

**MARINHA DO BRASIL
CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE**

KLINGER BARRA CAXIAS

**CONFINAMENTO A BORDO E AS PRESSÕES PSICOLÓGICAS DURANTE A
JORNADA NO MAR**

**RIO DE JANEIRO
2017**

KLINGER BARRA CAXIAS

**CONFINAMENTO A BORDO E AS PRESSÕES PSICOLÓGICAS DURANTE A
JORNADA NO MAR**

Monografia apresentada como requisito parcial para a aprovação no curso de Aperfeiçoamento para oficial de Nautica (APNT – 2017), ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Professor(a) Orientador(a): Dra. Cláudia Adler

**RIO DE JANEIRO
2017**

KLINGER BARRA CAXIAS

**CONFINAMENTO A BORDO E AS PRESSÕES PSICOLÓGICAS DURANTE A
JORNADA NO MAR**

Monografia apresentada como requisito parcial para a aprovação no curso de Aperfeiçoamento para oficial de Nautica (APNT – 2017), ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

PROFESSOR ORIENTADOR (trabalho escrito): Dra. Cláudia Adler

NOTA : _____

BANCA EXAMINADORA (apresentação oral):

Profa. Dra Claudia Segadilha Adler

Prof. Marcelo José das Neves

Profa. Msc Claudia Correia de Matos

DATA: / / 2017

NOTA FINAL: _____

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar a Deus, por todas as oportunidades que foram concedidas ao longo da minha carreira, Aos meus pais, A minha querida esposa meus irmãos e principalmente a minha amada filha.

A Dra. Claudia Adler pela presteza e disponibilidade do seu tempo e por ter me orientado nesse trabalho.

DEDICATÓRIA

Aos meus pais, minha esposa e minha amada filha

”Se pedires alguma coisa em meu nome eu o farei”

Jesus Cristo

RESUMO

Este estudo aborda os aspectos comportamentais com o olhar para a identificação dos processos que envolvem o trabalhador marítimo. Trata-se de atividade onde pessoas permanecem confinadas em embarcações ou plataformas por longos períodos, acarretando ambiguidades e tensões, presentes pela dicotomia entre trabalho e vida, embarque e desembarque e têm sido um fator determinante para o adoecimento físico e mental dos trabalhadores. Muitos trabalhadores apresentam problemas psicológicos, mesmo que não diagnosticados por não procurarem ajuda de um profissional. Descreve-se e investiga-se a forma como tais trabalhadores interpretam as próprias condições e relações de trabalho, contribuindo de forma significativa para a identificação e possibilidades mitigadoras, mantendo um cuidado especial ao trabalhador que estiver embarcado. Ainda diante deste cenário comportamental diferenciado, da mesma forma que em outros seguimentos do trabalho, existem também as metas desafiadoras. Portanto, é fundamental o reconhecimento desta análise qualitativa, que nos permite identificar um pouco mais sobre este seguimento, que pode ser mais explorado: os trabalhadores marítimos, com ênfase na ótica e na vivência dos próprios profissionais. Como resultado, a pesquisa sugere soluções práticas, como organizações sistemáticas de tratamento psicológico a fim de manter a saúde física e mental do profissional marítimo.

Palavras chave: Confinamento; Relações de Trabalho; Saúde Mental; Depressão

ABSTRACT

This study approaches the behavioral aspects, specifically concerned with identifying such processes involved with maritime workers. It is an activity where people remain confined in boats or platforms for long periods, causing ambiguities and tensions presented by the dichotomy between work and life, embarkation and disembarkation. This has been a determining factor for the physical and mental illness of workers. Many workers have psychological problems, even if not diagnosed for not seeking help from a professional. Here is described and investigated the way in which such workers interpret their own working conditions and relations, contributing in a significant way to identify possible problems and create mitigative possibilities, keeping a special care with the embarked. Still concerned with this differential behavioral scenario, as in other work segments, there are also challenging goals, so it is central to acknowledge this qualitative analysis which allows us to clarify this matter which can be more explored with maritime workers, emphasizing their point of view and their professionals experiences. As a result, the cresearch suggests practical solutions, such as organizing systematic psychological treatment in order to maintain the physical and mental health of the maritime professional.

Key words: Confinement; Work relationships; Mental health; Depression

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
1- CONFINAMENTO A BORDO	12
1.1 Tensão Pré-embarque	12
1.2 A rotina dos marítimos e as possíveis consequências do confinamento	13
1.3 As mudanças psicológicas na vida dos marítimos	16
1.4 As estruturas e os ensinamentos sistemáticos da psicologia sobre o confinamento em alto-mar	17
2 - DEPRESSÃO A BORDO	19
2.1 Como a formação do oficial se posiciona quanto à saúde mental do trabalhador marítimo e quais medidas devem ser tomadas para o bem-estar e segurança deste profissional	20
2.2 Soluções preliminares	21
3- CONSIDERAÇÕES FINAIS	24
4- REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA	26

INTRODUÇÃO

A busca por uma melhoria de vida faz com que muitos jovens sonhem em trabalhar na Marinha Mercante e embarcados, porém pouco se analisa antes de se conquistar o emprego desejado. “Mesmo com os fatores positivos, como bons salários, folgas longas, benefícios cedidos pelas empresas (bônus por desempenho, plano de saúde, gratificações por trabalhos não rotineiros) o trabalho isolado/embarcado conduz à solidão.” (PADRONI, PRADO, ROMÃO e RIBEIRO, 2012, p. 15).

