

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

**GABRIEL LOPES DA COSTA**

**QUALIDADE DE VIDA A BORDO**

**RIO DE JANEIRO**

**2015**

**GABRIEL LOPES DA COSTA**

**QUALIDADE DE VIDA A BORDO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Máquinas da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Orientador (a): Laís Raysa Lopes Ferreira

**RIO DE JANEIRO**

**2015**

**GABRIEL LOPES DA COSTA**

**QUALIDADE DE VIDA A BORDO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Máquinas da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Data da Aprovação: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Orientador:

---

Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: \_\_\_\_\_

## **Dedicatória**

Dedico esse trabalho à minha família que fez de tudo por mim para eu chegar aonde estou hoje, enfatizando meus pais que deixaram algumas prioridades de lado para eu poder estudar.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço a Deus por te me dado à maturidade de compreender o que Ele estava reservando para mim. Aos meus mestres e amigos que foram entrevistados e cederam todas as suas experiências. Aos meus amigos de camarote que durante três anos fizeram parte da minha história. E em todos aqueles que acreditaram na minha capacidade.

“a vida me ensinou a nunca desistir, nem ganhar, nem perder, mas procurar evoluir.”

(Charlie Brown Jr)

## **RESUMO**

Este trabalho é baseado em relatos reais de pessoas que estiveram embarcadas e tem o objetivo de informar como é a vida desses oficiais quando estão a bordo dos navios e o que eles sentem. Suas perspectivas e frustrações em relação a um mundo desconhecido onde algumas vezes os únicos companheiros são o céu e o mar.

Palavras chaves: perspectiva, frustrações, família, fadiga, qualidade de vida.

## **ABSTRACT**

This project is based in real facts about people who have been onboard and its main objective is to inform how life of these officers is when they are onboard and what their feelings about certain situations are. Their future prospects and frustrations in relation to the unknown where sometimes your only partners are the sky and the sea.

Key words: future, prospects, frustrations, family, fatigue, life's quality.

## **LISTA DE ILUSTRAÇÕES**

Figura 1 - Ilustração de choque entre navios (fonte: google imagens)\_\_\_\_\_18

Figura 2 – Ilustração de navio conteneiro supercarregado (fonte: google imagens)\_\_\_\_\_19

## Sumário

1-Introdução	11
2-Qualidade de vida	12
2.1-Conceito de qualidade de vida	12
2.2-Qualidade de vida a bordo	12
3-Pressão psicológica e redução da tripulação	14
4-A importância de um bom descanso a bordo	15
4.1-O caso do navio “World Prodigy”	15
4.2-Consequência da fadiga	16
4.3-O “Burnout”	19
5-Problemas comuns de um marítimo	20
6-Relacionamento com os familiares	21
6.1-A facilidade do contato	22
7-Longe dos grandes navios	22
7.1-Apoio marítimo	22
Conclusão	24
Anexo	25
Bibliografia	29

## 1 Introdução

O ser humano está sempre procurando uma maneira de viver da melhor forma possível, com conforto e segurança profissional. Em depoimentos, podemos perceber que ao entrar na vida marítima, os oficiais almejavam exatamente isso. Com grandes perspectivas e ambições, eles embarcavam em um desconhecido mundo, onde conheceriam lugares, ganhariam muito dinheiro e com isso a inveja das pessoas. Mas teriam também a admiração de muitas outras que conseguem entender que a vida desses marítimos não é vivida só de glória e satisfação.

Como ponto negativo, está em primeiro lugar o do afastamento da família, principalmente quando por ocasião dos instantes em que ela mais precisa da sua presença. E depois vêm os não menos importantes, o cansaço, o estresse, a solidão.

E como ponto positivo, temos alguns:

“Sentir a alegria de ficar sozinho, pela primeira vez, de serviço no passadiço ou no centro de controle de máquinas;

Sentir a alegria de estar conduzindo o seu navio através de mares longínquos, do outro lado do mundo;

Ter a satisfação de chegar ao porto de casa depois de longo tempo de ausência, com o navio em perfeitas condições de operação e com todos os tripulantes também satisfeitos com a viagem;

Ter a felicidade de participar da cerimônia de recebimento de um navio novo, em seu estaleiro construtor;

Ter a convicção de que sua atividade profissional é de muita importância para o desenvolvimento econômico do Brasil.” (depoimento de um oficial superior de máquinas).

