

Mar de Sofrimento: A Responsabilidade pela Saúde Mental da Tripulação Marítima*

Mar de Sufrimiento: La Responsabilidad por la Salud Mental de La Tripulación Marítima

Sea of Suffering: The Responsibility for The Mental Health of The Maritime Crew

Mare di Soffrenza: La Responsabilità per la Salute Mentale Dell'equipaggio Marittimo

Sandro Rodrigues Silva¹

Mestrando, PPG em Direito Marítimo e Portuário, Universidade Santa Cecília, Santos, SP, Brasil

Gabrielle Souza Prezado do Nascimento²

Mestranda, PPG em Direito Marítimo e Portuário, Universidade Santa Cecília, Santos, SP, Brasil

Marcelo Lamy³

Pós-Doutor, PPG em Direito, Universidade Santa Cecília, Santos, SP, Brasil

RESUMO: **Contexto:** A tripulação marítima está inserida em ambiente laboral propício ao desenvolvimento de agravos relacionados à saúde mental. **Problema:** Nesse contexto, importa identificar quem deve responder e de que forma pelos danos relacionados à saúde mental dos trabalhadores marítimos. **Objetivo:** Quer-se confirmar a hipótese de que a responsabilidade é do armador, enquanto empregador, e que ela deve ser pautada pela ótica da teoria do risco da atividade, caracterizando-se como objetiva. **Resultados:** A análise dos papéis dos agentes do ecossistema

* Esse trabalho foi apresentado originalmente no VII Congresso Internacional de Direito da Saúde, realizado em 23, 24 e 25 de outubro de 2025 na Universidade Santa Cecília (Unisantia). Em função da recomendação de publicação da Comissão Científica do Congresso, fez-se a presente versão.

¹ Advogado. Mestrando em Direito Marítimo e Portuário pela Universidade Santa Cecília (UNISANTA). Bolsista CAPES. Bacharel em Direito pela Universidade Santa Cecília (UNISANTA). Membro efetivo da Comissão de Estágio e Exame de Ordem da OAB/SP. CV: <http://lattes.cnpq.br/5420579875653031>. ORCID: <https://orcid.org/0009-0003-2562-6317>. E-mail: ss172075@alunos.unisanta.br.

² Advogada. Mestranda em Direito Portuário e Marítimo pela Universidade Santa Cecília (UNISANTA). Pós-graduanda em Direito Portuário, Marítimo e Aduaneiro pela Universidade Santa Cecília (UNISANTA). Graduada em Direito pela Universidade Santa Cecília (UNISANTA). Membro efetiva da Comissão de Estágio e Exame de Ordem da OAB/SP. CV: <http://lattes.cnpq.br/8457041350754441>. ORCID: <https://orcid.org/0009-0009-8775-6532>. E-mail: gabrielleprezado@gmail.com.

³ Advogado. Bacharel em Ciências Jurídicas (UFPR). Mestre em Direito Administrativo (USP). Doutor em Direito Constitucional (PUC-SP). Pós-doutor em Políticas Públicas em Saúde (Fiocruz Brasília). Pós-doutor em Direitos Fundamentais e Acesso a Justiça (UFBA). Professor Permanente e Vice Coordenador do Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu, Mestrado em Direito (UNISANTA). Professor da Master of Science in Legal Studies, Emphasis in International Law (MUST University). Professor no curso Direito e no curso Relações Internacionais (UNISANTA). Líder do Grupo de Pesquisa CNPq\UNISANTA “Direitos Humanos, Desenvolvimento Sustentável e Tutela Jurídica da Saúde”. Diretor Geral do Observatório dos Direitos do Migrante (UNISANTA). Coordenador do Laboratório de Políticas Públicas (UNISANTA). Professor da Faculdade de Direito (ESAMC-Santos). CV: <http://lattes.cnpq.br/9347562683746206>. ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-8519-2280>. E-mail: marcelolamy@unisanta.br.

marítimo revela que a obrigação de garantir um meio ambiente de trabalho hígido recai sobre o armador. Os resultados indicam que a natureza intrínseca da atividade expõe ordinariamente a tripulação a um desgaste psicológico elevado, atraindo a aplicação da responsabilidade objetiva pelo risco da atividade. **Conclusão:** Confirma-se a hipótese de que o armador é quem tem o dever de reparar os danos à saúde mental de seus tripulantes, sob o regime de responsabilidade objetiva.

PALAVRAS-CHAVE: Responsabilidade Objetiva. Armador. Agente Marítimo. Operador Portuário. Tripulante.

RESUMEN: *Contexto:* La tripulación marítima se encuentra inmersa en un ambiente laboral propicio para el desarrollo de afecciones relacionadas con la salud mental. *Problema:* En este contexto, es importante identificar quién debe responder y de qué manera por los daños relacionados con la salud mental de los trabajadores marítimos. *Objetivo:* Se busca confirmar la hipótesis de que la responsabilidad recae en el armador, en su calidad de empleador, y que esta debe regirse por la perspectiva de la teoría del riesgo de la actividad, caracterizándose como objetiva. *Resultados:* El análisis de los roles de los agentes del ecosistema marítimo revela que la obligación de garantizar un medio ambiente de trabajo saludable recae sobre el armador. Los resultados indican que la naturaleza intrínseca de la actividad expone ordinariamente a la tripulación a un elevado desgaste psicológico, lo que atrae la aplicación de la responsabilidad objetiva por el riesgo de la actividad. *Conclusión:* Se confirma la hipótesis de que el armador es quien tiene el deber de reparar los daños a la salud mental de sus tripulantes, bajo el régimen de responsabilidad objetiva.

PALABRAS CLAVE: Responsabilidad objetiva. Armador. Agente marítimo. Operador portuario. Tripulante.

ABSTRACT: *Context:* The maritime crew is inserted into a work environment conducive to the development of ailments related to mental health. *Problem:* In this context, it is important to identify who should be held responsible and in what manner for the damages related to the mental health of maritime workers. *Objective:* The aim is to confirm the hypothesis that the shipowner, as the employer, holds the responsibility, and that this responsibility should be guided by the theory of occupational risk, characterizing it as objective (strict liability). *Results:* The analysis of the roles of agents in the maritime ecosystem reveals that the obligation to ensure a healthy work environment falls upon the shipowner. The results indicate that the intrinsic nature of the activity ordinarily exposes the crew to a high degree of psychological stress, thus invoking the application of objective liability (strict liability) due to the risk of the activity. *Conclusion:* The hypothesis is confirmed that the shipowner is the party with the duty to compensate for damages to the mental health of their crew members, under the regime of objective liability (strict liability).

KEYWORDS: Strict Liability. Shipowner. Shipping Agent. Port Operator. Crew Member.