Segundo Nobre e Santos (2005, p. 03), *apud* Haralambides, Mewis e Klug (2004) “A comprovação da evolução do mercado de transporte marítimo se dá quando comparadas quantidades métricas das cargas bem como o aumento substancial dos índices pertinentes à capacidade instalada no transporte marítimo na atualidade”. Essa afirmação evidencia o crescimento do transporte marítimo e serviços de insumos. Como consequência deste aumento, mais pessoas estão se profissionalizando na área marítima. Por conta das características desta função, trabalhadores são passíveis a desenvolverem transtornos psicológicos e, por conseguinte afetar os demais no ambiente de trabalho. Cada ser humano possui seu individualismo e suas particularidades no seu complexo interior, muitas vezes elas tendem à exclusão social e se isolam no navio.

O pouco preparo das pessoas as leva ao arrependimento quando se deparam em seu real local de trabalho, gerando frustração e até a depressão, pois o tempo de confinamento a bordo afeta diretamente a estrutura psicológica do funcionário. “Entende-se por confinamento toda essa conjuntura de trabalho, que afasta os trabalhadores do convívio social e os limita em relação a uma movimentação maior por um período determinado de tempo” (PADRONI et al 2012, p. 01).

A individualidade de cada ser humano deve ser levada em conta na hora de uma avaliação psicológica, cada um tem seu complexo e mania, que podem ser agravadas pelo ambiente de trabalho considerado não agradável.

O grande período de confinamento faz com que os indivíduos mudem suas rotinas e tentem se adaptar a pessoas com hábitos de culturas diferentes, o que nem sempre é fácil, além da falta que sentem da família e amigos.

Muitos marítimos já começaram a perceber a importância de estar com uma

saúde mental controlada e procuram ajuda psicológica antes de seu confinamento, pois sabem que precisam estar preparados para a jornada de trabalho, principalmente pelo longo tempo que ficarão longe de pessoas queridas e do convívio social.

Tentar manter um bom convívio a bordo também é de muita importância para se manter uma saúde mental estável. O fato de não voltar para casa ao final do expediente, faz com que muitos não se “desliguem” do trabalho, causando um cansaço físico e emocional.

Este estudo propõe aos leitores uma visão sobre as pressões comportamentais vividas por oficiais mercante e as dificuldade de se manter uma boa saúde mental.

A metodologia aplicada a este projeto baseia-se em conhecimento empírico e estudos a partir de bibliografia acadêmica e exploratória tendo como amostragem os próprios trabalhadores no setor de *offshore*. O conteúdo do projeto descreve fatores patogênicos que se manifestam nos funcionários do ramo.

1 - CONFINAMENTO A BORDO

1.1 - Tensão Pré-Embarque

É muito comum o ser humano não gostar de mudanças constantes, principalmente quando elas afetam diretamente a sua vida social.

A vida do Marítimo é uma constante mudança, pois ao embarcar ele sabe que ficará privado de uma vida "normal" e seguirá um período de regras, normas e muito trabalho, sem a presença de amigos e familiares por um tempo considerável. Damasceno (2008, p. 65) cita que "o fator embarque e desembarque exerce uma alta influência na relação das pessoas com suas próprias emoções. É capaz de mudar o comportamento e o humor da pessoa".

O medo de não voltar, a saudade da família e até as mudanças no metabolismo por uma jornada de trabalho intercalando entre noite e dia, causam uma tensão e um receio ao embarcar.

Algumas preocupações sobre como encontrarão a família e os amigos ao retornarem está diretamente relacionada à angústia da mudança, o que afeta o emocional, deixando o marítimo mais vulnerável e despreparado para enfrentar os problemas quando volta ao lar. O mesmo pode acontecer também ao chegar em seu local de trabalho.

A tensão pré-embarque pode ser considerada parte de um conjunto de doenças psiquiátricas de transtorno de ansiedade e síndrome do pânico que também incluem fobias e medos, a ansiedade pode vir a gerar transtorno obsessivo compulsivo entre outras doenças (BARBI, 2012).