## **2 Qualidade de vida**

### **2.1 Conceito de qualidade de vida**

A expressão qualidade de vida foi empregada pela primeira vez pelo presidente dos Estados Unidos, Lyndon Johnson em 1964 ao declarar que "os objetivos não podem ser medidos através do balanço dos bancos. Eles só podem ser medidos através da qualidade de vida que proporcionam às pessoas." O interesse em conceitos como "padrão de vida" e "qualidade de vida" foi inicialmente partilhado por cientistas sociais, filósofos e políticos. O crescente desenvolvimento tecnológico da Medicina e ciências afins trouxe como uma consequência negativa a sua progressiva desumanização. Assim, a preocupação com o conceito de "qualidade de vida" refere-se a um movimento dentro das ciências humanas e biológicas no sentido de valorizar parâmetros mais amplos que o controle de sintomas, a diminuição da mortalidade ou o aumento da expectativa de vida.

Houve na última década uma proliferação de instrumentos de avaliação de qualidade de vida e afins, a maioria desenvolvida nos Estados Unidos com um crescente interesse em traduzi-los para aplicação em outras culturas.

Embora não haja um consenso a respeito do conceito de qualidade de vida, três aspectos fundamentais referentes ao construto qualidade de vida foram obtidos através de um grupo de experts de diferentes culturas: (1) subjetividade; (2) multidimensionalidade (3) presença de dimensões positivas (p.ex. mobilidade) e negativas (p.ex. dor).

O desenvolvimento destes elementos conduziu a definição de qualidade de vida como "a percepção do indivíduo de sua posição na vida no contexto da cultura e sistema de valores nos quais ele vive e em relação aos seus objetivos, expectativas, padrões e preocupações."

### **2.2 Qualidade de vida a bordo**

Para falar da qualidade de vida a bordo hoje em dia é preciso falar como era antigamente. Muita coisa mudou e, com certeza, para melhor.

Na década de 70, a tripulação tinha problemas com a alimentação não balanceada, o desconforto a bordo e a longa permanência nas travessias ocasionava muitas vezes princípios de motim a bordo, tal ansiedade que os tripulantes tinham de voltar a sua terra natal.

Conforme relatos da época, fim do século XVIII começo do século XIX, um dos maiores problemas enfrentados pelos marítimos era o “escorbuto”, doença provocada pela carência de vitaminas (avitaminose), especialmente da vitamina C (ácido ascórbico), contida nas frutas e verduras. O escorbuto resseca a pele, produz dores articulares, contrações torácicas e profunda astenia; com seu agravamento, as gengivas incham, supuram e provocam quedas dos dentes, a oclusão da garganta e a morte. Ficou conhecida como a “peste dos mares”.

A situação não poderia permanecer estática por muito tempo, um tripulante que não se alimenta direito não vai produzir o que o comando do navio espera.

Começaram as preocupações em relação à alimentação a bordo, que é um dos maiores problemas que os comandantes e gestores têm. Uma viagem longa, com uma boa alimentação passa a ser uma viagem muito agradável, visto que o refeitório é o ponto de encontro dos tripulantes onde se conversa sobre coisas sem importância ou se discute uma infinidade de problemas. Às vezes um bife de alcatra macio, adornado com uma ou duas rodelinhas de tomate tornam uma conversa ou discussão mais agradável; enquanto que um copo sujo ou um ovo mal passado e frio podem piorar tudo. Aos poucos foi-se elaborando um cardápio com os pratos que os próprios tripulantes gostam, sugerindo publicamente e elogiando sempre quem escolheu o cardápio e quem fez a comida.

Mas não é só a comida que vem preocupando os comandantes a bordo. “Tem-se de preparar muita coisa a bordo, pois o tempo que dura uma travessia do Brasil ao Japão é enorme. Preocupo-me com a renovação de livros, filmes novos, promovo em viagens bingos a bordo com a participação de toda a tripulação, exceto quem está de serviço, e isso cria realmente um clima de amizade e confraternização muito grande” (depoimento de um comandante de longo curso).

O Brasil já não tem mais longo curso, mas a preocupação em relação a bons entretenimentos continua.

Muitas vezes, pressionado pelo confinamento obrigatório, o marítimo procura inúmeras saídas como passatempo e uma das mais preferidas é a leitura. Outro modo são as brincadeiras a bordo como bingo, gincanas, jogos de futebol; mas verifica-se, em muitos casos, que isso só funciona na primeira parte da viagem, pois na segunda, alguns tripulantes começam a ter um comportamento diferente e com isso fica difícil o relacionamento com os

outros, pois ficam irritados. Para eles, só interessam a hora do desembarque no porto onde residem. “Muitos tripulantes e oficiais mudam de comportamento muitas vezes, até drasticamente com o passar das semanas, sendo que no fim da viagem chegam a ser insuportáveis e conversam o estritamente necessário e se irritam com qualquer coisa” (depoimento de um primeiro oficial de náutica). O que não deixa de ser normal, visto que a saudade começa a apertar.

