguns países começaram a adotar medidas para reformar políticas nacionais relacionadas aos serviços de transporte marítimo, na tentativa de se prepararem para lidar com futuras emergências e tratar de ineficiências em suas próprias cadeias de suprimentos. Muitos dos exemplos destacados abaixo incluem a implementação das diversas chamadas à ação deste relatório.

**Brasil** – em 2020, o governo federal brasileiro criou um programa para desenvolver o transporte de cabotagem chamado “*BR do Mar*”. O programa se tornou lei em janeiro de 2022. Tem diversos objetivos, como ampliar o âmbito e melhorar a qualidade do transporte de cabotagem, expandir a disponibilidade de uma frota para o transporte marítimo costeiro e estimular a capacitação e qualificação dos marítimos do país.

**África do Sul** – em 2022, a África do Sul apresentou um projeto de lei que prevê a cabotagem pela primeira vez e uma “frota nacional estratégica”, afirmando que a dependência de interesses estrangeiros para importações e exportações essenciais talvez não proteja o país de paralisações nas cadeias de suprimentos em épocas de desastres naturais ou conflitos internacionais. A legislação estabelecerá uma transportadora marítima nacional como pilar estratégico na recuperação do setor de transporte marítimo como meio de reconstruir as cadeias de suprimentos após a pandemia.

**Noruega** – no final de 2022, o Ministro da Pesca e Política Oceânica apresentou um projeto de lei que exigirá que todos os operadores de navios ofereçam a todos os marítimos salários e condições de trabalho da Noruega em todos os navios que operam nas águas norueguesas e na plataforma norueguesa, inclusive na frota de fora do país. O projeto de lei também abrange embarcações estrangeiras que fazem cabotagem na Noruega e navios de passageiros com escala em portos noruegueses.

**Austrália** – em outubro de 2022, o governo da Austrália montou uma força-tarefa para orientar a criação e operação da *Frota Estratégica Marítima* da Austrália, que vai fortalecer a soberania econômica do país e aumentar a segurança nacional. Para conseguir isso, a *Frota Estratégica* será formada por navios com bandeira e tripulação australianas. Espera-se que a força-tarefa finalize seus trabalhos e apresente as recomendações finais ao governo em um futuro próximo.

**EUA** – em março de 2021, o governo Biden anunciou que vai desenvolver projetos eólicos offshore, fortalecer a cadeia de suprimentos nacional e gerar empregos sindicais bem remunerados. Ao emitir uma ordem de execução, o governo reconheceu que um setor eólico offshore bem-sucedido vai gerar milhares de novos empregos e oportunidades econômicas em toda a costa do Atlântico, no Golfo do México e nas águas do Pacífico. Desde então, a declaração incentivou uma série de atividades derivadas, como a construção de navios em conformidade com a Jones Act para uso em vários projetos offshore

e a criação de milhares de empregos, inclusive a bordo de navios com bandeira dos EUA para marinheiros dos EUA.

**Canadá** – em 2020, o governo canadense ampliou a aplicação da política de medidas especiais para o setor marítimo, no âmbito do *programa para trabalhadores estrangeiros temporários*, a operadores de navios de bandeira canadense. A política exige que os empregadores que almejam usar trabalhadores estrangeiros em navios canadenses envolvidos no comércio costeiro (cabotagem) atendam a determinados requisitos antes de solicitar uma autorização de trabalho para empregar um cidadão estrangeiro. Entre eles, primeiro os empregadores devem oferecer todos os empregos a bordo dos navios para trabalhadores canadenses e residentes permanentes, entrar em contato diretamente com sindicatos marítimos canadenses para verificar se eles têm candidatos qualificados e, caso não tenham, receber uma carta de anuência emitida pelos sindicatos. Como parte das condições de emprego de qualquer trabalhador estrangeiro contratado a bordo de um navio com bandeira canadense, o marítimo estrangeiro deve receber a taxa salarial vigente para o cargo no Canadá ou receber salário e benefícios conforme o acordo coletivo de trabalho em vigor, quando aplicável ao local de trabalho. A política é um grande desincentivo aos armadores que tentam rebaixar os valores praticados no mercado de trabalho canadense utilizando trabalhadores estrangeiros nos negócios de cabotagem.

**Reino Unido** – em 2022, o governo do Reino Unido introduziu a lei de remuneração dos marítimos, que visa garantir que os marítimos que trabalham em águas do Reino Unido recebam pelo menos o equivalente ao salário mínimo nacional do Reino Unido. A exigência se aplica independentemente da bandeira do navio ou da nacionalidade dos marítimos. Um dos principais objetivos do projeto de lei é tornar a carreira marítima mais atraente para os cidadãos do Reino Unido, na tentativa de lidar com a atual escassez de mão de obra e a diminuição do número de cidadãos do Reino Unido empregados no comércio marítimo do Reino Unido, uma vez que os armadores usam mão de obra estrangeira mais barata para rebaixar os valores praticados no mercado de trabalho do Reino Unido.