Dentro essas doenças estão relacionadas

- Doenças cardiovasculares
- Podem causar ainda mais complicações em alguns casos quando o tripulante tem diabetes e/ou câncer
- Tensões musculares
- E os mais comuns é claro os transtornos mentais

"A rotina de embarcar e desembarcar fragmenta os relacionamentos, intensifica os traumas e doenças emocionais e cria personalidades melancólicas, depressivas e pré dispostas aos grandes males da alma humana" (DAMASCENO, 2008, p. 66).

É importante ressaltar que não é só o embarque em si que afeta diretamente a vida do marítimo, mas sim a rotina angustiante da repetição entre as práticas de embarcar e desembarcar.

Nem todos os trabalhadores admitem a mudança no comportamento relacionadas a tensão pré e durante embarque, mas é muito comum ser percebido por pessoas que estão em seu convívio. Por mais que a pessoa acredite que tem o controle da situação, ela não o consegue de fato, gerando uma série de crises psicológicas, afetando sua saúde mental.

1.2 - A rotina dos marítimos e as possíveis conseqüências do confinamento

A organização do trabalho a bordo é muito particular, depende da atividade em que o navio está envolvido, da política da empresa, da política de bordo. O comandante é o responsável pela administração dos tripulantes, da operação em que o navio está engajado e pelo navio, como bem material e privado. O termômetro do ambiente de trabalho são as relações interpessoais, o reconhecimento do trabalhador e o respeito por todo e qualquer tripulante, passageiro ou visitante a bordo do navio. O clima organizacional é o nome dado ao ambiente interno existente entre os membros da organização. A motivação dos tripulantes a bordo de uma embarcação quando elevada se reflete em relações de satisfação, de animação, de interesse, colaboração, etc. Quando os tripulantes estão desmotivados isso pode acarretar em estados de depressão, desinteresse, apatia, insatisfação, etc. (CHAVIANETO, 2009, *apud*, BRUNI, SIQUEIRA e LUCENA, 2012) Todo ser humano passa por momentos de cansaço mental. O marítimo experimenta na maior parte da sua vida, o confinamento, a descontinuidade e a dificuldade no sono. O regime de trabalho, por muitas vezes não respeitado pelas empresas de navegação, e as grandes responsabilidades do cargo em exercício contribuem para essa configuração. Esses fatores podem intensificar o cansaço psicológico, e podem acarretar prejuízos à saúde mental do marítimo.

Os marítimos são um dos profissionais mais negligenciados e que têm sido constantemente ignorados não somente por organizações e entidades internacionais, mas também pelos seus próprios países. Se fizermos um esforço para enxergarmos além de uniformes bonitos e viagens para lugares bem legais, poderemos identificar um

estilo de vida duro, onde a distância de seus entes queridos se faz presente o tempo todo, assim como todo tipo de dificuldade imaginável que estes bravos profissionais encaram diariamente para que o mundo e as pessoas continuem aproveitando suas vidas em terra da melhor e mais confortável maneira possível (PORTAL MARITIMO, 2014).

O período em que os marítimos no *offshore* ficam embarcados é de vinte e oito a trinta e cinco dias e o período de desembarque é equivalente ao período a bordo. Em navios de cabotagem esse período chega a três meses embarcados por um mês de descanso. Durante o período de embarque, geralmente é praticado o regime de trabalho de doze horas diárias, podendo ser doze horas de trabalho consecutivas por doze horas de descanso, seis horas de trabalho consecutivas por seis horas de descanso. Os navios de cabotagem e longo curso adotam geralmente o turno de quatro horas trabalhadas por oito de descanso. O Regime diário de trabalho pode ser um dos causadores da fadiga a bordo das embarcações. A quantidade de horas que o trabalhador permanece acordado geralmente supera a quantidade de horas trabalhadas, pois o envolvimento do marítimo no trabalho é de vinte e quatro horas, pois mesmo de folga ele continua no local de trabalho, participando de reuniões e treinamentos então até invariavelmente ele está inserido no contexto do que está acontecendo naquele momento na embarcação, podendo ser solicitado em caso de necessidade.

O trabalho em turnos e noturnos pode trazer malefícios à saúde mental do marítimo tais como insônia, sonolência excessiva durante o trabalho, dor de cabeça, irritabilidade, lapsos de memória, sono de pior qualidade e mais reduzido durante o dia, até o desenvolvimento de doenças crônico-degenerativas. (COSTA, 1996, *apud* FISCHER et al, 2013, p. 460).

O marítimo em atividade experimenta, durante anos, a combinação do trabalho em turno, má qualidade do sono, acúmulo de tarefas e responsabilidades. Isso pode acarretar em transtornos psicológicos prejudiciais para o trabalhador no cumprimento de sua função e até mesmo comprometer seriamente a saúde psicológica do trabalhador com danos nos quais são necessárias intervenções

profissionais de ordem psicológica e ou psiquiátrica. Quando de folga o marítimo tem muitas vezes outros afazeres, lavagem de roupas, higienização pessoal, organização e limpeza do camarote. Essas atividades fora do trabalho consomem o tempo que o marítimo deveria estar descansando, podendo acarretar em fadiga ou estafa mental.