### **3 Pressão psicológica e redução da tripulação**

A pressão psicológica existe e é exigida grande maturidade dos marítimos para esse fator não virar um problema a bordo. A responsabilidade de manter um navio em ordem é muito complicada e o isolamento social contribui muito para isso se agravar. Há uma forte pressão pelo cumprimento de certos prazos. O navio deve efetuar as operações de carga e descarga dentro de um tempo limite fixado. A duração de uma viagem deve ser a mais breve possível para reduzir os gastos para empresa e caso ocorra alguma falha mecânica, esta deve ser corrigida de imediato, mesmo que isso signifique horas de trabalho ininterrupto para o oficial de máquinas e seus auxiliares.

A redução do número de tripulantes nos navios da marinha mercante vem se acentuando a cada dia por causa da sua automatização. Este é um dos motivos pelo qual os marítimos vêm ficando nos últimos tempos, mais isolados, pois, enquanto uma parte da tripulação está de serviço, a outra encontra-se repousando e, mesmo quando se veem, a rotina do dia-a-dia faz com que os assuntos se esgotem e cada tripulante se isole, criando o seu próprio mundo solitário.

Durante uma viagem toda a tripulação tem um horário a cumprir, o qual é chamado de quarto. Este é estabelecido dividindo-se as vinte quatro horas em períodos de quatro horas e, em cada período de quatro horas a partir de meia-noite, cabe a uma parte da tripulação o cuidado com a vigilância do navio, havendo, portanto, seis quartos durante as vinte quatro horas.

Dependendo da classificação do navio mercante, o tempo de operação nos portos ou terminais poderá durar horas ou dias, de acordo com o fim a que se destina.

Existem cargas que dependem do bom tempo para serem descarregadas, o que pode levar o navio a permanecer muitos dias no porto; ao passo que outros tipos podem ser

descarregadas bem rapidamente. Por isso, muitas vezes, o marítimo não tem oportunidade de pisar em terra, pois se encontra de serviço nesse período.

A falta de contato com as pessoas e também a dificuldades de informações sobre o mundo muitas vezes o deprime pois, ao chegar a um porto, não tem a facilidade de comunicar-se e conversar-se sobre assuntos atuais.

## **4 A importância de um bom descanso a bordo**

### **4.1 O CASO DO NAVIO WORLD PRODIGY**

A revista Rumos Práticos publicou a seguinte história:

“Na tarde de 23 de junho de 1989, o navio-tanque World Prodigy, transportando uma carga de 195 mil barris de óleo diesel, aproximou-se da entrada da Baía de Narragansett.

O World Prodigy não era uma caçamba enferrujada do Terceiro Mundo. Tinha menos de três anos e utilizava um sistema de navegação satélite, radiogoniômetro, Decca, Loran, dois radares, dois rádios VHF, várias repetidoras de giro e indicadores de ângulo de leme e, ainda, telefone para comunicação entre navios.

Mas, antes de tudo, os navios são dirigidos por pessoas. O oficial de plantão do World Prodigy chamou seu capitão ao passadiço às 5 horas do dia 22 de junho, por causa da neblina de verão da Nova Inglaterra e dos barcos de pesca. Tendo dormido apenas cerca de seis horas, o capitão começou a controlar a navegação para permitir que o oficial se concentrasse no monitoramento da navegação dos radares.

O capitão ficou no passadiço do navio durante o dia e à noite, até a manhã seguinte, fazendo somente pequenas pausas para refeições e cochilos curtos em um sofá no passadiço. Mas os cochilos foram breves e ele passou mais tempo acordado do que repousando.

Às 16 horas do dia 23 de junho, a visibilidade aumentou para dez milhas. O capitão continuou no comando do World Prodigy porque o navio estava para embarcar o práctico. O capitão reduziu a velocidade, mudou o governo de automático para manual e mandou o marinheiro de quarto descer e ajudar o contramestre a preparar a escada de práctico.

Em seguida, o World Prodigy recebeu um telex que orientava o navio a descarregar em dois terminais, em vez de um só, e pedia ao comandante para calcular com a maior

brevidade possível o calado estimado do navio após a primeira descarga. O capitão do World Prodigy mandou o imediato descer e usar o computador do navio para fazer os cálculos. Assim, o capitão ficou no passadiço apenas na companhia do timoneiro.

