

SOBRE A REGULAÇÃO JURÍDICA DA SAÚDE MENTAL LABORAL PARA A GENTE DO MAR

Antonio Elian Lawand Junior e Marcelo dos Santos Mata

INTRODUÇÃO

Os acidentes em logística marítima possuem um dado estatístico que exige muita atenção: 93% dos que ocorrem no Brasil e mais de 50% dos que ocorrem no mundo têm origem em falhas humanas (MARTINS, 2016, p.213-214; IMO, 1998, p.1). Por seu turno, a investigação do ser humano embarcado também alarma: mais de 50% dos funcionários embarcados analisados por pesquisas no Brasil, Estados Unidos da América, Filipinas e Reino Unido, além de outras nações dedicadas à navegação mercantil, possuíam ou desenvolveram condições psíquicas (psicológicas ou psiquiátricas) ocupacionais que lhes afetavam o poder de julgamento da realidade ou de tomar decisões e/ou sofriam de alguma adicção a substância provocadora de efeito análogo (DIAS et al., 2016, p.4-8; CARTER,

2011, p.226-227; ABAYA et al., 2015, p.192-194; SMITH et al., 2006, p.38-66). A sintaxe entre os dois grupos de dados é inevitável.

A vista dos dados revelarem a importância do assunto (tanto pela perspectiva da dignidade do ser humano e do trabalhador, quanto da proteção ao patrimônio privado e ambiental), o presente estudo objetiva identificar, no universo dos regramentos jurídicos internacionais, o tratamento dado a este fenômeno relevante de saúde daqueles a quem a Convenção 186, da Organização Internacional do Trabalho (OIT), chama “Gente do Mar”, assim como propor uma discussão inicial crítica sobre o assunto.

O trabalho concentrará seus esforços na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS/1974), nas Regulações da Organização Marítima Internacional (IMO), em especial a *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW, 1978), e na Convenção 186 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), para apresentar dados atualizados sobre a regulação da saúde mental laboral da indústria *shipping*.

Para elaboração deste capítulo foi utilizado o método hipotético-dedutivo e indutivo, quando couber, nos encontros supraestruturais jurídicos com suas fontes materiais infraestruturais. Os objetivos são ilustrativos/descritivos (por exemplo, desenham a paisagem normativa reguladora acerca do tema) e, a partir desta descrição, induzem a indagações e provocações críticas. Seus procedimentos técnicos (metodologia) se baseiam em pesquisa bibliográfica, normativa e documental.

DO PANORAMA NORMATIVO INTERNACIONAL

A considerar o modo de produção de produtos e serviços do capitalismo, existem quatro variáveis fundamentais da produção, quais sejam: uma unidade de produção, que proverá os serviços; que por sua vez é alimentada por matérias-primas, mão-de-obra e capital de investidores. Portanto, as regulações a que devemos investigar, a considerar o tema, também incidirão sobre estas quatro variáveis.

Sobre a operação da embarcação e mão-de-obra, temos a SOLAS/1974 e Convenção 186-OIT, que importam ao regime de ambiente saudável do trabalhador. Acerca da primeira, o texto base, como tal em vigor, nada diz sobre a saúde do trabalhador maritimista. Em verdade, a SOLAS aborda procedimentos e formas de conduta da Unidade de Produção (por exemplo, o vaso mercantil), numa abordagem tecnicista gravada pela cronologia da edição da SOLAS, o que denota um foco preventivo.

De fato, a menção acerca da saúde mental da gente do mar só aparece, pela primeira vez, com fator importante à salvaguarda da gente do mar, em 2014, quando a IMO, em assembleia, resolve adotar a Res. A 1078(28), que implica em procedimentos investigativos em virtude de acidentes marítimos. Neste caso, a saúde mental dos homens e mulheres do mar importa como fator de causa no nexos causal de eventos que gerou a ocorrência danosa.

Por sua vez, acerca da Convenção 186-OIT, a saúde mental da gente do mar tem como objetivo nuclear e primário (ainda que parcial) da saúde e bem-estar do trabalhador, e minoritariamente (por menção a outras normativas internacionais em preâmbulo, em especial a Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, 1972, e a própria STCW) aos demais riscos da navegação (carga, acidentes e meio ambiente).