É confirmada a hipótese de uma maior prevalência de obesidade entre a população *offshore*. De acordo com Santos (2009, *apud* SINDIPETRO NF, 2011):

pesquisas nacionais mostraram que o confinamento é o principal gerador de insatisfação no trabalho, devido ao fato de permanecerem 14 dias, ou mais, longe da família e do convívio social. Tal afirmativa de insatisfação coincide com outros seguimentos de trabalho em função da semelhança de longos períodos de afastamentos. Ainda segundo autor, os principais fatores de adversidade do trabalho *offshore* são confinamento em alto mar (saudade e preocupação com a saúde e segurança da família); as solicitações de trabalho em turno (redução da duração e qualidade do sono, quando do turno da noite); descompasso com a sociedade (defasagem com os horários da família e da sociedade); acúmulo de problemas domésticos e a Tensão Pré-embarque; exposição a um ambiente de alto risco à segurança, o que se relaciona aos aspectos comportamentais a ser mitigado como doença ocupacional.

A saúde e a lacuna entre as expectativas criadas e as compensações obtidas (os altos esforços dos trabalhadores não são proporcionalmente recompensados na remuneração, prestígio social e realização pessoal), fato este que poderia ser tratado em programas de avaliação de desempenho com meritocracia. Por outro lado, os hábitos de lazer mais frequentes na plataforma durante o tempo livre são a TV, o vídeo, os jogos de mesa, a leitura de jornais e revistas, a busca de informações sobre o mundo externo, o repouso e o entretenimento com jogos mais leves, são os mais procurados pelos empregados.

Pode-se dizer que os fatores que mais determinam a existência de boas relações entre os pares, relacionam-se com a presença do desafio do trabalho e com o risco inerente à atividade, o que imprime uma condição cooperativa nas relações, não raro, evoluindo para o companheirismo e amizade. "Este fato ameniza

os efeitos da característica básica do regime que é o Isolamento do meio social". (SOUZA,1996, p.06)

1.3 - As mudanças psicológicas na vida dos Marítimos

O confinamento a bordo pode ser definido para o trabalhador como um isolamento quando o mesmo está nas condições de se sentir como um prisioneiro, o que afeta a qualidade de vida pelo desgaste físico, emocional e mental, que podem gerar como conseqüências doenças como a obesidade, distúrbios gastrointestinais e cardíacos, excesso no consumo de álcool, distúrbios no sono, ansiedade, depressão, queda na produtividade, no desempenho e na sua satisfação nas atividades. Trata-se assim de um sistema fechado, fortemente instituído, que isola e detém o controle total da vida de seus membros, durante o período de permanência no mesmo. Assim, existe o sentimento de que o período de permanência no local de trabalho é tão penoso que não existem saídas e soluções, restam apenas o desejo e a expectativa de que o tempo possa ser acelerado. Dessa forma, o período de dias da escala é percebido como um "tempo morto", ou seja, um período de vida inexistente.

O confinamento marítimo gera um estresse psicossocial no trabalho ao longo da jornada de trabalho ao longo do mar, o confinamento é um sentimento muitas vezes com traços de solidão e vontade de pisar em terra firme o mais rápido possível para suprir a sua vontade. Rodrigues (1998, p.204) o descreve da seguinte maneira:

Os trabalhadores estão confinados a um espaço, isolado por todos os lados pelo mar. Dentro deste prisma há muitas limitações à movimentação, constituídas por áreas de riscos onde só os trabalhadores daquela área devem circular. Nas horas de descanso a limitação torna-se mais presente, pois o trabalhador deve permanecer no casario ou caminhar pelo heliponto, quando as condições atmosféricas e a movimentação de aeronaves permitem. Outro aspecto relevante é a proximidade entre os locais de trabalho e o casario (camarotes, salas de TV, refeitório, etc.). Isto dificulta o desligamento dos trabalhadores, quando em seus momentos de alimentação, repouso ou lazer, de suas atividades de trabalho.

Souza (1996) ressalta que, no caso do ambiente confinado, é importante considerar que a consequente proximidade de atividades diferentes como trabalho, alimentação, lazer, repouso e atendimento a saúde, não favorece ao relaxamento.

Dentre as diversas rotinas do trabalho embarcado, destaca-se aquela voltada para mitigar os problemas decorrentes dos problemas relacionados aos Aspectos Comportamentais, ou seja, rotina de acompanhamento periódico de profissionais qualificados (psicólogos), onde, através de suas vastas experiências, tentarão minimizar os efeitos negativos dos problemas mencionados.

