



LONGOS PERÍODOS A BORDO PODEM LEVAR MARÍTIMOS À DEPRESSÃO E ATÉ SUICÍDIO

No Brasil, alguns armadores insistem na falta de compromisso com o bem-estar e a saúde mental dos seus tripulantes

Os trabalhadores marítimos enfrentam, dia após dia, algumas das condições mais difíceis contempladas por qualquer categoria profissional: isolamento, confinamento, barulho, calor, intempéries, movimentos do navio, entre outros. Naturalmente, o peso dessas condições, agravado pelos longos períodos a bordo, uma hora cobra o seu preço. Um amplo estudo realizado por pesquisadores da Universidade de Yale, nos EUA, revelou que 20% dos trabalhadores marítimos já consideraram a possibilidade de cometer suicídio ou automutilação.

O estudo foi conduzido pelos Drs. Rafael Y. Lefkowitz e Martin D. Slade, do Programa de Medicina Ocupa-

cional e Ambiental daquela universidade, que vem realizando pesquisas com marítimos desde 2012. Foram entrevistados 1.572 tripulantes de diferentes classes, em todas as faixas etárias, embarcados em navios de diversos tipos: 19% em navios-tanques, 17% em navios de passageiros e 16% em graneleiros. Entre as bandeiras, 41% eram de conveniência.

Na distribuição por região de origem, registrou-se que 40% dos participantes eram das Filipinas e da região do Pacífico, 29% da Europa Ocidental, 9% da América do Norte, 8% do Leste Europeu e 5% da Ásia – a maior parte indianos. Marítimos de outras regiões totalizaram cerca de 10%.



“No Brasil, o regime de embarque 1x1 conquistado pelos marítimos tem desempenhado papel essencial na diminuição dos riscos de fadiga e depressão a bordo, possibilitando que os trabalhadores tenham convívio social e familiar em níveis satisfatórios e tempo suficiente de folga, em terra, para recuperação do trabalho a bordo.”

Os resultados apontam que 25% dos entrevistados apresentavam indicativos de depressão, índice significativamente mais alto que os de outros grupos profissionais e bem acima da média da população de modo geral. Sintomas de ansiedade foram observados em 17% dos marítimos e 20% admitiram ter tido pensamentos suicidas por vários dias (12,5%), em mais da metade do tempo (5%) ou quase todos os dias (2%) ao longo das duas semanas anteriores à pesquisa. Entre os fatores determinantes para estados de depressão, ansiedade e ideação suicida estão elementos ligados ao ambiente de trabalho, como episódios de violência e desrespeito, e também quando os trabalhadores acreditam que as empresas não se importam com eles.

No Brasil, o regime de embarque 1x1 conquistado pelos marítimos tem desempenhado papel essencial na diminuição dos riscos de fadiga e depressão a bordo, possibilitando que os profissionais tenham convívio social e familiar em níveis satisfatórios e tempo suficiente de folga, em terra, para recuperação do trabalho a bordo.

Porém, a falta de compromisso de alguns armadores em cumprir o que acordaram, como condição laboral e a desatenção quanto ao bem-estar e à saúde mental dos marítimos que empregam, acabam por diminuir

os efeitos positivos do regime 1x1. Em lugar de um cenário benéfico para todos, que já deveria ter sido alcançado, o que se verifica é a existência, ainda, de situações em que o ambiente de trabalho é nocivo à saúde dos tripulantes, levando a estados de fadiga e depressão, como os apontados na pesquisa.

Acesse os dados completos do estudo.

LinkedIn:
bit.ly/MentalHealth_Report

Ou acesse o QR-Code abaixo com o seu smartphone.

Fadiga, a inimiga íntima do marítimo

A fadiga sempre foi companheira do marítimo brasileiro. A partir dos anos 1990, a despeito da diminuição do tempo de permanência a bordo, as reduções nos cartões de lotação dos navios empurraram os tripulantes nacionais para um regime de trabalho que, nos dias de hoje, pode-se chamar de insano.

Os armadores foram reduzindo o número de profissionais dos cartões de tripulação de segurança – CTS originais dos navios sem, no entanto, incorporar quaisquer inovações tecnológicas que compensassem essa redução. A despeito de terem, inicialmente, empregado tripulação em número superior ao estabelecido nos CTS, sem qualquer modificação relevante nessas embarcações os armadores têm sistematicamente retirado de bordo os tripulantes que excedem o número mínimo, aumentando assim o risco de acidentes para os embarcados.

Outro fator causador de fadiga é a incorporação pelo pessoal de bordo de funções burocráticas devido a exigências das convenções da Organização Marítima Internacional – IMO, sem que haja um aumento do número de trabalhadores marítimos para lidar com essa carga de tarefas adicionais. A Organização Internacional do Trabalho – OIT, por sua vez, também tem grande parcela de responsabilidade no cenário apontado pela pesquisa, ao não adotar medidas efetivas na Convenção Marítima do Trabalho de 2006 – MLC 2006 com o objetivo de reduzir o tempo de embarque dos tripulantes. (Leia artigo na página 56)

A MLC 2006, instrumento que deveria garantir trabalho marítimo realizado de forma digna, na verdade, possibilita condições piores que as praticadas em terra, com a permanência dos trabalhadores a bordo por até 11 meses, para, só então, obrigar os armadores a desembarcá-los, e sem que haja garantia de folga remunerada compatível com o longo período de trabalho efetuado. Os embarques extremamente longos, com privação de vida social e contato familiar, assim como a incerteza dos contratos internacionais oferecidos a trabalhadores de países de baixo custo, sem previsão de folgas remuneradas que sirvam para humanizar a atividade marítima, acabam acarretando danos à saúde mental dos homens e mulheres do mar, em âmbito global, aumentando os riscos de fadiga e as chances de ocorrência de acidentes.