SINTESI: *Contesto:* L'equipaggio marittimo è inserito in un ambiente di lavoro propenso allo sviluppo di problemi legati alla salute mentale. *Problema:* In questo contesto, è importante identificare chi debba rispondere e in quale modo per i danni relativi alla salute mentale dei lavoratori marittimi. *Obiettivo:* Si vuole confermare l'ipotesi che la responsabilità ricada sull'armatore, in qualità di datore di lavoro, e che questa debba essere regolata dalla prospettiva della teoria del rischio d'impresa (o rischio dell'attività), configurandosi come oggettiva. *Risultati:* L'analisi dei ruoli degli attori nell'ecosistema marittimo rivela che l'obbligo di garantire un ambiente di lavoro salubre ricade sull'armatore. I risultati indicano che la natura intrinseca dell'attività espone ordinariamente l'equipaggio a un elevato logorio psicologico, richiamando l'applicazione della responsabilità oggettiva per il rischio dell'attività. *Conclusione:* Si conferma l'ipotesi che l'armatore sia colui che ha il dovere di risarcire i danni alla salute mentale dei propri membri dell'equipaggio, in regime di responsabilità oggettiva.

PAROLE CHIAVE: Responsabilità oggettiva. Armatore. Agente marittimo. Operatore portuale. Equipaggio.

Introdução

O transporte marítimo é a espinha dorsal do comércio global, movimentando grande parcela das mercadorias do mercado internacional e empregando grande número de pessoas. Contudo, por trás de sua eficiência operacional existe uma realidade humana complexa e desafiadora: a vida a bordo.

A tripulação marítima, responsável por garantir a segurança e a eficácia das operações navais, desempenha suas funções em um ambiente de trabalho singular, marcado pelo confinamento prolongado, isolamento social e uma rígida estrutura hierárquica. Este cenário, por sua natureza, constitui um ambiente propício ao desenvolvimento de agravos relacionados a fatores psicossociais, que afetam diretamente a saúde mental dos trabalhadores.

Diante dos crescentes índices de transtornos mentais, tais como a ansiedade, depressão e burnout entre marítimos, surgem os seguintes problemas de pesquisa: De quem é a responsabilidade pela prevenção, mitigação e reparação dos danos à saúde mental da tripulação? Qual é o regime de responsabilidade estabelecido?

Nesse contexto, o presente artigo tem como objetivo geral analisar a responsabilidade civil pela saúde mental da tripulação marítima, verificando a assertividade da hipótese de que tal responsabilidade deve ser atribuída ao armador e possui natureza objetiva, pois estaria fundamentada na teoria do risco da atividade. Diante disto, a relevância social desta pesquisa resta impressa na urgência de proteger a dignidade e a saúde de uma categoria profissional essencial, mas frequentemente invisibilizada. Do ponto de vista científico, o trabalho justifica-se pela lacuna na literatura jurídica, que, embora reconheça os riscos da atividade, ainda explora de forma insuficiente a natureza e o alcance da responsabilidade do empregador por danos à saúde mental no contexto marítimo.

Para alcançar esse propósito, objetivamos especificamente (i) fundamentar o direito à saúde mental como um direito humano e fundamental, com base na legislação brasileira e em tratados internacionais; (ii) Mapear o ecossistema marítimo, descrevendo as funções dos seus principais agentes para identificar sobre quem recai o dever primário de proteção à saúde do tripulante; (iii) Caracterizar o ambiente de trabalho no navio como de risco psicossocial acentuado; (iv) Demonstrar a aplicabilidade da teoria do risco da atividade como fundamento para a responsabilidade objetiva do armador.

Para tanto, a pesquisa foi estruturada em três seções. A primeira seção aborda o direito à saúde mental como um direito humano fundamental, previsto na legislação brasileira e em tratados internacionais. A segunda seção explora o ecossistema marítimo, analisando as funções e responsabilidades dos principais agentes a fim de identificar sobre quem recai o dever de proteção. A terceira seção caracteriza o navio como um ambiente de risco psicossocial e fundamenta juridicamente a aplicação da responsabilidade objetiva do armador pelos danos mentais sofridos por seus tripulantes.

A presente pesquisa caracteriza-se como qualitativa, utilizando-se do método de abordagem dedutivo, partindo de premissas legais e doutrinárias gerais sobre o direito à saúde e a responsabilidade civil para aplicá-las ao caso específico da saúde mental da tripulação marítima.

Para a coleta e seleção do material de pesquisa, adotou-se o procedimento técnico da pesquisa bibliográfica e documental. O universo de investigação compreendeu fontes primárias, como a legislação nacional (Constituição Federal, Código Civil, Leis nº 8.080/1990 e 12.815/2013) e a legislação internacional internalizada (Convenção sobre o Trabalho Marítimo - CTM); e fontes secundárias, como artigos científicos, livros, dissertações e publicações de organizações como a Organização Mundial da Saúde (OMS) e a Organização Internacional do Trabalho (OIT). O recorte deu-se pela seleção de materiais que abordam diretamente a saúde do trabalhador, os riscos do ambiente de trabalho marítimo e a teoria da responsabilidade civil no direito brasileiro.

A análise do material coletado valeu-se de uma abordagem interpretativa e crítica da legislação e da doutrina. Como procedimento lógico-argumentativo, adotou-se o raciocínio por eliminação, no qual foram examinadas as responsabilidades legais dos diferentes agentes atuantes do ecossistema marítimo para, por exclusão fundamentada, isolar e confirmar a figura sobre a qual

recai o dever de proteção à saúde da tripulação, isolar e confirmar o regime de responsabilidade mais adequado à situação. Este método de análise foi eleito por parecer ser o mais adequado para o problema da pesquisa, uma vez que a problemática central (a definição do responsável e da natureza da responsabilidade jurídica) exige a interpretação sistemática de normas, princípios e construções teóricas.

Por fim, reconhece-se que este estudo possui limitações. Sua natureza é teórico-doutrinária, não incluindo pesquisa de campo, como entrevistas com tripulantes ou análise de dados empíricos de saúde, o que poderia aprofundar a compreensão do fenômeno. Além disso, o foco recai sobre a perspectiva do ordenamento jurídico brasileiro, ainda que em diálogo com normas internacionais, não se aprofundando em uma análise de direito comparado sobre como outras nações de bandeira tratam a questão.

1 O direito à saúde mental

A Constituição Federal Brasileira de 1988 prevê em seu Artigo 106 que a saúde é direito de todos e dever do Estado, garantido mediante políticas sociais e econômicas que visem à redução do risco de doença e de outros agravos e ao acesso universal e igualitário às ações e serviços para sua promoção, proteção e recuperação.

De igual forma, o Artigo 2º da Lei nº 8.080 de 1990 dispõe que a saúde é um direito fundamental do ser humano, devendo o Estado prover as condições indispensáveis ao seu pleno exercício.

O conceito globalmente aceito de saúde abrange tanto a saúde física, quanto a saúde mental. O Pacto Internacional de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais, prevê em seu Artigo 12, §1º, que os Estados-partes do presente pacto reconhecem o direito de toda pessoa de desfrutar o mais elevado nível de saúde física e mental.

De modo mais concreto, a Organização Mundial de Saúde (OMS) considera a Saúde Mental como um estado de bem-estar vivido pelo indivíduo, que possibilita o desenvolvimento de suas habilidades pessoais para responder aos desafios da vida e contribuir com a comunidade (OMS, 2025). A Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS), por sua vez, considera que a saúde mental engloba mais do que a ausência de transtornos mentais. A saúde mental, em verdade, é um processo complexo que cada pessoa vivencia de diferentes maneiras, com resultados distintos a cada indivíduo (OPAS, 2025).