Às 16h28min, o comandante reduziu a máquina para “muito devagar adiante”, mas o World Prodigy continuou fazendo mais do que quatro nós, enquanto o capitão fixava sua posição e falava com a lancha do práctico. Depois de dez minutos, o capitão se impacientou com a demora do imediato no cálculo do calado e se dirigiu para a parte de traz do passadiço começando a fazer os cálculos com uma calculadora de bolso. O timoneiro passou a ser a única pessoa na parte da frente do passadiço.

Dois minutos depois, a lancha do práctico avistou o World Prodigy e mandou o capitão fazer uma mudança de rumo urgente de 90 graus para bombordo. Antes que o comandante pudesse reagir, o World Prodigy encalhou na saliência de um recife, provocando danos em 16 tanques de carga e derramando 300 mil galões de óleo diesel na Baía de Narragansett. Naquele momento, o capitão estava completando quase 36 horas de serviço contínuo.”

#### **4.2 Consequências da fadiga**

É óbvio e claro que existe um agudo problema com a duração dos períodos contínuos de trabalho a bordo. As consequências podem, muitas vezes, serem fatais. Cerca de dezessete por cento dos marítimos entrevistados pela ITF disseram que esses períodos frequentemente excediam doze horas e destacaram a séria dificuldade em manter a concentração, o estado de alerta, e a atenção nessas circunstâncias. Um significativo número deles reportou grande número de acidentes e incidentes os quais, na opinião deles, foram resultados diretos da extenuante jornada de trabalho. Hoje, mais do que nunca, o profissional do mar trabalha sob pressão para aumentar o número de horas trabalhadas, combinado assim o desempenho e especialização, tudo em prol do desenvolvimento da eficiência. Entretanto, essa metodologia tem gerado efeitos desastrosos, tanto para os embarcados quanto para os empregadores.

Um caso ocorrido foi com um primeiro oficial de náutica: Ele declarou que trabalhava de doze a quinze horas diárias e nunca dormiu por mais de seis horas de forma contínua. Regularmente ocorriam erros nas diversas tarefas e, além disso, ele não se atrevia a sentar-se durante os longos períodos de serviço.

Uma ocorrência mais grave pode ser explicitada com o que aconteceu com um imediato, após quarenta e oito horas de serviço contínuo. Durante uma operação de carregamento de produtos químicos no porto, ele contribuiu para que um grave acidente acontecesse porque não estava concentrado na operação a qual estava sob sua supervisão. O acidente feriu seriamente dois homens, os quais foram cobertos pela substância química.

Em relatório do Clube P & I do Reino Unido, está declarado que a maior porcentagem de encalhes e colisões marítimas ocorrem no período das quatro às oito horas. Abaixo estão listados alguns acidentes:

- Um navio de carga geral colidiu com um navio tanque depois que o oficial responsável pelo quarto de serviço ter trabalhado ininterruptamente por trinta e três horas inevitavelmente, dormiu.
- Um marítimo sofreu graves ferimentos na perna ao cair de uma escada após ter trabalhado sem descanso por mais de doze horas.
- Colisão entre o “Nirja” e o “Hamilton Energy”, em Hamilton Harbour, Ontário. O práctico executou três serviços consecutivos em vinte e quatro horas sem o descanso adequado e regulamentar.



Figura 1 - Ilustração de choque entre navios (fonte: google imagens)

- O encalhe ocorrido após os oficiais de náutica terem trabalhado, em média, dezesseis horas por dia, não lhes sendo permitido dormir por um período de tempo superior a três horas.
- Numerosos incidentes envolvendo transbordamento de tanques, derramamentos de óleo e de substâncias químicas e inflamáveis; além de erros nas operações de lastro.
- Encalhe do panamenho “New Reach” em Heath Reef. O práctico estava em adiantado estado de sonolência. A navegação era de quatrocentas e sessenta e quatro milhas e ele estava trabalhando sem interrupções por trinta e quatro horas.



Figura 2 – Ilustração de navio conteneiro supercarregado (fonte: google imagens)

### 4.3 O “Burnout”

O burnout é uma resposta ao stress profissional prolongado e é composto por três fases que se inter-relacionam. A primeira fase é caracterizada pelo esgotamento físico, mental e emocional. Desta forma, as pessoas afetadas sentem-se saturadas e pensam ser incapazes de alcançar o que delas se espera em relação à atividade por elas exercida. Na fase intermediária, os profissionais deixam de dar o seu melhor no trabalho e começam a fazer o mínimo indispensável, muitas vezes de maneira relapsa. Por fim, acontece a culminação lógica das duas fases anteriores: a sensação de fracasso.