Sobre o capital de investimento, não existem normas jurídicas internacionais cogentes/vinculantes relevantes em Direito Internacional Público neste respeito.

ANÁLISE DE RESULTADOS

Foram analisados os dados e textos de fundamento do setor *shipping*, que, quando justapostos às regulações internacionais acerca do tema da saúde mental da Gente do Mar, revelaram:

- a) Carência de regras setoriais de prevenção
 - a. do trabalhador afligido de condição psíquica ou de adicção desfavorável ao labor assumir o posto na embarcação; e
 - b. do ambiente ou condições do labor provocarem ou agravarem condição psíquica ou de adicção desfavorável ao tripulante.
- b) Carência de regras setoriais de gestão de uma constatada condição psíquica ou de adicção desfavorável ao tripulante.

A vista dos dados e da carência normativa, à luz de um referencial de *compliance* de mercado ou de regulação da atividade econômica, tem-se que a atual e aparente anomia fomenta (em *quale e quanti*) as condições psíquicas e/ou de adicção desfavoráveis aos tripulantes, o que, necessariamente, agravam critérios de risco e acidentes.

A sintaxe entre ambos fenômenos é ainda mais evidente quando observam-se acidentes como o do Costa Concórdia (2012), Exxon Valdez (1989), Erika (1999) e Amoco Cadiz (1978), cujos inquéritos evidenciaram falhas humanas induzidas por condições de estresse ou substâncias entorpecentes (principalmente álcool).

A própria menção normativa, em preâmbulo, destes riscos psíquicos ou ainda como variável de investigação, importam a reforçar a afirmativa.

CRÍTICA AOS RESULTADOS

A aparente anomia não ocorre por acaso: embora os custos de perda de patrimônio privado e difuso, vidas e até preservação da saúde e engajamento do funcionário fossem substancialmente melhorados se um olhar atento das normas internacionais se voltasse à saúde mental, esse tema encontra um substancial choque dialético em nível infraestrutural.

A ciência dirá: o controle (legal ou *compliance*) otimizará o processo econômico. A cultura e a história dirão o contrário. Dirão, a vista de que a profissão do *seafarer* encontra um caldo cultural de séculos, cujos elementos pouco se alteraram à luz do desenvolvimento tecnológico e/ou aumento de trânsito de pessoas e mercadorias no mar (WOODWARD, 2014, p.39-64).

Questões como o confinamento na embarcação, a distância dos entes familiares e sociais de referência (pertencimento), uso de álcool no curso do trabalho embarcado e outras, ainda não possuem solução prática a vista de uma matriz de direito que conflita (neste caso) tecnicismo e tradição em antagonismo (DERRIDA, 1973, p.201-234): o técnico do mar, em termos gerais, replicará em superestrutura normativa a cultura de sua profissão, *in maxime*. Replicar a opinião do técnico *shipping* e só dele seria incorrer no mesmo erro, em tese.

A solução deve vir de elementos externos (transdisciplinares), em ambiente dialético próprio e internacional, que alterem, necessariamente, a própria linguagem/signo normativo do que significa ser um trabalhador do mar.

Alguns *moguls* do processo econômico do *shipping* apostam, mais e mais, na mecanização das embarcações, sem implicações na norma jurídica reguladora do sistema. Esta aposta não é isenta de risco: a variável humana existirá, no mínimo, como auxiliar ou *backup* do sistema eletro-eletrônico. Esta variável, por seu turno, não é isenta de riscos psicopatológicos, tal como aconteceu com ex-combatentes de guerras eletrônicas recentes (DYKSTRA, PAUL, 2018, p.3-5): risco grave à carga, ao meio ambiente e, via de consequência, à saúde de diversos ainda perdura.