O direito a saúde mental é considerado universal (de todos) e indisponível (em razão de sua fundamentalidade) e vai além da ausência de doenças, abrangendo o bem-estar mental do indivíduo; o que envolve, logicamente, dimensões individuais e coletivas. O direito à saúde, por ser diretamente ligado à vida, pode ser interpretado como um direito individual e coletivo e pode ser considerado como direito de segunda e de terceira dimensão, abrangendo toda a sociedade. (Lamy, Roldan, Hahn, 2018, p. 43)

A legislação brasileira, alinhada a tratados internacionais, reconhece a saúde mental como um dever do Estado e um direito de todos, de modo que deve ser acessível e desfrutada por todos, oferecida pelo Estado por meio de políticas públicas, promovendo o pleno desenvolvimento humano e social. Nos termos da lei, há que se “garantir às pessoas e à coletividade condições de bem-estar físico, mental e social” (art. 3º, parágrafo único, da Lei 8.080/90).

2 Ecossistema marítimo: empresas atuantes e a responsabilidade pela saúde da tripulação

O cenário do comércio marítimo é composto por várias empresas interligadas e, de certa forma, interdependentes, por necessitarem dos serviços umas das outras para entregar um resultado comum.

2.1 Tripulação marítima

A tripulação consiste em um grupo de trabalhadores atuantes no labor naval. Campos e Campos (2024, p. 494) conceituam, à luz da Lei 9.537 de 1997 (Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário - Lesta), o tripulante como o aquaviário que exerce funções embarcado na operação do navio. Cada membro da tripulação de um navio pode ser conceituado, também, como “embarcado”.

A Marinha do Brasil conceitua a tripulação como “Gente de Bordo”, composta pelo Comandante e pela Tripulação, subdividida em “Oficiais” e “Guarnição”. Assim, existem dois grandes grupos de tripulantes, que podem atuar tanto no convés quanto na praça de máquinas. No convés, os tripulantes são responsáveis pela navegação, vigilância, manutenção dos equipamentos e acomodações, além do cuidado com os dispositivos de salvamento e combate a incêndio, bem como pela movimentação e conservação da carga.

De acordo com a estrutura hierárquica, o Comandante ocupa a autoridade máxima, seguido pelo Imediato e pelos oficiais de náutica, responsáveis pela navegação e documentação. Na praça de máquinas, o Chefe de Máquinas exerce a liderança, apoiado por subchefes e oficiais. Abaixo desses níveis, encontram-se funções de apoio, como mestres, marinheiros, moços de convés, condutores mecânicos e eletricitas, além das funções essenciais de saúde e câmara, desempenhadas por enfermeiros, cozinheiros e taifeiros. Complementam essa organização os praticantes de náutica e de máquinas, em formação, compondo um sistema disciplinado e funcional que assegura a eficiência das operações a bordo (Pegado; Ferruccio, 2023).

A autoridade suprema no navio mercante permanece com o Comandante, responsável pela segurança, uso e manutenção da embarcação, bem como pela adequada execução das atividades da tripulação. A ele também cabe a responsabilidade sobre a documentação, regulamentos alfandegários e de imigração, inventários e contabilidade da embarcação.

Assim, a função da tripulação é garantir que o transporte de mercadorias seja realizado de forma segura, eficiente e dentro das normas internacionais de segurança e regulamentação do setor.

Ocorre que, considerando o caráter específico do trabalho a bordo, a tripulação está exposta a riscos psicossociais, tendo em vista a peculiaridade do trabalho, as relações interpessoais, os conflitos a bordo, os longos períodos de viagem e a supressão das relações afetivas, sejam elas familiares e/ou amorosas.

Os fatores de risco psicossociais estão relacionados diretamente com a organização do trabalho. Eles decorrem de problemas na concepção, na organização e na gestão do trabalho, podendo gerar vários efeitos à saúde do trabalhador em nível psicológico, físico e social, como por exemplo o desencadeamento ou agravamento de estresse no trabalho, esgotamento, Distúrbios Osteomusculares Relacionados ao Trabalho (DORT) e depressão, entre outros (Rodrigues et.al., 2020; Pereira et.al., 2021; ISO 45003, 2021; WHSQ, 2022).

Tais fatores implicam diretamente na conduta da tripulação que, no ambiente em que atuam, se tornam vulneráveis a doenças psíquicas, sejam elas relacionadas a fatores depressivos, ansiosos e/ou bipolares.

A Convenção sobre o Trabalho Marítimo (CTM), do inglês *Maritime Labour Convention* (MLC), também conhecida como o "quarto pilar" do regime regulador internacional para a navegação, foi adotada em 2006 pela Organização Internacional do Trabalho (OIT) e entrou em vigor internacionalmente em 2013.

A CTM consolida e atualiza mais de 60 convenções e protocolos anteriores, preservando direitos trabalhistas e facilitando sua implementação global. Ela estabelece requisitos e condições mínimas para os marítimos, abordando aspectos cruciais como: Idade mínima para o trabalho; Remuneração; Alojamento; Jornada de trabalho; Contrato de trabalho; e Proteção à saúde e assistência médica.

O Brasil ratificou a CTM em 2020 e a incorporou na ordem jurídica interna em 2021. A CTM assegura direitos fundamentais aos marítimos, buscando mitigar os riscos operacionais ligados a organização do trabalho marítimo, reforçando o compromisso com a proteção da vida e da dignidade dos trabalhadores do mar.

A CTM traz em seu artigo 4º, IV, a determinação de que os trabalhadores da tripulação possuem direito à proteção da saúde, assistência médica, medidas de bem-estar e outras formas de proteção social. (BRASIL, 2021)

2.2 Armador

O armador, como comumente é conhecido no mercado de fretes, é um personagem emblemático da logística marítima internacional. Isto porque os armadores são empresas de grande porte, usualmente, mas não necessariamente, proprietárias de navios, que realizam atividade comercial no sentido de transportar mercadoria de porto a porto. Ibrahim (2012, p. 124) aduz que:

“o armador ou operador, é o nome que se dá à pessoa física ou jurídica que, por sua própria conta, promove a equipagem e a exploração de navio comercial, independente de ser ou não proprietário da embarcação. Sua renda provém normalmente da cobrança de frete para o transporte de cargas entre dois portos ou na locação da embarcação a uma taxa diária.”

As Regras de Haia (*Hague Rules*), também conhecidas como Convenção de Bruxelas, de 1924, foram ratificadas por cerca de 70 países, inclusive pelo Brasil, que a incorporou na ordem jurídica interna pelo Decreto nº 350 de 1935. Posteriormente, a Convenção de Bruxelas recebeu emendas consolidadas no Protocolo de Bruxelas de 1968. Essas novas regras tornaram-se conhecidas como as Regras de Haia-Visby (*Hague-Visby Rules*)

As *Hague-Visby Rules* conceituam o transportador e classificam o armador como tal em seu Artigo 1, “a” ao definir como transportador (*carrier*), o proprietário (armador) ou o afretador (*charterer*) que assume contrato com um embarcador (*shipper*).