A ocorrência do burnout a bordo traz graves consequências para a produtividade em geral, visto que a desmotivação resultante pode afetar toda a tripulação. Instala-se no ambiente de trabalho um desinteresse geral pelas tarefas que devem ser executadas, especialmente se o problema em questão estiver afetando um marítimo que possui função de chefia.

Os subordinados possuem uma tendência natural de agir de acordo com a postura e comportamento de seu superior hierárquico. Sendo assim, se os encarregados de chefia estiverem completamente desmotivados e demonstrarem total indiferença pelo trabalho, os que estiverem sob seu comando e supervisão agirão de forma semelhante. Além disso, um tripulante acometido de sensação de fracasso e insegurança perderá a confiança de seus subordinados e superiores.

As consequências geradas por esse distúrbio podem diminuir significativamente o rendimento da tripulação, o nível de qualidade de vida e bem estar a bordo e principalmente a eficiência do navio como um todo. Tarefas essenciais a serem executadas, especialmente as de manutenção do navio, ficarão comprometidas. Sendo elas feitas de modo inadequado e descuidado, as condições da embarcação em geral se tornarão precárias e a própria segurança da tripulação estará em risco.

## **5 Problemas comuns de um marítimo**

A vida que esses homens levam é muito discutida e comentada e é difícil para muitos crer que haja pessoas com vocação para o mar, que possam viver sem muita frequência em terra, longe de seus familiares e amigos, vendo somente céu e mar durante as viagens.

Apesar de hoje em dia a situação estar bem melhor, ainda se emprega o termo marítimo mais como uma conotação pejorativa do que como nome de profissão, propriamente dito. É óbvio que quem se sente discriminado pela sociedade, perde a autoconfiança e acaba muitas vezes se isolando, tornando-se um elemento “diferente” das outras pessoas.

Em contato com o Setor de Assistência Social de uma empresa estatal de navegação, foi um dado relevante e significativo a constatação de que o número de separações e divórcios é bastante comum, pois as esposas dos marítimos passam a exercer todas as funções em seus lares, na ausência dos maridos. Quando esses retornam de suas viagens, geralmente ocorrem conflitos entre os dois já que o marítimo quer a hegemonia em casa e esquece que, na sua ausência, a sua esposa teve que assumir toda a responsabilidade pela casa, pelos filhos, empréstimos, venda ou compra de veículos, ou seja, resolveu todos os problemas sozinha, sem a ajuda ou a orientação do marido. “Geralmente há choques de poderes quando o marítimo chega em casa, pois quando ele vai viajar, delega todos os poderes a sua esposa, e, no seu regresso, quer resgatá-los de todas as maneiras.” (depoimento de um chefe de máquinas)

Nos inúmeros casos e fatos comentados pela assistente social, conclui-se que é de suma importância para o marítimo a escolha de uma esposa, que esteja consciente do tipo de vida que o casal vai levar porque é uma decisão que deve ser tomada com muito cuidado e critério, com o objetivo de evitar separações e divórcios posteriores.

Há um problema que pode ocorrer que causa uma grande alteração comportamental e julgada de suma importância é a repressão que se impõe ao marítimo quanto a sua atividade sexual regular, fazendo com que haja ao mesmo tempo uma abstinência prolongada em alguns momentos e a intensificação compensatória e deslocado do seu objeto de amor, para ligações efêmeras. Resulta daí o terrível costume de incursões as boates nos portos e, onde existe uma máfia sempre bem preparada para enganar e roubar o marítimo. Isso não ocorre só no Brasil, mas também nos principais portos do mundo. Sem falar que isso os coloca exposto as doenças venéreas, consumos de drogas e bebidas alcoólicas em grande quantidade.

## **6 Relacionamento com os familiares**

A ausência dos familiares é a pior parte do cotidiano do marítimo. A necessidade de compartilhar do dia-a-dia com a esposa, filhos e demais familiares muitas vezes os levam a um estado depressivo.

Esta distância física é uma característica da profissão e quase sempre não é compreendida pelos que os cercam. Existe uma cobrança de sua presença muito forte por parte, principalmente, dos filhos. O marítimo, quando passa um longo tempo viajando, cria uma rotina de vida e ao retornar para casa demora a se adaptar. Quando isto acontece já está na hora de voltar para o mar.