Por tudo isso, observa-se como consequências de tais problemas emocionais, as dificuldades do relacionamento familiar por períodos de ausência, falta de tempo para estudar, integração social impactada pela separação periódica dos amigos e a própria dificuldade de adaptação dentro da plataforma, com os colegas de trabalho, tipo de alimentação, trabalho sob revezamento, além do descanso a bordo.

1.4- As estruturas e os ensinamentos sistemáticos da psicologia sobre o confinamento em alto-mar.

Conforme manual de segurança no trabalho a bordo dos navios, (SINCOMAR, 2013), evidenciou-se nas abordagens que, estar distante da família, períodos fora de casa, (conforme perfis mais apegados aos familiares e amigos) pode ser um grande desafio. Assim, antes de tudo, um pouco de ensinamentos sistemáticos de psicologia sobre confinamento no mar ajudará a vencer esta fase, estamos tratando aqui do autoconhecimento. Sendo a característica pessoal se irritar facilmente por assuntos diversos, as chances de se desequilibrar a bordo aumentam. A pressão é maior, o trabalho é desgastante e ocorrerá insônia, disposição para comer mais, o aumento do stress e a indisponibilidade de se ter com quem trocar ideias se torna outro problema comportamental.

Um grande desafio é atentar ao fato de "saber relevar" como tomada de consciência a minimizar problemas com busca de soluções. A consequência de se levar um conflito adiante será o resultado unicamente do próprio estresse e do atraso no cumprimento do seu objetivo de trabalhar a bordo. Portanto, a pessoa deve buscar um equilíbrio emocional, não se irritando tão facilmente.

O desafio passa a ser descobrir o ponto de equilíbrio comportamental, o

trabalhador marítimo deve buscar amigos e jamais se isolar a bordo. Tanto em terra como navegando, deve-se buscar pessoas dispostas a fazer amizades. Fundamental que se entenda que as pessoas, embora sejam até de países diferentes, terão as mesmas necessidades sociais, relacionais, indagações e estarão vivendo as mesmas emoções.

O trabalho não deve permitir que a tristeza se transforme em depressão, deve ser entendido também que muitos já passaram pelo mesmo momento. Encontrar a força pessoal é fundamental nas realizações que terá após concluir esta experiência, que se pense no orgulho próprio mesmo após ultrapassar estas dificuldades, pensando nas histórias que se contará para outras pessoas como exemplo de ensinamento positivo.

2 - DEPRESSÃO A BORDO

O indivíduo convive com sensações de tristeza e desânimo que são inerentes ao ser humano, porém a indisposição rotineira ou a melancolia perene são sinais de uma doença depressiva que, de acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS), será um dos maiores motivos de afastamentos do trabalho até 2020. Segundo a OMS, 121 milhões de pessoas sofrerão com a depressão em todo o mundo. No Brasil, 17 milhões já possuem esta doença difícil de ser diagnosticada. Ainda segundo a OMS, 75% dos entrevistados no País nunca receberam um tratamento adequado. (GALILEU, 2017)

A doença se manifesta emocionalmente e fisicamente, causando diversas dores e incômodos. Quanto às doenças relacionadas ao trabalho, a maior parte sempre foi relacionada aos problemas osteomusculares, chamados LER/DORT, ou aquelas relacionada à intoxicação, por chumbo ou asbesto, por exemplo. Apenas nos últimos 15 anos é que a depressão e a ansiedade vêm sendo tratadas também como importantes doenças relacionadas ao trabalho. Os ambientes laborais adversos impostos pela rotina de bordo podem influenciar fortemente o quadro depressivo. Observa-se ainda que é uma das maiores causas de incapacidade no mundo.

Segundo Ballone GJ (2005), sempre há algum grau de predisposição biológica para o seu desenvolvimento. Assim, muitos são os fatores ambientais que podem influenciar para que uma pessoa desenvolva a depressão. São diversos os estudos, e o principal motivo no trabalho que se relacionava à depressão era o fato de desempenhar uma tarefa para o qual a pessoa não se sentia capacitada para atender à demanda.

Um percentual de 80% dos trabalhadores consideraram o trabalho estressante e exigente, mas somente aqueles que não se julgavam capazes estavam em risco de ter depressão. (FERNANDES, 2013)

Os principais sintomas da depressão são a tristeza, falta de prazer, desânimo, falta de iniciativa e de energia, dificuldade de concentração, alterações do sono e do apetite. Ocorrendo por mais de duas semanas, na maior parte dos dias, é preciso procurar ajuda psiquiátrica. A falta de tratamento imediato pode acabar por prejudicar o desempenho em diversas áreas da vida, principalmente no próprio trabalho.

A psicoterapia, segundo Piovan (2009), trata de lidar melhor com o estresse e com as adversidades no trabalho, mas não existem psicólogos a bordo. As viagens longas na navegação de longo curso são apenas um exemplo de como o tratamento psicológico na Marinha mercante seria necessário. O fato de passar de 3 a 6 meses no mar sem o atendimento psicológico, e com todas as dificuldades na rotina a bordo, mostra como isso é uma deficiência forte nas empresas que atuam no mercado marítimo.

