



UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
CAMPUS III
CENTRO DE HUMANIDADES
CURSO DE DIREITO

DENNIS MEDEIROS HENRIQUES

**A REALIDADE DOS CRIMES PRATICADOS CONTRA OS TRIPULANTES DOS
NAVIOS DE CRUZEIRO: PROBLEMAS E SOLUÇÕES**

GUARABIRA - PB

2014

DENNIS MEDEIROS HENRIQUES

**A REALIDADE DOS CRIMES PRATICADOS CONTRA OS TRIPULANTES DOS
NAVIOS DE CRUZEIRO: PROBLEMAS E SOLUÇÕES**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Departamento de Direito – Centro de Humanidades, da Universidade Estadual da Paraíba, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Direito.

Orientadora: Profa. Me. Maria Sônia de Medeiros Santos de Assis.

GUARABIRA - PB

2014

É expressamente proibida a comercialização deste documento, tanto na forma impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que na reprodução figure a identificação do autor, título, instituição e ano da dissertação.

H518r Henriques, Dennis Medeiros

A realidade dos crimes praticados contra os tripulantes dos navios de cruzeiro: [manuscrito] : problemas e soluções / Dennis Medeiros Henriques. - 2014.

31 p.

Digitado.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Humanidades, 2014.

"Orientação: Profa. Ms. Maria Sônia de Medeiros Santos de Assis, Departamento de Direito".

1. Navios de cruzeiros. 2. Crimes. 3. Direitos humanos. 4. Legislação. I. Título.

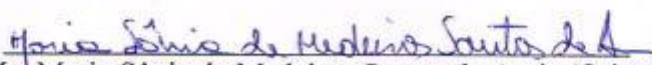
21. ed. CDD 345.02


**A REALIDADE DOS CRIMES PRATICADOS CONTRA OS TRIPULANTES DOS
NAVIOS DE CRUZEIRO: PROBLEMAS E SOLUÇÕES**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Departamento de Direito – Centro de Humanidades, da Universidade Estadual da Paraíba, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Direito.

Aprovada em: 27/11/2014.

BANCA EXAMINADORA


Prof. Me. Maria Sônia de Medeiros Santos de Assis (Orientadora)
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)


Prof. Me. Jossano Mendes de Amorim
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)


Prof. Me. Kilma Máisa de Lima Gondim
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)

Aos que, de uma forma ou de outra, emanaram
energias positivas, fortalecendo minha caminhada até
aqui, DEDICO.

AGRADECIMENTOS

À professora e coordenadora do Curso de Direito, Maria Sônia de Medeiros Santos de Assis, que, desde o início do meu curso, não mediu esforços para me auxiliar nessa caminhada, das mais diversas formas.

À professora Kilma Maísa de Lima Gondim que, juntamente à professora Sônia Medeiros, conseguiram me fazer encantar pelo Direito Penal e Processo Penal.

Aos meus pais Henrique Carmelo de Melo Henriques e Sírames Medeiros Henriques, que sempre conseguiram me dar uma vida confortável, orientando-me na direção do bem e dos estudos. Assim como aos meus irmãos Thaís, Ísis e Gilles Medeiros, pela compreensão por minha ausência nesses cinco anos morando fora para estudar, abdicando das reuniões familiares para construir uma base sólida na minha vida acadêmica.

Aos meus sobrinhos Estêvão e Luís Miguel, que nasceram nesse interim e, da forma mais singela, trouxeram a alegria necessária para a nossa família.

Às minhas tias Cacilda e Rosângela Medeiros, que estiveram sempre presente, ensinando-me não só lições de Direito, mas de vida.

Aos professores e funcionários do Curso de Direito da UEPB, que contribuíram, ao longo desses cinco anos, com dedicação e presteza, sempre que necessário.

Aos meus colegas de classe e de curso que, nessa temporada na cidade de Guarabira, distante da família, dispensaram apoio e amizade diariamente.

“Todas as pessoas têm o mesmo valor,
independentemente dos valores que elas
tenham.”

Adriana Falcão

A REALIDADE DOS CRIMES PRATICADOS CONTRA OS TRIPULANTES DOS NAVIOS DE CRUZEIRO: PROBLEMAS E SOLUÇÕES

Dennis Medeiros Henriques¹

RESUMO

Por trás de alguns luxuosos navios de cruzeiros, conhecidos pela sofisticação e locais onde os passageiros vão aproveitar dias inesquecíveis e os tripulantes realizam os sonhos de viagens internacionais – prometidas pelas agências próprias para esse tipo de recrutamento – recebendo bons salários e conforto de primeira categoria, existe um mundo extremamente paradoxal. Todo esse deslumbre e sonhos têm se tornado realidades tortuosas para muitos brasileiros. Cidadãos vão buscar novos horizontes e oportunidades de modificar suas vidas e condições financeiras e acabam se tornando vítimas personagens da criminalidade, explorados de diversas formas, deparando-se com tráfico de drogas, exploração sexual, assédio moral e roubos. O Brasil estuda a possibilidade de regulamentar as atividades nesses navios, a exemplo dos projetos de lei nº 418, 419, 420 e 488, todos do ano de 2013 e autoria do senador Paulo Paim (PT-RS). Uma das propostas trata da concessão de visto e da repatriação dos marítimos e empregados a bordo de navio de turismo estrangeiro que opere em águas brasileiras. O mesmo texto também disciplina a fiscalização desse trabalho, da assistência médica, de alojamento, alimentação e remuneração dos tripulantes, além da competência de investigação e do julgamento de crimes cometidos a bordo das embarcações. Os responsáveis por esses navios se utilizam de diversos artifícios para atrair trabalhadores e, posteriormente, submetê-los às condições degradantes de trabalho, o que tem preocupado as autoridades e governo federal, recebendo várias denúncias pela Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República (SDH/PR). A regulamentação é necessária e urgente, uma vez que não há salvaguarda jurídica para esses tripulantes forçadamente protagonistas dessa triste história.