A referida convenção, em seu artigo 3º, 1, alíneas “a”, “b” e “c”, obriga o armador a (i) tornar o navio navegável; (ii) tripular, equipar e aprovisionar convenientemente o navio; (iii) preparar e pôr em bom estado os porões, os frigoríficos e todas as outras partes do navio em que as mercadorias são carregadas, para sua recepção, transporte e conservação.

O Decreto nº 10.671 de 2021, que incorpora na ordem jurídica brasileira o texto da CTM, traz em seu Artigo 2º, alínea “j”, inteligência conceitual mais abrangente ao termo armador. Vejamos:

j) armador - significa o proprietário do navio ou outra organização ou pessoa, como o gerente, agente ou afretador a casco nu, que houver assumido a responsabilidade pela operação do navio em lugar do proprietário e que, ao assumir tal responsabilidade, se comprometeu a arcar com os deveres e responsabilidades cabíveis a armadores em virtude da presente Convenção, independentemente do fato de outra organização ou pessoa cumprir certos deveres ou responsabilidades em nome do armador. (Brasil, 2021)

Para a presente pesquisa, tem importância a obrigação do armador de tripular o navio, decorrente da responsabilidade pela operação da embarcação. Por tripular, podemos compreender a contratação de força laboral com a finalidade de viabilizar a navegação segura e adequada da embarcação.

Nesta senda, cumpre evidenciar a disposição da CTM no item 2 da Norma A4.2 que determina que é de responsabilidade do armador assegurar à gente do mar os benefícios de saúde e previdenciários.

Mais além, na referida convenção, na Norma A4.2.1, restam estabelecidas as responsabilidades do armador no tocante à proteção a saúde do trabalhador marítimo, mais especificamente quanto a (i) Despesas por doença ou lesão; (ii) Garantia financeira para morte ou incapacidade prolongada; (iii) Assistência médica completa; (iv) Despesas funerárias;

Segundo Zhang et al. (2020), as empresas de transporte marítimo não são as únicas a serem responsabilizadas pela saúde da tripulação, já que o setor é conhecido por “nunca dormir” e se espera que a tripulação esteja constantemente à disposição para o melhor andamento das operações.

Tal reflexão nos direcionou a pensar a possibilidade de responsabilização de outros agentes, contudo, dado que, com base nas legislações nacionais e internacionais, pudemos constatar que os outros agentes atuantes do ecossistema marítimo e portuário não podem ser responsabilizados pela saúde do tripulante.

2.3 Operador Portuário

O Operador Portuário é uma das engrenagens do setor logístico-portuário. A Lei nº 12.815 de 2013 conceitua o Operador Portuário como a pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado.

O exercício dessas atividades é realizado em instalações portuárias, nos chamados “Terminais Portuários”. A referida lei conceitua a instalação portuária como a instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado, utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário. Do mesmo modo, a legislação conceitua o terminal de uso privado como a instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado. (Brasil, 2013)

Para estar apta a desempenhar a atividade de Operador Portuário, além das exigências de qualificação junto à administração do porto, a pessoa jurídica interessada deve ter a atividade de

operador portuário definida no seu objeto social, devidamente registrado no órgão competente, conforme exigência do Artigo 7º, inciso I, da Portaria nº 111 de 2013-SEP.

O Operador Portuário pode ser, ao mesmo tempo, o Terminal Portuário, desde que tenham as duas atividades definidas em seu objeto social. Por outro lado, é permitido ao Terminal Portuário, por meio de um contrato, ceder suas instalações à Operadores Portuários, para que realizem a movimentação de passageiros e/ou movimentação e armazenagem de mercadorias.

Ou seja, em casos distintos, enquanto o Operador Portuário é o responsável de realizar a carga e descarga de mercadorias dos navios e/ou a armazenagem das mercadorias, o Terminal Portuário é o responsável pelas instalações e dono da infraestrutura utilizada para operação portuária.

O inciso IV, do Artigo 26, da Lei 12.815 de 2013, prevê expressamente que o Operador Portuário responde perante o trabalhador portuário pela remuneração dos serviços prestados e respectivos encargos. Vejamos:

Art. 26. O operador portuário responderá perante: [...] IV - O trabalhador portuário pela remuneração dos serviços prestados e respectivos encargos; (Brasil, 2013)

A análise deste dispositivo revela que o trabalhador portuário não se confunde com o trabalhador marítimo, isto é, o tripulante; que a responsabilidade do Operador Portuário está estritamente relacionada a remuneração do trabalhador portuário e não às condições de trabalho.

Desta forma, os textos legais implicam na ausência de responsabilidade do Operador Portuário sobre a saúde mental da tripulação marítima, considerando a ausência de determinação legal expressa, a finalidade das atividades do Operador Portuário e sua delimitação de áreas de atuação.

2.4 Agente Marítimo

Os Agentes Marítimos são empresas representantes dos armadores nos países de origem e/ou destino em que se realizam as operações. Sua atuação acontece na gestão das mais variadas questões operacionais concernentes às atividades comerciais exercidas pelos armadores. Para melhor definição, vejamos a descrição das funções realizada por Vianna:

O agente marítimo possui funções relacionadas à gestão das questões operacionais do navio (contratação de prático, rebocadores, atracação/detracação e suprimento), gestão junto aos terminais e operadores portuários relacionados às operações de carga e descarga, representação do transportador marítimo perante autoridades portuárias e governamentais, recebimento do frete, emissão de conhecimentos de embarque, elaboração de manifestos de carga do navio, e também pode atuar de forma distinta como Agente comercial ou Agente operacional (agente do armador e agente do afretador). (Vianna, 2016, p. 36)

Existe, contudo, problemática acerca da natureza jurídica e da atribuição de responsabilidade do agente de cargas na legislação brasileira.

De acordo com Augusto e Obregón (2021, p. 4), a definição da responsabilidade do agente marítimo depende, previamente, da delimitação de sua natureza jurídica, que deve ser enfrentada antes da atribuição de eventuais responsabilidades.

Augusto e Obregón (2021) concluíram não serem suficientes os meios legislativos atualmente existentes para classificar e definir o agente marítimo, bem como sua responsabilização.

Não pretendemos enfrentar diretamente tal problemática na presente pesquisa, mas sua menção se faz necessária, visto que perpassamos por ela durante a pesquisa sobre a possível responsabilização do agente marítimo sobre causas de saúde da Tripulação Marítima.

Considerando que a legislação pátria se faz lacunosa no tocante à classificação e responsabilização do agente marítimo, e este como responsável por apenas uma parte do negócio, vislumbramos que essas empresas não podem ser responsabilizadas efetivamente pela saúde da tripulação marítima, cuja responsabilidade já está definida pela CTM como sendo do armador.

Se aplicarmos interpretação extensiva, a súmula nº 50 de 2010 da Advocacia Geral da União (AGU) corrobora com tal entendimento ao asseverar que “Não se atribui ao agente marítimo a responsabilidade por infrações sanitárias ou administrativas praticadas no interior das embarcações”. (Brasil, 2010)

Apesar dessa provável definição interpretativa, poderíamos analisar o entendimento de responsabilização do agente marítimo em promover o cuidado à saúde dos trabalhadores marítimos em terra, quando o navio está atracado no porto em que o agente marítimo tem atuação representativa do armador.