Existem pessoas que se sentem estimuladas ao voltar à rotina após o recesso, no entanto a maioria delas apresenta certas dificuldades. Fernando Fernandes (2013) diz que um estudo que avaliou 540 trabalhadores de São Paulo e Porto Alegre revelou que em torno de 23% das pessoas apresentam até mesmo sintomas depressivos quando voltam ao trabalho. Dividir as férias pode ser uma alternativa. Outra estratégia é procurar retornar paulatinamente à rotina de horários quando as férias estão terminando. Mas isso é ineficaz para quem trabalha embarcado, que se coloca repetidamente em posição de entrar de férias e voltar de férias.

2.1 - Como a formação do oficial se posiciona quanto à saúde mental do trabalhador marítimo e quais medidas devem ser tomadas para o bem-estar e segurança deste profissional.

A Segurança nas embarcações considera um conjunto de procedimentos que visa mitigar, sobretudo, os perigos a que se expõe a vida de quem viaja por mar. A embarcação com a sua tripulação e os seus meios próprios são, de fato, o desafio.

Na embarcação, conforme manuais de segurança a bordo, é tradicional subdividir a segurança em algumas disciplinas para facilitar o seu estudo, a identificação e execução do treinamento dos seus tripulantes. A Segurança Marítima compreende, entre outros, temas como técnicas de sobrevivência pessoal, o combate a incêndios, a operação de embarcações de salvamento, as técnicas de busca e salvamento, os primeiros socorros, a segurança no trabalho com uso das normas, a segurança da navegação, a proteção do meio ambiente, etc.

Assim, todos eles têm em comum a necessidade de aplicação das técnicas de prevenção dos riscos no associados às diversas atividades possíveis de executar

a bordo, de modo a evitar ao máximo a necessidade de aplicação das técnicas de combate ao acidente e de reparação dos danos por ele causados.

Na conformidade, a promoção da segurança nos navios, passa pelos marítimos a todo o momento em suas tarefas, assumindo uma atitude profissional pró-ativa em todas as frentes do trabalho, adaptando um conjunto de procedimentos, para conhecerem os materiais e equipamentos, observando um conjunto de ações básicas cujo objetivo é o de evitar e prevenir as situações que os possam por em risco, bem como aos demais do trabalho, aos passageiros, ao próprio navio, assim como aos outros navios. Isto passa não só pelo desenvolvimento da construção dos conhecimentos e técnicas profissionais, mas também por suas responsabilidades, pelo respeito dos seus deveres profissionais e conhecimento dos seus direitos enquanto trabalhadores embarcados.

Sampaio et al (1998) classifica o confinamento como uma desestrutura para a saúde mental do marítimo, por desorganizar a vida social e interferir nos processos de adaptação aos horários de sono, alterando-os sistematicamente. Afirma que a adaptação ao regime de turnos é sempre interrompida bruscamente pelo retorno ao ritmo doméstico e vice-versa.

Organizações e profissionais da área de saúde do trabalhador estão atentos a saúde mental destes trabalhadores, já que as pressões sofridas durante o tempo de confinamento fazem com que eles acabem descuidando da saúde, não havendo um acompanhamento adequado, prejudicando seriamente a vida do trabalhador.

O ideal seria ter, na equipe confinada, profissionais que auxiliassem neste tipo de tratamento, podendo ser diagnosticado precocemente, com a intenção de levar ao bem estar de cada trabalhador embarcado, ajudá-los a manter uma vida saudável.

2.2 - Soluções Preliminares

Ao entrar em confinamento, é comum o funcionário sofrer uma pressão psicológica, por isso, segundo O'Donnell (2008, *apud* OGATA e SIMURRO 2009, p.03) é importante promover ações e programas preliminares que direcionem as pessoas a um estado de saúde ideal. Muitos outros escritores, dentre eles Ogata e Simurro (2009) citam o Modelo de Larry Chapman.

a) Dimensão Física: Plano dentário Odontológica; Exames regulares de Saúde; Orientação da equipe de Risco (diabéticos, hipertensos, obesos); Atividade Física; Nutrição, café da manhã, almoço e jantar com um valor nutricional equilibrado auxilia a Saúde; A Segurança no Trabalho, questões preliminares de risco de acordo com a CIPA devem ser cumpridas, Estrutura de medicamento para proteção respiratória , Programa de Controle Médico e Saúde Ocupacional, Seguir as normas da CIPA e SIPAT no código de segurança; ter um programa de vacinação das principais doenças.

b) Dimensão Emocional: *Coaching*; se trata de um treinamento individual para o estresse, onde é aprendido a gerenciar melhor suas habilidades sociais, programas de vigência e sabedoria interior e como gerenciar melhor o tempo que tem disponível, modificação de processos organizacionais (reformulações das tarefas, participação de trabalho em equipe, progresso de carreira, conexão e bom entendimento grupo de trabalho, suporte de reconhecimento, suporte e retrospectiva do processo); Assistência psicológica.

c) Dimensão Social: relatório de desenvolvimento de análise de dimensão social; Contato com familiares na empresa; algo que a estimule a pessoa a ler; comemoração de datas especiais, como por exemplo, ano novo ou natal. Projeto de relações interpessoais; compromisso social, bom gerenciamento de cultura de suporte (valores, visão, missão, normas, suporte organizacional, estrutura do projeto).