Outros não apostam na mecanização, mas num processo de aumento da melhoria das condições trabalhistas por meio da equalização normativa internacional, tal qual um aumento de qualidade nos treinamentos preconizados pela STCW. Neste caso, a vista dos sistemas internacionalistas dualistas se interlaçam com os sistemas nacionais privados marítimistas, uma “corrida do ouro” pela baixa de *standards* de mão-de-obra em favor da atração de investimentos é um cenário provável, a luz do experimentado em outros sistemas semelhantes de fiscalização utilizando-se de *standards* qualitativos de produção (LAWAND JUNIOR; VALDEZ SILVA, 2019, p.2-5). Uma “guerra fiscal” internacional estaria com condições de ser deflagrada, em tudo semelhante às guerras fiscais em nações federalistas em estados e municípios, ou, em outro exemplo mais próprio, àquelas questões afeitas às Bandeiras de Conveniência.

Por fim, uma terceira aposta, ou via, baseada em *compliance* e riscos assumidos em função do objetivo (sustentabilidade, segurança da embarcação e tripulação, segurança da carga) pode ser pensada: se capital, mão-de-obra matérias-primas são elementos fundamentais do ciclo microeconômico, a interação segura e com o mínimo de risco entre eles também é do interesse de cada um dos atos envolvidos.

Neste sentido, medidas baseadas em *checkpoints* qualitativos por adesão, sendo estes *checkpoints* voltados (direcionados) ao resultado (menor risco) tem se provado medidas mais eficientes. A experiência internacional aponta sua implementação por meio de comandos em *soft law*, baseando sua fiscalização em rede cientificamente informada que envolve todos os atores internacionais (dos Estados às ONG) (LIMA, 2019, p.16-19).

O sistema das Nações Unidas para o Mar tem arcabouço normativo que cria quadro apto a criação destes *standards* (ainda que privados, em ligas ou sociedades de referência): a Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar/1982, em seu art. 242 (2), associado aos mecanismos de governança enunciados expressamente, a Res. 70/1, de 25/9/2015, da Assembleia Geral das Nações Unidas, quando aponta em seus Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) para 2030 os objetivos 8 (8.8 – trabalho saudável e seguro), 12 (12.6 – ciclo de produção sustentável) e 14 (vida marinha e sua gestão protetiva), e a Convenção OIT mencionada. Este tripé permite análises de governança que, de imediato, permitem que bancos, agências de financiamento e sindicatos fiscalizem e discutam *standards* de qualidade de trabalho, operação e *check* de saúde mental da gente do mar.

A adesão a estes *standards*, por óbvio, seria voluntária, mas coagida pelas taxas crescentes de financiamento (capital) e escassez de mão-de-obra qualificada (mão-de-obra), assim como a proibição de trânsito ou obrigatoriedade de checagem em determinados portos (por força de norma sindical ou imposição de controle de riscos ambientais), tal e qual já acontece em função da norma IMO 2020 (MPEC.320 (74) – MARPOL Anexo VI), que controla a presença e emissão de Enxofre (especialmente na forma SOx), em

relação ao Porto de Los Angeles (que aplica a norma desde já com controles nacionais e subnacionais baseados em poder de polícia administrativa) e outros.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este capítulo procurou demonstrar aspectos jurídicos internacionais da saúde do trabalhador do mar outrora ignorados e atualmente discutidos, mas de pouca regulação. Os elevados números de acidentes com causas humanas relacionam-se diretamente com as patologias mentais, psíquicas e adicções laborais da Gente do Mar e devem, por critério de dignidade do ser humano e de proteção das riquezas e do comércio, levam-nos a seriamente discutir e normatizar o tema.

O enfrentamento desta questão não é uma opção a luz dos objetivos a que a Humanidade pretende – expressos nos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ONU, 2019, s/p) – e do irrefreável desenvolvimento desta indústria e comércio mundiais.

Este enfrentamento se dá em multiníveis da sociedade internacional: Estados, Organizações Internacionais, Organizações Não Governamentais com ou sem fins lucrativos, Governos Locais e Subnacionais. Seu método envolve mais *standards* de qualidade de produção da indústria *shipping* que normas policialescas (ainda que internacionais) de comando e controle.

REFERÊNCIAS

ABAYA, Antonio Roberto M.; ROLDAN, Saren; ONGCHANGCO, Jose Carlo E.; RONQUILLO-SARMENTO, Regina M.; SARMIENTO, Raymond Francis R. Repatriation rates in Filipino seafarers: a five-year study of 6,759 cases. *International Maritime Health*. V.66, N.4, *Via Médica*, p.189-195, 2015.