Contudo, considerando que a responsabilidade pela saúde da tripulação marítima já está contemplada pelos armadores, se faz possível a compreensão de que a responsabilidade se estende até mesmo nos períodos “em terra” enquanto à serviço do armador.

Ademais, resta demonstrado que o agente marítimo é responsável por apenas certas parcelas dos serviços prestados pelas companhias marítimas, não restando espaço para responsabilização pela saúde dos tripulantes atuantes na embarcação.

3 O Navio como ambiente de risco psicossocial

3.1 O Navio

Um navio é uma embarcação flutuante com capacidade de autopropulsão. Na clássica definição de Rezek (1991, p. 304), “pode-se definir o navio como todo engenho flutuante dotado de alguma forma de autopropulsão, organizado e guarnecido segundo sua finalidade”. Seu estatuto jurídico depende de sua finalidade, que pode ser militar ou comercial.

Um navio militar, conhecido como navio de guerra, pertencem às forças armadas de um Estado, operam sob disciplina militar, usam distintivos e insígnias, e gozam de imunidade de jurisdição. Isso significa que eles estão sujeitos apenas às leis de seu país de origem, não importando onde estejam.

Já os navios mercantes são os que tem a finalidade comercial, utilizados no comércio global para o transporte de mercadorias ou pessoas.

Cada navio é registrado em um Estado e tem a sua nacionalidade definida pelo seu porto de matrícula. O registro confere ao navio o direito de usar a bandeira desse Estado.

Todo navio tem sua bandeira. As bandeiras são usadas para identificar um navio. A bandeira na popa (parte de trás do navio) identifica a nacionalidade da embarcação, ou seja, o país que tem soberania sobre ela. A bandeira na proa (parte da frente do navio), indica quem tem a

responsabilidade pelo navio dentro de uma nação. Navios mercantes costumam usar a bandeira da companhia a que pertencem.

Navio comumente se confunde com embarcação. Enquanto embarcação é um termo mais amplo para qualquer construção flutuante, feita de materiais diversos, que transporta pessoas ou cargas. Navios, em geral, são embarcações de grande porte. Como bem definido por Muniz (2009, p. 21) embarcação é o gênero do qual o navio é espécie e toda embarcação é um navio, mas nem todo navio é uma embarcação.

Os navios podem realizar navegações: a) De longo curso: realizada no tráfego marítimo mercantil entre os portos do Brasil e os portos estrangeiros; b) Cabotagem: realizada no tráfego marítimo mercantil entre os portos brasileiros e/ou entre estes e os portos da Costa Atlântica da América do Sul, das Antilhas e da Costa Leste da América Central, excluídos os portos de Porto Rico e Ilhas Virgens, conforme dispõe o Capítulo II do Decreto nº 2.596, de 18 de Maio de 1998.

Os navios em sua grande maioria são tripuláveis, ou seja, necessitam de pessoas para navegação. Por sua característica móvel, observa-se que o navio pode ser considerado uma comunidade para sua tripulação.

3.2 Os Riscos

O trabalho, em sua essência, é fundamental na vida humana, mas também apresenta desafios que podem afetar a saúde e o bem-estar dos profissionais, impactando, diretamente, no seu cotidiano, vez que ligado a qualidade de vida e saúde, tanto física, quanto mental.

Max Weber (1905) discute em sua obra “A Ética Protestante e o Espírito do Capitalismo”, como o trabalho e o sucesso material podem ser interpretados como sinais de uma vida moralmente correta, tornando digna a vida do homem. Em que pese o trabalho dignifique a vida do homem, este, por diversas vezes, pode resultar em efeito contrário.

O trabalho marítimo está entre as atividades mais perigosas em termos de saúde e segurança. A rotina a bordo de navios, regida por regras rígidas, tende a intensificar o esforço físico e mental, contribuindo para o desenvolvimento de doenças, sejam elas atribuídas as condições físicas do trabalhador e/ou a condições mentais.

Os riscos à saúde aos quais a tripulação marítima está exposta derivam de diversos fatores. Apesar da evolução nas condições de trabalho dos marítimos ao longo dos séculos, ainda persistem fatores como o isolamento social, a distância familiar, a sobrecarga de jornada e a má qualidade do sono, que afetam a saúde física e mental desses profissionais e podem desencadear transtornos como ansiedade, estresse, depressão e síndrome de *Burnout* (Teixeira, 2007; Setto et al., 2023).

A CTM trata da avaliação dos riscos e da redução à sua exposição em sua Diretriz B4.3.1. Vejamos:

3. A avaliação de riscos e a redução de exposição a que se refere o parágrafo 2º desta Diretriz deverão levar em conta os efeitos físicos sobre a saúde no trabalho, com inclusão da manipulação manual de cargas, o ruído e as vibrações, os efeitos dos fatores químicos e biológicos na saúde no trabalho, os efeitos dos fatores mentais na saúde no trabalho, assim como os efeitos na saúde física e mental da fadiga e os acidentes de trabalho. As medidas necessárias deverão levar em devida conta os princípios da prevenção, segundo os quais, entre outras coisas, deve-se dar precedência a combater o risco em sua origem, adaptar o trabalho ao indivíduo, especialmente no que tange ao planejamento dos locais de trabalho, e

a substituição de elementos perigosos por outro que não oferece perigo ou é menos perigoso, colocando em segundo lugar o equipamento de proteção pessoal para a gente do mar. (BRASIL, 2021)

Diante da necessidade de prevenção, analisamos alguns dos riscos provenientes da atividade laboral e coabitação dos tripulantes enquanto embarcados.

3.2.1 Riscos operacionais e de organização do trabalho marítimo

Os riscos operacionais em termos de acidente ou doenças em alto-mar são inúmeros, considerando que a tripulação, muitas vezes, não tem acesso imediato a especialistas, o que pode agravar as consequências.

Em se tratando de riscos ocupacionais relacionados a saúde física, a exposição a agentes químicos, físicos, biológicos e radioativos sem a proteção adequada, a possibilidade de acidentes durante a navegação, envolvendo ou não a tripulação, e a falta de medidas administrativas de segurança, levam, necessariamente, a possibilidade de desenvolvimento de doenças ocupacionais.

No Brasil, doenças ocupacionais são legalmente equiparadas a acidentes de trabalho à luz do artigo 20 da Lei nº 8213 de 1991, garantindo os mesmos direitos ao trabalhador. Entretanto, se tratando de trabalhador marítimo, não são necessariamente aplicáveis as regras do ordenamento jurídico brasileiro, mas aquelas relacionadas ao Estado de bandeira do Navio.

A saúde mental é uma questão fundamental no atual contexto de Segurança e Saúde no Trabalho, ficando evidente a importância de as organizações abordarem os fatores de risco psicossociais relacionados ao trabalho com o objetivo de prevenir o adoecimento mental e outras lesões e agravos à saúde do trabalhador, evidenciando a saúde mental como uma das hipóteses de riscos operacionais.