Vantagens de turno de trabalho pode ser um ótimo bônus para desestressar um funcionário cansado. Muitas vezes é possível conseguir algum salário extra com turnos adicionais. Alguns tripulantes podem trabalhar mais e outros menos, se a pessoa está se sentindo muito bem e conhece suas limitações. A possibilidade, no seu momento de descanso, de conseguir se comunicar com a família através de aparelhos eletrônicos, ou até mesmo ter um momento breve de lazer, podem beneficiar esse sujeito de maneiras muito promissoras. Problemas relacionados ao sono também interferem na longa estadia no trabalho de *offshore*, como distúrbios de irritabilidade e mau humor. Um bom funcionário tem que ter um sono adequado para conseguir viver saudavelmente, a bordo ou em qualquer outro lugar. A dieta

inadequada, com muita gordura e excesso de alimentos poucos saudáveis, geralmente pré-processados, acabam contribuindo para a obesidade e para pré-disposição do tripulante e isso, obviamente, causa um outro problema: riscos de saúde. Se um trabalhador não estiver com a alimentação e sono em bom estado, os índices de problemas cardiológicos podem até duplicar.

O cuidado com o trabalhador deve ser prioridade para que seja definido um conjunto de meios e ações para evitar riscos que possam por em perigo a vida e a saúde mental da tripulação, assegurando um ambiente de trabalho saudável e diminuindo os casos de depressão em confinamento.

3- CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para a conclusão deste estudo considera-se a organização, regulamentação e execução das tarefas que são ligadas à segurança de embarcações relacionada também com a saúde mental do trabalhador marítimo, destacando-se ainda a segurança da navegação que envolve as recomendações previstas de exploração e manobra dos navios, os controles da vida humana e segurança das pessoas, considerando-se ainda as normas de construção e equipamento das embarcações, com os métodos e técnicas de operação dos meios disponíveis a bordo, com a organização da função da segurança interna do navio e com as técnicas de sobrevivência.

A segurança precisa ser uma tarefa rotineira, o tempo todo, começando nos próprios trabalhadores a bordo e como tal deve começar por aquilo que se designa como Saúde, Higiene e Segurança no Trabalho, e compreende o objetivo da promoção da saúde ou a prevenção da perda da mesma, a cura das doenças e a reabilitação do trabalhador.

A Segurança Laboral trata da prevenção dos riscos profissionais, de modo a minimizar ou anular as doenças da mente causadas pelo ambiente de trabalho, isto é, trata da utilização e interação segura com métodos que ajudem o trabalhador a ter um vida saudável, trabalhando seus medos e anseios.

Através de observações e vivência do pesquisador que trabalha embarcado foi observado a necessidade do controle das variáveis do ambiente de trabalho considerados também os agentes físicos, ergonômicos e acidentes de forma a anular ou reduzir a incidência das doenças profissionais que contribuem com as emocionais relacionadas com o trabalho, pois muitos já fazem algum tipo de tratamento psicológico e terapias.

A não minimização das consequências da doença profissional comportamental por ser de progressão lenta, se resultante do exercício de uma atividade marítima, não se restringe ao domínio da vigilância médica e somente das condições físicas do trabalhador, mas estende-se também ao controle dos elementos mentais que possam afetar a sua saúde.

É importante ressaltar que o confinamento por um longo tempo, a rotina do serviço e a falta de uma vida social, não tendo a família e os amigos por perto, pode levar muitos a um quadro grave de depressão, podendo resultar em suicídio. Isso

gera uma série de dificuldades no exercício da profissão e, conseqüentemente, no relacionamento com a tripulação.

Foi identificado o que exerce interferência na saúde mental desses trabalhadores durante o confinamento, a questão do próprio isolamento, suportar ruídos contínuos, altas temperaturas, ausência da família e de uma vida social, trabalho em turnos, riscos iminentes que causam grande impacto na saúde psíquica desses profissionais.

Alguns trabalhadores, ao desembarcar, não conseguem retornar ao trabalho na época de embarque, precisando de tratamento por um determinado período.

Conclui-se, portanto, que é preciso ter uma atenção especial á saúde mental dos trabalhadores durante o confinamento, tomando ações imediatas para que não se tenham resultados drásticos.