O 1x1 precisa ser cumprido de forma efetiva pela Transpetro

O regime de trabalho e repouso 1x1 – implantado na totalidade da frota comercial brasileira graças à luta incessante da organização sindical – tem demonstrado ser, acima de tudo, um meio de evitar que a fadiga a bordo traga as piores consequências para os marítimos, o meio ambiente e a própria empresa.

Durante muito tempo, a Transpetro foi a única empresa de navegação do Brasil que se recusava a implantar o 1x1. A empresa não avançava na negociação, alegando impossibilidade financeira para tal. Finalmente, em 2017, o 1x1 foi estabelecido em acordo coletivo de trabalho, mas de modo recorrente a Transpetro vem desrespeitando as cláusulas sobre a permanência máxima dos tripulantes a bordo, com tempo equivalente de folga em terra. Em cerca de um terço dos embarques realizados em 2019, a empresa não apenas deixou de cumprir o que acordou como continua não possibilitando que os marítimos gozem integralmente as folgas adquiridas no período passado a bordo, descaracterizando, assim, o regime 1x1.

Com base nos relatórios de embarques enviados pelos trabalhadores, a Conttmaf estima que os tripulantes dos navios da Transpetro acumulavam até dezembro de 2019, coletivamente, mais de 70.000 dias de folgas não gozadas. Isso equivale a dizer que a empresa deve, em média, um mês de folga para cada marítimo que emprega. “Uma situação absurda, proveniente do desrespeito da Transpetro por quem ela emprega e pelo regime de trabalho acordado”, afirma Carlos Müller, presidente do Sindmar e diretor da Conttmaf.

No offshore, algumas empresas parecem testar o limite humano

Em embarcações que atuam no apoio marítimo do setor de óleo e gás, alguns armadores vêm praticando – com anuência da Autoridade Marítima – cartões de lotação extremamente reduzidos, especialmente na seção de máquinas. Não raro, os CTS permitem apenas dois oficiais de máquinas a bordo, com a falsa alegação de que o nível de automação da praça de máquinas permite operar o navio com os equipamentos desguarnecidos parte do tempo. Na verdade, embora os certificados realmente permitam essa situação, as demandas operacionais e a necessidade de manutenção de bordo exigem a presença de um oficial todo o tempo.

Os dois únicos oficiais de máquinas a bordo são obrigados a se revezar ininterruptamente enquanto estiverem embarcados, o que acarreta um excesso de horas trabalhadas, com imenso desgaste físico, sem tempo para recuperação e levando inevitavelmente à fadiga e a um maior risco de acidentes. Relatos de oficiais empregados por algumas das maiores empresas do apoio marítimo – entre elas Bram, CBO e Starnav – informam, ainda, sobre a alteração dos registros de horas trabalhadas para número menor do que o real e a utilização de praticantes, sem habilitação, para suprir a falta dos oficiais que deveriam estar a bordo para atender a efetiva necessidade laboral, entre outras irregularidades.

As vantagens de lutar coletivamente

O Sindmar tem alertado a Diretoria de Portos e Costas, autoridade marítima brasileira, para os perigos da redução do número de tripulantes nas embarcações. O Sindicato insiste na necessidade de os CTS passarem por uma criteriosa revisão que conte com a participação da Organização Sindical Marítima, a fim de que haja equilíbrio neste processo. Atualmente, a Marinha permite que as propostas de CTS sejam formuladas unilateralmente pelos armadores, sem qualquer consulta aos sindicatos de marítimos para que se defina o número de trabalhadores necessários para tripular uma embarcação.

Embora os marítimos brasileiros que atuam em águas nacionais trabalhem em condições mais justas que a média internacional, exemplos não faltam de iniciativas da armação para reduzir o número de tripulantes a bordo e precarizar as relações de trabalho, sem qualquer consideração pela saúde e segurança de quem contratam.

Carlos Müller avalia que foi o fato de lutarem unidos e organizados em seus sindicatos que possibilitou aos marítimos brasileiros saírem dos longos regimes de embarque, que prevaleceram no século passado, até alcançarem a situação atual, de regime 1x1, mais justa e mais segura. “No entanto, para não haver retrocessos que causem sofrimento ao nosso pessoal, submetendo-o a condições similares às que são oferecidas internacionalmente aos trabalhadores de países de baixo custo, nas bandeiras de conveniência, os marítimos das novas gerações necessitam fortalecer o vínculo com o Sindicato. Ao lutarmos organizados, temos chances mais efetivas de conquistar o que nos importa coletivamente”, conclui Müller.



Valorizar vidas em situação de emergência

O estudo norte-americano também revelou que grande parte dos marítimos atingidos por depressão e/ou pensamentos suicidas não procura ajuda. Isso demonstra a necessidade de políticas de saúde mental e estratégias de gestão adequadas a essa força de trabalho isolada, vulnerável e essencial globalmente. “É muito importante que os marítimos tenham compreensão de que este problema existe e que estejam atentos aos sinais, relatando sua ocorrência ao comandante da embarcação. Em estado grave de depressão e desespero, não é difícil que a pessoa pense em suicídio. Essa é uma situação que deve ser tratada como emergência, em que pedir ajuda é essencial para preservar vidas”, afirma o delegado regional do Sindmar em Fortaleza (CE), Rinaldo Medeiros. O Centro de Valorização da Vida – CVV pode ser a opção possível numa situação emergencial, caso não se possa recorrer a familiares ou aos colegas de trabalho. A ligação para o número 188 não tem custo algum e pode ajudar a salvar vidas.