**Panamá** – em dezembro de 2021, o governo panamenho aprovou uma nova lei de cabotagem. Estes são alguns dos aspectos importantes da lei: 90% da força de trabalho envolvida na cabotagem deve ser de nacionalidade panamenha; com exceções pontuais, as licenças de operação para cabotagem serão concedidas somente a cidadãos panamenhos ou empresas das quais 75% dos acionistas sejam panamenhos. A lei busca estabelecer o controle do mercado de cabotagem para beneficiar os cidadãos do Panamá e trazer estabilidade à força de trabalho nacional. A lei inclui novas disposições sobre proteção do meio ambiente marinho para lidar com navios naufragados e abandonados e futuras considerações para o abastecimento com novos combustíveis.

**Nova Zelândia** – em 2022, o governo da Nova Zelândia anunciou um compromisso de US\$ 30 milhões em financiamentos para o transporte marítimo costeiro por meio do Programa Nacional de Transporte Terrestre a fim de melhorar os serviços nacionais de transporte marítimo, diminuir as emissões, aumentar a eficiência e modernizar a infraestrutura marítima. O governo selecionou ainda um grupo de fornecedores preferenciais que farão investimentos conjuntos para aprimorar os serviços de transporte marítimo costeiro e colocar em operação novos navios costeiros, colocando fim a cerca de 35 milhões de quilômetros de viagens de caminhão nas estradas da Nova Zelândia todos os anos e gerando novas oportunidades de emprego para os marinheiros. O plano faz parte do atual trabalho do governo para atenuar os problemas das cadeias de suprimentos causados pela pandemia.

# CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme indicado neste relatório, políticas marítimas nacionais eficazes ajudam a desenvolver as frotas e a capacidade da força de trabalho dos cidadãos do país. Ao mesmo tempo, apoiam objetivos importantes como segurança nacional, segurança de navios e da vida no mar, concorrência justa, segurança econômica e práticas sustentáveis de transporte.

## **PAÍSES QUE MANTÊM E REFORÇAM ESSAS POLÍTICAS TÊM:**

- Leis e serviços de cabotagem eficazes para assegurar uma tonelagem adequada com bandeira nacional para atender ao próprio comércio interno e a mercados internacionais de alimentação.
- Programas eficazes de incentivo para apoiar sua frota marítima em operações internacionais de rotina e em períodos de conflito, turbulência ou oscilações comerciais.
- Instalações e programas de capacitação eficazes para assegurar a disponibilidade de uma força de trabalho marítima suficiente e qualificada.

## **OS PAÍSES DEVEM EVITAR:**

- A dependência de bandeiras de conveniência ou transportadoras estrangeiras para seu comércio marítimo nacional ou internacional.
- Tratados de livre comércio que restrinjam a capacidade de promover sua frota com bandeira nacional e permitam o acesso de navios estrangeiros a seus mercados de cabotagem e alimentação.

# INTERESSE NACIONAL CRESCENTE

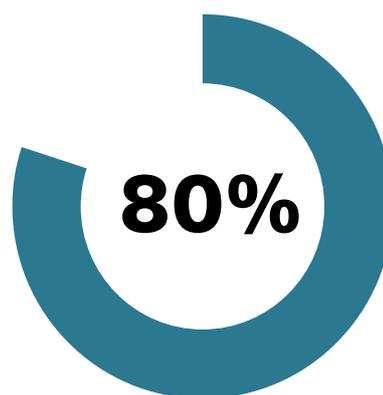


**A CABOTAGEM SE DISSEMINA: QUASE DOIS TERÇOS  
DOS ESTADOS-MEMBROS DA ONU TÊM ALGUMA  
FORMA DESSA POLÍTICA MARÍTIMA NACIONAL**



**91**

**ESTADOS-MEMBROS  
DA ONU TÊM LEIS DE  
CABOTAGEM**



**80% DOS LITORAIS DO MUNDO  
TÊM LEIS DE CABOTAGEM**

[WWW.ITFGLOBAL.ORG](http://WWW.ITFGLOBAL.ORG)

· MOVEMOS O MUNDO ·

FEDERAÇÃO  
INTERNACIONAL  
DOS TRABALHADORES  
EM TRANSPORTES

49-60 BOROUGH ROAD  
LONDRES SE1 1DR  
+44 (0)20 7403 2733