A organização do trabalho deve priorizar a segurança e a salubridade dos ambientes, seja ela relacionada aos riscos ocupacionais que podem resultar em danos físicos, bem como aquelas que podem resultar em danos mentais.

A Organização do Trabalho Marítimo visa, portanto, garantir melhores condições de trabalho ao trabalhador a bordo.

3.2.2 Riscos do confinamento e isolamento social

Evidente a peculiaridade do trabalho marítimo, considerando que as jornadas de trabalho em alto-mar e viagens de longo curso são um dos maiores desafios no trabalho a bordo.

De igual modo, a distância de centros urbanos e a ausência de livre contato com a população no geral tornam o ambiente social restrito aqueles que compõe a tripulação do navio.

Em análise, vislumbramos que a saúde mental é um tema central na Segurança e Saúde no Trabalho, e no ambiente marítimo não é diferente. A constante pressão, o isolamento dos grupos sociais e as longas jornadas são fatores de risco psicossociais ocasionados pelo confinamento e isolamento social que podem levar a sérios problemas.

O isolamento e o anonimato social são os principais fatores que comprometem o equilíbrio psíquico do trabalhador marítimo. A exaustão física, somada à falta de tempo adequado para recuperação devido ao confinamento, intensifica o estresse e a pressão mental. A deterioração das

capacidades cognitivas e sensoriais pode, por sua vez, afetar a percepção de risco e a habilidade para executar tarefas de navegação, podendo levar a acidentes e avarias devido a falha na percepção de risco. (Mendes, 2007, pp. 14-23)

Estudo realizado por Lefkowitz e Slade (2019), do Programa de Medicina Ocupacional e Ambiental da Universidade de Yale, nos Estados Unidos, analisou 1.572 marítimos de diferentes categorias e faixas etárias. Os resultados desvelam uma prevalência de 25% de transtornos mentais e comportamentais, e 20% dos participantes relataram já ter tido ideação suicida.

No Brasil, a Lista de Doenças Relacionadas ao Trabalho (LDRT), prevista na Portaria GM/MS Nº 1.999, de 27 de novembro de 2023, passou a incluir transtornos mentais como *burnout*, ansiedade, depressão e tentativas de suicídio como condições diretamente ligadas ao ambiente profissional. O diagnóstico desses transtornos é realizado com base na Classificação Internacional de Doenças (CID), considerando elementos causais relacionados à organização do trabalho, à gestão ou à exposição a agentes tóxicos.

Além dos riscos associados ao confinamento e ao isolamento social, há uma propensão a vícios. Estudos, como o de Pougnet (2014), indicam uma maior incidência de alcoolismo e tabagismo, e, em menor grau, o uso de substâncias ilícitas.

Ante ao exposto, tem-se que o confinamento e isolamento social representam riscos psicossociais significativos a tripulação marítima, agravando a vulnerabilidade dos marítimos a problemas de saúde mental.

3.2.3 Riscos interpessoais

Dado o cenário de convivência socialmente isolada da tripulação, as interações são restritas ao ambiente naturalmente hierárquico e empresarial da embarcação.

A convivência a bordo de embarcações é marcada pela diversidade de hierarquias e personalidades, o que pode gerar desafios no relacionamento interpessoal. Nesse contexto, coordenadores, em geral mais jovens, enfrentam dificuldades ao interagir e transmitir ordens a comandantes ou chefes de máquinas mais experientes, exigindo preparo psicológico e habilidade comunicacional para manter a harmonia tanto entre a tripulação quanto na comunicação com a terra (Pegado; Ferruccio, 2023, p. 63-64).

Como os conflitos são inerentes ao convívio em sociedade, ou seja, intrínsecos à essência do que é coexistir em um mesmo ambiente, há que se conceber da possibilidade existencial dos conflitos entre tripulantes, a qual caracterizamos como riscos interpessoais. E não apenas da possibilidade, mas da certeza da existência desses conflitos.

O ambiente a bordo contribui ativamente para o surgimento de conflitos, uma vez que os tripulantes se encontram frequentemente cansados e estressados devido aos longos períodos de navegação, como sessenta dias, distantes de suas famílias e em um ambiente com perigos que colocam suas vidas em risco (Pegado; Ferruccio, 2023, p. 63). Essa tensão, somada a falhas de comunicação, pode não apenas deteriorar os relacionamentos, mas também culminar em acidentes graves (Pegado; Ferruccio, 2023, p. 66)

As causas dos conflitos são variadas e podem ser estruturais. Uma fonte comum de desavenças é a diferença na formação educacional e cultural entre os tripulantes, especialmente entre oficiais, acostumados a um maior rigor e disciplina, e os não oficiais, que não possuem a mesma vivência hierárquica (Pegado; Ferruccio, 2023, p. 67). Ademais, existe uma tensão recorrente entre os setores de náutica e de máquinas. O Comandante, autoridade máxima, e o

Chefe de Máquinas podem entrar em rota de colisão ao disputar recursos ou defender objetivos distintos. Por exemplo, quando o Comandante precisa cumprir prazos que exigem mais dos motores, contrariando a meta do Chefe de Máquinas de preservar o equipamento (Pegado; Ferruccio, 2023, p. 67)

Dessa forma, resta evidente que a gestão dos riscos interpessoais a bordo surpasse a mera busca por um ambiente de trabalho harmonioso. A capacidade de solucionar conflitos e promover uma comunicação eficiente e eficaz entre a tripulação se faz um pilar para a segurança operacional e a produtividade da equipe. Negligenciar a complexidade das relações humanas em um ambiente tão confinado e de alta pressão quanto um navio é arriscar não apenas o próprio sucesso da operação marítima, mas a saúde mental dos tripulantes.

3.3 A responsabilidade pela saúde mental da tripulação marítima

A noção de responsabilidade traduz-se na obrigação de um indivíduo de reparar o dano sofrido por outrem, quer este dano resulte de uma ação pessoal, de um fato de terceiro ou de coisas que dele dependam. (Rodrigues, 2007, p. 6; Savatier, 1939).

A regra no ordenamento jurídico brasileiro, estabelecida no art. 186 do Código Civil Brasileiro (CCB), é a responsabilidade civil subjetiva, que exige a comprovação de culpa. Contudo, há exceções a essa regra, como a responsabilidade objetiva, que independe de culpa. A responsabilidade objetiva é aplicada nos casos especificados em lei ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem, conforme disposto no art. 927 do mesmo diploma legal (teoria do risco da atividade). Vejamos:

Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem. (Brasil, 2002)

Insta salientar que, na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), em seu art. 8º, § 1º, há previsão de que o direito comum será fonte subsidiária do direito do trabalho (Brasil, 1943). Desta forma, o entendimento de responsabilidade civil encontra-se abarcado pela legislação trabalhista brasileira quanto à sua aplicação em causas laborais.