Sempre que os familiares puderem encontrar com o marítimo nos portos, participarem de pequenas viagens com ele, deve fazer, pois este gesto aliviará bastante as tensões do dia-a-dia.

Mesmo não tendo muito tempo a bordo para dar atenção aos seus familiares, o astral dos tripulantes se renova quando chegam os familiares. O clima de família sempre faz bem à tripulação.

## **6.1 A facilidade do contato**

De acordo com relatos, era muito mais difícil falar com algum familiar quando o marítimo estivesse a bordo. A ligação era feita via satélite e isso tornava o custo muito mais caro.

Com o passar do tempo, e em plena era digital, falar com terra se tornou algo muito mais habitual do que se esperava. No Brasil, o que permanece hoje é a Cabotagem, então basta ter sinal no celular que podemos ligar. Há até alguns rádios que se pode comunicar de graça um com o outro. E não podemos esquecer da internet. Com ela podemos mandar e receber e-mails e com tanta tecnologia que existe hoje podemos conversar em tempo real e vendo quem está do outro lado com a web cam. Com isso, podemos perceber que o que não falta é um meio de comunicação para matarmos um pouco da saudade que não é cruel, mas machuca tanto. “Em alguma outra vida devemos ter feito algo de muito grave para sentirmos tanta saudade.”

## **7 Longe dos grandes navios**

Até agora falamos como um marítimo se sente dentro de um navio, a fadiga, o estresse, o cansaço, mas há vida longe dos navios, longe do regime de trabalho de 90 a 120 dias embarcado para 30 a 60 dias de repouso.

Muitas vezes, por falta de marítimos nessa área, não ocorre a rendição, pois está ocorrendo uma grande evasão para o “off shore” que está atraindo os marítimos por causa da boa condição de trabalho e o regime que varia de 35 por 35 dias ou 28 por 28. O que faz com que a cabotagem perca a mão de obra qualificada.

### **7.1 Apoio marítimo**

As embarcações de “offshore” prestam todo o tipo de serviço necessário à manutenção de uma plataforma: desde a distribuição de suprimentos, nos PSVs, “Plataform Supply Vessel”, ao serviço de ancoragem das mesmas, feita pelos AHTS, “Anchor Handling Tug Suply”.

Os serviços prestados por essas embarcações são muito específicos e para serem feitos requerem equipamentos de última geração, o que garantem a plena execução do trabalho com minimização de riscos.

Além desses equipamentos próprios para o desenvolvimento de cada operação, todos os navios desse tipo contam com sistemas de posicionamento dinâmico, que permitem a operação dessas embarcações com as plataformas, utilizando “thrusters”, azimutais,..., equipamentos de alta tecnologia.

O fato de esses navios utilizarem equipamentos caros e especializados obriga as empresas a contratarem profissionais de alto nível. Visando atrair tais funcionários, as companhias oferecerem muitos benefícios relativos às condições trabalhistas, tais como: salários elevados, repouso remunerado, contribuição ao INSS, décimo terceiro salário, plano de saúde, seguro de vida, dentre outros.

Por outro lado, o serviço é mais árduo e dinâmico, pois os navios estão toda hora operando.

Outro atrativo é o conforto dessas embarcações que tem os camarotes estrategicamente planejados a fim de evitar o desconforto.

Além disso, a segurança da tripulação e a preservação do meio ambiente nessas embarcações são muito valorizadas e cobradas por parte das empresas e da diretoria de portos e costas (DPC). O que minimiza os riscos para o marítimo.

Apesar de os benefícios oferecidos nas embarcações de apoio serem muito atraentes, elas podem oferecer alguns malefícios bastante relevantes, tais como:

Essas embarcações, com raras exceções, costumam ser menores do que os navios que fazem cabotagem, por isso, náuseas e mal estar físico são bastante comuns. Existem muitos casos de o funcionário pedir demissão pelo fato de não ter se adaptado a esta situação.

## Conclusão

Assim que terminei este trabalho, pesquisando, entrevistando, pude ter certeza que a vida no mar é sofrida. É preciso muita maturidade e ter uma família com forte estrutura para suportar a ausência. Com o estudo realizado pude compreender claramente a importância de cada item dos dez mandamentos do homem do mar.

“Os Dez Mandamentos do Homem do Mar:

- I. O seu melhor amigo é o camarote.
- II. O Comandante tem sempre razão.
- III. Cuidado! As anteparas têm ouvido.
- IV. Seja prestativo sem ser oferecido.
- V. Frequentar somente os salões que lhe forem predestinados, de preferência quando estiverem vazios.
- VI. Jogo a bordo, nunca. Nem de palavras.
- VII. Cuidado: dia de muito, véspera de nada.
- VIII. Não marque compromissos, não faça planos, nem alimente ilusões: você está a bordo de um navio mercante.
- IX. Confidencias, só para Netuno, no bico da proa, em voz baixa e meça as palavras.
- X. Quando desembarcar deixe seus problemas a bordo: estás de férias.”