O objetivo maior deste trabalho foi atingido diante das premissas comportamentais e seus controles, e que, no entanto ainda enseja a possibilidade de um maior aprofundamento em futuros trabalhos, por exemplo, envolvendo também os aspectos ergonômicos da psicologia laboral marítima.

4- REFERÊNCIAS

BARBI, Rafaela Soares; **Estudo de caso offshore - gestão em saúde do Trabalhador**, Rio de Janeiro, 2012.

BALLONE GJ - **Causas da Depressão**, in. PsiqWeb disponível em Ballone <http://www.psiqweb.med.br/>, 2005. Acesso em 02 de Setembro de 2017, Internet,.

BRUNI, Regina Ceciliotti; SIQUEIRA, Simone Zambon; LUCENA, Wellington; Artigo : **A importância da qualidade de vida em ambientes de Confinamento**, Rio de Janeiro, 2012

CINTRA, Rodrigo. **Dia Internacional do Marítimo - O Profissional Invisível**. Disponível em: <<https://www.portalmaritimo.com/2014/06/25/dia-internacional-do-maritimo-o-profissional-invisivel/>> Acesso em 02 de setembro de 2017.

DAMASCENO, Marcelo. **Tensão Pré e Pós Embarque**. A vida emocional do homem *offshore*. Editora All Print. São Paulo, 2008.

FERNANDES, F. **Depressão pode estar relacionada com ambiente de trabalho: Sentir-se incapaz de suprir as demandas e tarefas do dia é principal causa**. 2013. Disponível em: < <http://www.minhavidacom.br/bem-estar/materias/16635-depressao-pode-estar-relacionada-com-ambiente-de-trabalho>> Acesso em: 31 de agosto de 2017

FISCHER et al. **Saúde mental no trabalho**: Coletânea do fórum de saúde e segurança no trabalho do estado de Goiás, Goiânia, 2013.

GALILEU. **Mapa da depressão: Brasil é o país com mais casos no mundo**. Revista Galileu. Disponível em: < <http://revistagalileu.globo.com/Revista/Common/0,,EMI252235-17770,00->

MAPA+DA+DEPRESSAO+BRASIL+E+O+PAIS+COM+MAIS+CASOS+NO+MUNDO
.html> Acesso em: 27 de setembro de 2017.

PIOVAN, Ricardo. **Resiliência - Como Superar Pressões e Adversidades no Trabalho**. Editora: Reino Editorial. São Paulo, 2009.

HARALAMBIDES, H. E. ***Determinants of price and price stability in liner shipping***. University of Singapore, Singapore, 2004.

MEWIS, F. e KLUG, H. ***The challenge of very large container ships: a hydrodynamic view***. Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt GmbH. Hamburg, Germany, 2004

OGATA, A.; SIMURRO, S. **Metodologia para Implementação de Programas de Bem-estar e Qualidade de Vida**. Adaptado de Guia Prático de Qualidade de Vida – Como planejar e gerenciar o melhor programa para sua empresa. Rio de Janeiro: Editora Elsevier, 2009. Disponível em:
<http://arquivos.portaldaindustria.com.br/app/conteudo_18/2012/03/26/166/20120326185748974123i.pdf> - Acesso em: 20 de agosto de 2017.

PADRONI, Rosa Maria; PRADO, Alex Almeida; ROMÃO, Magaly Pazzian; RIBEIRO, Gilmar Cação. **Elaboração de um instrumento de avaliação do comportamento humano dos Tripulantes marítimo e fluvial em espaço confinado – proposta de Capacitação levando em consideração a segurança**. 24º Congresso Nacional de Transporte Aquaviário, Construção Naval e *Offshore*, Rio de Janeiro, 15 a 19 de outubro de 2012.

RODRIGUES, Maria Lucia. **O Serviço Social e a perspectiva interdisciplinar**. in Martinelli, M. L. e outros(org). **O Uno e o múltiplo nas relações entre as áreas do saber**. São Paulo: Cortez/ Educ, 1998

SANTOS, Marisa. **Trabalho Offshore e qualidade de vida**. 2009. Disponível em:
<<https://acordocoletivo.org/2009/07/05/trabalho-offshore-e-qualidade-de-vida>
Acesso em: 10 de setembro de 2017.

SAMPAIO, J.; BORSOI, I; RUIZ, E. **Saúde mental e trabalho em petroleiros de plataforma**. Ceará. Expressão Gráfica e Editora, 1998.

SOUZA, Arlindo. **Perfil do Homem offshore: Aspectos Relevantes nas relações no Trabalho e família**. Caderno de pesquisas em administração. São Paulo, 1996.

SINCOMAR - Sindicato de Capitães e Oficiais da Marinha Mercante. **Manual de Segurança no Trabalho a Bordo dos Navios**. Disponível em:
< https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2016/01/sincomar_mstbn.pdf>
Acesso em: 20 de agosto de 2017.