Conectando o raciocínio ao campo de nossa pesquisa que permeia o Direito do Trabalho, a teoria se manifesta com clareza. Nesse sentido, Santos e Alcantara bem aduzem que:

Esse tipo de responsabilidade funda-se na Teoria do Risco, independentemente de dolo ou culpa. Neste caso, o empregador, ou a empresa, assume os riscos da atividade econômica, em qualquer circunstância (pandemia da COVID-19, recessão, crise econômica, cambial, financeira, de competitividade, ou até mesmo na força maior e casos fortuitos, conforme dispõem os arts. 501 e 502 da Consolidação das Leis do Trabalho). (Santos, Alcantara, 2023, p. 26)

Para nossa pesquisa, tem igual importância o conceito de responsabilidade social ou ética. De acordo com Santos e Alcântara (2023, p. 30), a responsabilidade social corporativa, ou governança corporativa, surge como um escudo ético para os trabalhadores como partes vulneráveis diante do poderio econômico das grandes empresas. Os autores bem aduzem que a ética, como um comportamento inerente à vida em sociedade, estabelece normas de conduta que os indivíduos reconhecem como deveres. À luz das ideias de Karl Marx (1980, p. 1082), os autores apontam que a moral, assim como o direito e a política, pode ser apropriada aos interesses de uma classe dominante, que os apresenta como valores universais para toda a sociedade.

Quanto a responsabilidade social acerca da saúde do trabalhador, Jardim bem constatou:

“a dor é de cada trabalhador e somente cada um pode responder por ela. Por sua vez, a responsabilidade social, de fato, se refere ao que é necessariamente comum no trabalho: as relações de trabalho, os vínculos empregatícios, o projeto de uma instituição, a divisão das ações, os compromissos e os valores culturais. Eticamente, então, cabe à organização do trabalho em suas formas jurídicas responder não pela dor, mas pelos danos causados, assumir parte na perda sofrida” (Jardim, 2001, p. 77-78).

A análise da atividade da tripulação marítima desvela ser evidente a aplicação da responsabilidade objetiva. O trabalho a bordo impõe condições singulares de risco à saúde mental, como o confinamento prolongado, o isolamento social, as jornadas exaustivas e a pressão constante. Trata-se de uma atividade que, por sua própria natureza, expõe o trabalhador a um desgaste psicológico muito superior ao ordinário.

Ante ao exposto, ainda que a legislação não trate expressamente da saúde mental, a responsabilidade do empregador por danos psicológicos à tripulação marítima deve ser considerada objetiva. A natureza da atividade, marcada pelo confinamento, isolamento social e alta pressão, atrai a aplicação da teoria do risco (art. 927, parágrafo único, CC). A obrigação de reparar o dano, portanto, independe da comprovação de culpa, bastando a existência do dano e do nexo causal com as condições de trabalho impostas.

Considerações finais

A presente pesquisa confirmou que a responsabilidade pela saúde mental da tripulação é do armador e transcende a análise da culpa, devendo ser interpretada sob a ótica objetiva, com base na teoria do risco inerente à atividade marítima.

O navio, um meio de transporte milenar e fundamental ao comércio exterior, quando observado sob a ótica da proteção à saúde física ou mental do trabalhador, e considerada a quantia de tempo necessária para se realizar uma operação completa, é capaz de nos despertar preocupação e nos trazer raso entendimento da gravidade das situações que podem viver os tripulantes. A análise dos riscos expõe o entendimento de que o navio, quando visto como um ambiente de trabalho, traz consigo a possibilidade de tornar-se propício a conflitos interpessoais, consideradas as situações laborais, hierárquicas e mentais de cada ser humano que ali exerce o seu labor.

Apesar da pesquisa nos direcionar ao entendimento legislativo nacional e internacional da responsabilidade objetiva do armador, enquanto contratante, pela saúde mental do trabalhador embarcado, a investigação desta temática complexa revela que a responsabilização exclusiva do armador pode ser insuficiente.

Apesar da presente pesquisa estar condicionada a identificar o responsável pela saúde mental dos tripulantes marítimos e destacar a responsabilidade objetiva do armador, aproveitamos

o ensejo para trazer, em caráter de sugestão, a reflexão acerca da necessidade de se debater a corresponsabilidade do Estado na proteção à saúde mental da tripulação, algo aproximado de uma responsabilidade socio-estatal pelo bem-estar humano. Considerando o dever reconhecido dos Estados em prover o direito à saúde, fazendo um recorte específico do cenário Brasileiro à luz da legislação evidenciada na pesquisa para fins exemplificativos, resta espaço para sugerir que o Estado seja incumbido de providenciar políticas públicas ou legislação pertinente em proteção à saúde mental dos tripulantes.

Vista a especificidade da temática, cabe a reflexão quanto a possibilidade da criação de novos mecanismos de proteção à saúde mental em cenários de isolamento social, como no caso dos navios.

Os impactos à mente do trabalhador marítimo não imprimem apenas impactos negativos ao seu ser, mas às operações das companhias marítimas. Isto é, quando a mente do trabalhador não funciona como deveria, os negativamente impactados, além de si, serão o convívio no ambiente naval e os resultados da operação em sua completude, podendo causar graves falhas capazes de desencadear desastres imensuráveis, tanto à natureza, quanto à sociedade, mais ainda, ao financeiro das empresas empreendedoras, e por fim, dos Estados. Ignorar a saúde mental a bordo não é apenas uma falha humana, mas um risco operacional e econômico que nenhuma nação pode se dar ao luxo de correr.

Agradecimentos: O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - CAPES - Código de Financiamento 001 - ao autor Sandro Rodrigues Silva.

Referências

AUGUSTO, Ricardo Deo Sipione; OBREGÓN, Marcelo Fernando Quiroga. Análise crítica da natureza jurídica e das responsabilidades das agências marítimas de navegação. Revista DCS, [S. l.], v. 17, n. 60, p. 27-51, 2020. Disponível em: <https://ojs.revistadcs.com/index.php/revista/article/view/2635>. Acesso em: 9 set. 2025.

BRASIL. [Constituição (1988)]. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidência da República, [2022]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 29 set. 2025.

BRASIL. Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998. Regulamenta a Lei nº 9.615, de 24 de março de 1998, que institui normas gerais sobre desporto, e dá outras providências. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, p. 9509, 19 maio 1998. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2596.htm. Acesso em: 29 set. 2025.

BRASIL. Decreto nº 10.671, de 9 de abril de 2021. Promulga o texto da Convenção sobre Trabalho Marítimo - CTM, 2006, firmado em Genebra, em 7 de fevereiro de 2006. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, ano 159, n. 68, p. 1, 12 abr. 2021. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2021/decreto/d10671.htm. Acesso em: 5 set. 2025.

BRASIL. Lei nº 8.080, de 19 de setembro de 1990. Dispõe sobre as condições para a promoção, proteção e recuperação da saúde, a organização e o funcionamento dos serviços correspondentes e dá outras providências. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, p. 18055, 20 set. 1990. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8080.htm. Acesso em: 25 set. 2025.

BRASIL. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, p. 1, 11 jan. 2002. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406compilada.htm. Acesso em: 25 set. 2025.

BRASIL. Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades portuárias. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, p. 1, 5 jun. 2013. Edição extra. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm. Acesso em: 25 set. 2025.