---

<sup>1</sup>MUCCILLO, Maria. **Sufrimento psicológico do tripulante**. Revista Unificar, Rio de Janeiro, RJ, n. 19, p. 62, nov. 2003.

Se cada marítimo tivesse a capacidade de compreensão desses mandamentos, principalmente daquele que diz “Quando desembarcar deixe seus problemas a bordo: estás de férias.” Com certeza a vida a bordo seria muito menos difícil e estressante.

## Anexo

Entrevista com o Capitão de Longo Curso – C.L.C. Alberto Pereira de Aquino

1) Em sua opinião, que características necessariamente um líder deve possuir?

Esta é uma pergunta muito difícil de responder, porque existem líderes de diversos tipos: líderes democratas, líderes autocratas, líderes religiosos fanáticos e líderes religiosos ecumênicos e assim por diante.

Não sei se a sua pergunta se refere às características que deve ter uma pessoa que ocupa lugar de comando de um navio, de uma praça de máquinas, de uma faina de combate a incêndio, de uma manobra de abandono do navio em situações adversas ou situações semelhantes. Se for esse o caso, talvez erraremos pouco se citarmos os seguintes atributos de um líder: clima de ética, integridade, confiança; respeito pelo outro, transparência, aprendizado contínuo; inovação, pro atividade, paixão, humildade e inteligência emocional.

2) O Sr. saberia me explicar onde começa e onde termina a responsabilidade do Prático nas manobras de atracação, fundeio, desatracação dos navios. Fale mais sobre isso.

O Prático quando embarca em um navio não assume o seu comando. O Prático é apenas um assessor do Comandante. Para alguns tipos e dimensões de embarcações a praticagem é obrigatória para operações dentro de portos. Em alguns portos europeus, o navio é obrigado a receber Prático no Mar do Norte, na entrada e navegação de canais e rios e na atracação às docas. O Comandante não é obrigado a acatar a sugestão do Prático. Se acontecer um acidente com o navio, navegando com Prático a bordo, o Comandante e o Prático serão julgados no Tribunal Marítimo.

3) Tendo em vista que hoje o navio funciona como uma empresa, como é feito o planejamento, manutenção, abastecimento e controle de rancho e outros materiais? Qual a importância de uma boa administração?

Uma empresa de navegação bem estruturada possui todos os setores necessários, à administração da sua frota. Possui os departamentos de tráfego, operação, técnico, contábil, jurídico, etc. As grandes companhias costumam dividir os navios de sua frota por diversas gerências, que se encarregam de executar o que lhes compete no Plano de Gerenciamento da empresa nos navios que administram. Essas gerências possuem pessoal que se encarregam de

manter estreito contato com as administrações dos navios sob sua responsabilidade no que se refere à manutenção, abastecimento, rancho e a requisição de outros tipos de materiais como, por exemplo, sobressalente. Esse estreito contato navio-administração, auxiliado por um excelente sistema de comunicações, permite atender todas as necessidades dos navios para se manterem sempre “seaworthy” (em condições de navegabilidade), sempre prontos a operar, atendendo os compromissos de transporte firmados com os embarcadores (shippers).

4) Com que frequência são realizadas as inspeções a bordo? Há uma rotina para isso? O tempo de viagem tem alguma influência?

As inspeções realizadas pelo Port State Control, nos navios brasileiros e estrangeiros, que realizam o longo Curso, e as realizadas pelo Flag State Control, nos navios brasileiros que fazem a cabotagem, podem acontecer a qualquer momento, durante a estadia nos portos. Elas são realizadas sem data marcada, para verificar se o navio está de conformidade com as exigências das diversas Convenções Marítimas Internacionais e Regulamentos Nacionais.

As vistorias, por outro lado, têm períodos determinados para serem realizadas, tendo por base a data de aniversário do navio, que é a data do Certificado Internacional de Prevenção da Poluição (IOPP Certificate). Assim teremos: Vistoria Inicial (quando da entrega do navio no estaleiro construtor), Vistoria Anual (+/- 3 meses do 1º ano), Vistoria Anual ou Intermediária (+/- 3 meses do 2º ano), Vistoria Anual ou Intermediária (+/- 3 meses do 3º ano), Vistoria Anual (+/- 3 meses do 4º ano) e Vistoria de Renovação (+/- 3 meses do 5º ano), quando será emitido um novo Certificado IOPP.