Disponível em: <https://journals.viamedica.pl/international_maritime_health/article/view/IMH.2015.0038/30578>. Acesso em: 8 de novembro 2019.

BRASIL. Ministério da Defesa. Marinha do Brasil. *Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar*. Disponível em: <https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/solas_indice-2014_2.pdf>.

Acesso em: 8 de novembro de 2019.

CARTER, Tim. Mapping the knowledge base for maritime health: 3 illness and injury in seafarers. *International Maritime Health*. V.62, N.4. *Via Médica*, p.224-235, 2011. Disponível em: <https://journals.viamedica.pl/international_maritime_health/article/view/26161/20955>. Acesso em: 8 de novembro de 2019.

DERRIDA, Jacques. *Gramatologia*. São Paulo: Perspectiva, 1973.

DIAS, Fernanda Monteiro; SANTOS, Jacqueline Fernandes de Cintra; ABELHA, Lucia; LOVISI, Giovanni M. O estresse ocupacional e a síndrome do esgotamento profissional (*burnout*) em trabalhadores da indústria do petróleo: uma revisão sistemática. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*. V.41. Rio de Janeiro: Fundacentro, p.1-12, 2016.

DYKSTRA, Josiah; PAUL, Celeste Lyn. Cyber Operations Stress Survey (COSS): Studying fatigue, frustration, and cognitive workload in cybersecurity operations. *National Security Agency*. Maryland: National Security Agency, 2018. Disponível em: <https://www.nsa.gov/Portals/70/documents/news-features/news-stories/2018/measuring-stress-in-a-high-risk-environment/usenix_cybersecurity_ops_stress.pdf>. Acesso em: 8 de novembro de 2019.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. *IMO and the safety of navigation*. Disponível em: <<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Regulations/Documents/SAFETYOFNAVIGATION21998final.pdf#search=Int>>.

ernational%20Convention%20on%20Standards%20of%20Training%2C%20Certification%20and%20Watchkeeping%20for%20Seafarers>. Acesso em 8 de novembro de 2019.

LAWAND JUNIOR, Antonio Elian; VALDEZ SILVA, Maria Cristina Perez. A Possibilidade Jurídica da Responsabilização dos Estados Emissores de Bandeiras de Conveniência no Direito Internacional Público por Danos Ambientais. In: MARTINS, Eliane M. Octaviano; OLIVEIRA, Paulo Henrique dos Reis (Org.). *Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro*. V. III. Belo Horizonte: Arraes, 2019.

LIMA, Breno Gregório. A Ciência e o Conhecimento nos Regimes Internacionais para a Governança Global Ambiental. In: GONÇALVES, Alcindo; REI, Fernando C.; GRANZIERA, Maria Luiza M. (Org.). *Governança Global e a Solução de Conflitos Internacionais*. Santos: Leopoldianum, 2019.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. Segurança Marítima e Desenvolvimento Sustentável. In: GONÇALVES, Alcindo; RODRIGUES, Gilberto M.A. *Direito do Petróleo e Gás – Marco Regulatório, Aspectos Ambientais e Internacionais*. Santos: Leopoldianum, 2016.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. *Objetivos de Desenvolvimento Sustentável*. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/pos2015/agenda2030/>>. Acesso em: 8 de novembro de 2019.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. *C 186 – Convenção sobre o Trabalho Marítimo*. Disponível em: <http://www.ilo.org/brasilia/noticias/WCMS_242714/lang--pt/index.htm>. Acesso em: 8 de novembro de 2019.

SMITH, Andy; ALLEN, Paul; WADSWORTH, Emma. *Seafarer Fatigue: The Cardiff Research Programme*. Cardiff: Cardiff University, 2006. Disponível em: <http://orca.cf.ac.uk/48167/1/research_report_464.pdf>. Acesso em: 8 de novembro de 2019.

WOODWARD, Colin. *A República dos Piratas*. Barueri: Novo Século, 2014.

Livro composto em Times New Roman, corpo 11,
pela Editora Textos [desde 2005], Pelotas, RS