BRASIL. Advocacia-Geral da União. Súmula nº 50, de 13 de agosto de 2010. Não se atribui ao agente marítimo a responsabilidade por infrações sanitárias ou administrativas praticadas no interior das embarcações. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, n. 156, p. 11, 16 ago. 2010.

BRASIL. Marinha do Brasil. Tradições Navais: Gente de Bordo. [S. l.: s. n., 20--]. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/tradicoes-navais/gente-de-bordo>. Acesso em: 10 set. 2025.

BRASIL. Ministério da Saúde. Portaria GM/MS nº 1.999, de 27 de novembro de 2023. Altera a Portaria de Consolidação GM/MS nº 5, de 28 de setembro de 2017, para instituir o Programa Nacional de Saúde do Marítimo. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, n. 225, p. 104, 28 nov. 2023. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-gm/ms-n-1.999-de-27-de-novembro-de-2023-525925348>. Acesso em: 25 set. 2025.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. Guia sobre Fatores de Riscos Psicossociais no Trabalho: perguntas & respostas. Brasília, DF: MTE, 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/trabalho-e-emprego/pt-br/assuntos/inspecao-do-trabalho/seguranca-e-saude-no-trabalho/eventos-e-campanhas/canpat-2024/guia-fatores-psicossociais.pdf>. Acesso em: 22 set. 2025.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. Inspeção do trabalho: Convenção do trabalho marítimo. [S. l.: s. n., 20--]. Disponível em: https://www.gov.br/trabalho-e-emprego/pt-br/assuntos/inspecao-do-trabalho/convencao_trabalho_maritimo. Acesso em: 11 set. 2025.

BRASIL. Secretaria de Portos da Presidência da República. Portaria nº 111, de 19 de novembro de 2013. Aprova o Plano Nacional de Prevenção e Combate a Incêndio em Portos Organizados e Terminais de Uso Privativo. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, n. 226, p. 69, 21 nov. 2013.

CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade; CAMPOS, Igor Zanella Andrade. A Legislação Aplicável ao Tripulante Marítimo e a Competência da Justiça Brasileira. In: BASTOS, Guilherme Augusto Caputo et al. (org.). O direito e processo do trabalho: impactos socioeconômicos, tecnológicos e institucionais. Brasília, DF: Editora 2020, 2024. cap. 31, p. 493-510.

IBRAHIM, Fábio José. Gerenciamento e controle da água de lastro e a responsabilidade civil dos operadores do sistema. 2012. 180 f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Universidade Federal do Amapá, Macapá, 2012. Disponível em: <https://www2.unifap.br/ppgdapp/files/2013/05/FÁBIO-JOSÉ-IBRAHIM.pdf>. Acesso em: 23 set. 2025.

INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION (ILO). Maritime Labour Convention, 2006. Genebra: ILO, [2006]. Disponível em: <https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/text/lang-en/index.htm>. Acesso em: 11 set. 2025.

- JARDIM, Sílvia. Ética e saúde mental do trabalhador: a legitimidade do transtorno de estresse pós-traumático relacionado ao trabalho. In: MORAES, Talvane de (org.). Ética e Psiquiatria Forense. Rio de Janeiro: IPUB/CUCA, 2001. p. 57-84.
- LAMY, Marcelo; ROLDAN, Rosilma; HAHN, Milton Marcelo. O direito à saúde como direito humano e fundamental. Em Tempo, Marília, v. 17, p. 37-60, 2018.
- LEFKOWITZ, David; SLADE, Mark. The Seafarer Mental Health Study. [S. l.]: The ITF Seafarers' Trust, 2019. Relatório realizado pela Yale University. Disponível em: <https://www.seafarerstrust.org/publications/seafarer-mental-health-study-lefkowitz-slade-yale>. Acesso em: 12 set. 2025.
- MARX, Karl. A ideologia alemã: crítica da filosofia alemã mais recente. Lisboa: Presença, 1980.
- MENDES, Daniele. Sobrevivendo à Marinha Mercante. Revista ANAMATRA, Brasília, DF, ano XVIII, n. 52, p. 14-23, 1. sem. 2007.
- MENDES, René (org.). Patologia do trabalho. 2. ed. São Paulo: Atheneu, 2007. v. 1.
- MUNIZ, Rafael. A nacionalidade do navio à luz da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982: o vínculo efetivo entre o Estado e o navio. 2009. Dissertação (Mestrado em Ciência Jurídica) – Universidade do Vale do Itajaí, Itajaí, 2009.
- ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). Mental health. Geneva: WHO, [20--]. Disponível em: https://www.who.int/health-topics/mental-health#tab=tab_1. Acesso em: 25 set. 2025.
- ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE (OPAS). Saúde Mental. Washington, D.C.: OPAS, [20--]. Disponível em: <https://www.paho.org/pt/topicos/saude-mental>. Acesso em: 26 set. 2025.
- PEGADO, Davi; FERRUCCIO, Alice. Gestão de Conflitos a Bordo de uma Embarcação. Revista Boletim do Gerenciamento, n. 35, 2023. Disponível em: <http://www.nppg.org.br/revistas/boletimdogerenciamento>. Acesso em: 21 set. 2025.
- REZEK, José Francisco. Direito Internacional público: curso elementar. 2. ed. atual. São Paulo: Saraiva, 1991.
- RODRIGUES, Silvio. Direito civil: responsabilidade civil. São Paulo: Saraiva, 2003. v. 4.
- SANTOS, Enoque Ribeiro dos; ALCÂNTARA, Evelyn Ribeiro dos Santos de. Responsabilidade Objetiva e Subjetiva do Empregador: Em face do Código Civil. 4. ed. São Paulo: LTr, 2023.
- SAVATIER, René. Traité de la responsabilité civile en droit français civil. Paris: [s. n.], 1939. v. 1, n. 1: Les sources de la responsabilité civile.
- SETTO, Janaina Maria et al. Impactos da vida a bordo na saúde mental dos trabalhadores marítimos. Revista da Marinha do Brasil, v. 1, n. 3, p. 60-68, 2023.
- VIANNA, Godofredo Mendes. Direito Marítimo. Rio de Janeiro: FGV Direito Rio, 2016. Disponível em: <https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/handle/10438/17498>. Acesso em: 10 set. 2025.
- WEBER, Max. A ética protestante e o espírito do capitalismo. Tradução de Sérgio Costa. 34. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

ZHANG, Pengfei et al. Restructuring seafarers' welfare under the Maritime Labour Convention: an empirical case study of Greece. *Maritime Business Review*, v. 5, n. 4, p. 373-389, 2020. DOI: <https://doi.org/10.1108/MABR-02-2020-0009>.

Informação bibliográfica deste texto, conforme a NBR 6023:2018 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT):

SILVA, Sandro Rodrigues; NASCIMENTO, Gabrielle Souza Prezado do; LAMY, Marcelo. Mar de sofrimento: a responsabilidade pela saúde mental da tripulação marítima. **Revista Brasileira de Direito Constitucional**, vol. 25, jan./dez. 2025), pp. 365-382. São Paulo: ESDC, 2025. ISSN: 1983-2303 (eletrônica).

Recebido em 03/10/2025

Aprovado em 25/10/2025



<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.pt-br>