5) Existem outras funções extras gratificadas a bordo? Como são escolhidas as pessoas? Chega a haver alguma concorrência para serem remuneradas? Conte algum caso ou dê exemplo.

Em algumas empresas de navegação costuma-se remunerar a tripulação de máquinas, para efetuar determinados reparos e/ou serviços de manutenção.

Também, podem-se encontrar exemplos de empresas que remuneram o serviço prestado por elementos da tripulação que tenham formação em eletricidade ou eletrônica e

que se oferecem a reparar aparelhagem, dessas espécies, por preço inferior ao da concorrência realizada pela internet.

6) Na sua opinião, e com a sua experiência, que medidas ou providências devem ser tomadas para melhorar a integração da equipe ou da tripulação a bordo dos navios?

São muitas as medidas ou providências que devem ser tomadas pela empresa de navegação para manter a bordo de seus navios tripulações motivadas com o serviço que executam e que estarão prontas para fazer de cada navio uma unidade preparada para executar a programação que lhe está destinada:

- A empresa deve oferecer a todos os tripulantes um plano de carreira. Não deve misturar tripulantes “estáveis” com tripulantes “terceirizados”. Cada um desses grupos está diferentemente motivado para exercer a sua atividade a bordo. A tripulação tem que ser uma equipe com os mesmos objetivos e causas. O tripulante estável tem o sentimento que o navio em que está embarcado é “o seu navio” e que a empresa também é “sua empresa”;

- A empresa deve procurar oferecer salários e períodos de descanso junto às famílias, compatíveis com os que as empresas de navegação europeias oferecem aos seus tripulantes nacionais e não aqueles que são pagos ou dados aos tripulantes de países pobres da Ásia;

- As lideranças de bordo não devem ser autocráticas, mas a hierarquia de bordo deve ser obedecida de maneira que seja mantida a ordem na cadeia de comando do navio, nas seções e nas diversas fainas executadas a bordo. Integrar uma equipe não significa tornar todos iguais, com o mesmo poder de comando. Integrar, no meu entender significar fazer com que todos tenham os mesmos objetivos e as mesmas razões para alcançá-los.

7) O aspecto financeiro da profissão é o que atrai várias pessoas ao oficialato mercante? O Sr. acredita que esse tipo de interesse traz profissionais que não têm amor pelo mar e, por isso, acabam prejudicando, de alguma forma, a Marinha Mercante?

Muitos chegam à Marinha Mercante por vários caminhos e motivos. A maioria vai descobrir os encantos e desencantos da profissão logo no primeiro ano de embarque.

Não existe nenhuma profissão na qual, aquele que a exerce, se encontre sempre plenamente satisfeito com ela, ou com o local onde a exerce, ou com quem a exerce, ou com o que ganha para exercê-la.

Sempre haverá algo que estará aquém das pretensões de quem exerce uma profissão.

Com as carreiras na Marinha Mercante sucede o mesmo.

Mas, aqueles que gostam dela e aqueles que passam a dela gostar não a trocam por outra que lhes dariam as mesmas satisfações.

## **Bibliografia**

**THE INTERNATIONAL MARITIME HUMAN ELEMENT BULLETIN,**

London, Ed. The Nautical Institute, n.9, oct. 2005.

**REVISTA UNIFICAR,** Rio de Janeiro, Ano VII, p. 40-44, n.23, abr 2006

**REVISTA UNIFICAR,** Rio de Janeiro, Ano VIII, p. 70-72, n.24, jan 2007

BORSONELLO, Elisabete Cristina; SANTOS, Leila Cristina dos; SCHIMIDT, Maria Luiza Gava. et al. **A influência do afastamento por acidente de trabalho sobre a ocorrência de transtornos psíquicos e somáticos:** Revista Psicologia ciência e profissão, São Paulo, SP, n. 3, p. 32-37, mar. 2002.

SILVA, Yone Caldas. **O preparo para o trabalho de risco:** Revista Psicologia ciência e profissão, São Paulo, SP, n. 4, p. 2-15, abr. 2000.

LADEIRAS, Fernando Alves. **Visita de familiares de tripulantes a bordo:** Diário de Bordo, Rio de Janeiro, RJ, p. 7, out. 2002.

Andrade dos Anjos, Sérgio. **Relacionamento Humano a Bordo.** Rio de Janeiro: ESRS-SINDIMAR