Palavras-chave: navios de cruzeiros; crimes; direitos humanos; legislação;

LA REALIDAD DE LOS CRÍMENES PRACTICADOS CONTRA LOS TRIPULANTES DE LOS BARCOS DE CRUCERO: PROBLEMAS Y SOLUCIONES

RESUMEN

Detrás de algunos cruceros de lujo, conocidos por la sofisticación y sitios donde los pasajeros van a disfrutar días inolvidables y los tripulantes realizan sus sueños de viajes internacionales - prometidos por las propias agencias que hacen este tipo de reclutamiento - recibiendo buenos salarios y una comodidad de primera clase, hay un mundo extremadamente paradójico. Toda esta maravilla y sueños se han convertido en realidades tortuosas para muchos brasileños. Los ciudadanos van en busca de nuevos horizontes y oportunidades para cambiar sus vidas y condiciones financieras y acaban convirtiéndose en víctimas personajes del crimen, explotados de diversas formas, encontrándose con el tráfico de drogas, explotación sexual, acoso y robo. Brasil está estudiando la posibilidad de regulación de

¹ Aluno de Graduação em Direito - Universidade Estadual da Paraíba – Campus III.
E-mail: dennismedeirosh@hotmail.com

las actividades en los cruceros, con la posible implementación de los proyectos de ley 418, 419, 420 y 488, todos del año 2013 y presentados por el Senador Paulo Paim (PT-RS). Una de las propuestas se refiere a la concesión de visas y a la repatriación de la gente de mar y de los empleados a bordo de las embarcaciones de turismo extranjeras que operen en aguas brasileras. El mismo texto también regula la supervisión de este trabajo, la salud, el alojamiento, la alimentación y los salarios de los tripulantes, además de la competencia de investigación y de juzgamiento de los delitos cometidos a bordo de los cruceros. Los responsables de estos barcos utilizan diversos artificios para atraer a los trabajadores y posteriormente someterlos a condiciones de trabajo degradantes, lo que ha preocupado a las autoridades y el gobierno federal, que reciben varias denuncias de parte de la Secretaría de Derechos Humanos de la Presidencia de la república (SDH / PR). La regulamentación es necesaria y urgente, ya que no hay protección legal para los tripulantes forzadamente protagonistas de esta triste historia.

Palabras clave: barcos de crucero; crímenes; derechos humanos; legislación.

1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A história do Brasil é marcada por uma cultura hostil de tráfico de seres humanos. Já nos poucos mais de quinhentos anos de descoberta, o nosso país passou de importador a exportador de seres humanos. Hoje, o Brasil é considerado um grande exportador de mulheres (em especial aquelas que se destinam à exploração sexual), bem como de trabalhadores para as redes de tráfico de seres humanos no mundo. Há um crescimento das denúncias e notícias jornalísticas sobre esse tipo de atividade, entretanto é preciso fortalecer essa força contrária às organizações criminosas que estão por trás desses eventos.

As atividades de cruzeiros no Brasil cresceram cerca de 600% nos últimos dez anos. Os navios sempre impressionam por seus números. São pelo menos 60 metros de altura e 300 metros de comprimento. A bordo estão cerca de quatro mil passageiros, junto a uma tripulação de mil e trezentas pessoas (funcionários de limpeza, hotelaria, restaurante e oficiais de navegação). Os valores cobrados contrastam com as condições averiguadas que se escondem no interior desses empreendimentos.

Os cidadãos são ludibriados por agenciadores e propagandas enganosas, com promessas de ascensão financeira e experiências únicas internacionais. Quando chegam ao ambiente de “trabalho”, descobrem que os dançarinos farão shows eróticos, as dançarinas farão programas, os trabalhadores não terão um dia sequer de descanso, entre outras violações dos Direitos Humanos. Alguns cidadãos vão por livre e espontânea vontade para trabalhar e outros já são enganados desde o início, sem saber para onde realmente vão e o que farão e desde logo têm suas documentações retidas.

Essa atividade não tem a regulamentação devida. Não existe salvaguarda jurídica nem para tripulante, nem para passageiros. Os relatos sobre o que acontece nesses navios vão desde situações de estupro a tráfico de drogas, acidentes, exploração sexual, de trabalho, assédio moral, roubo e até homicídios.

O tráfico de pessoas é uma vertente do crime organizado que constitui uma considerável violação aos Direitos Humanos, especialmente ao Princípio da Dignidade da Pessoa Humana, elencado no rol dos direitos fundamentais da Constituição Federal brasileira de 1988. Desta forma, cumpre lembrar o que é dignidade da pessoa humana. Trata-se de um conceito não pacificado, de ordem ético-jurídica, irrenunciável e inafastável ao ser humano, meta do Estado quando da necessidade de salvaguardar o respeito, direito e valorização da vida do cidadão. A dignidade da pessoa humana é um supraprincípio constitucional, encontrando-se, portanto, acima de todos os demais princípios.

Em diferentes países do mundo o tráfico é uma prática antiga, entretanto, tornou-se uma realidade que tem trazido imensa preocupação às comunidades nacionais e internacionais, pois segundo dados do escritório das Nações Unidas contra Drogas e Crimes (UNODC), relatados no site do Ministério da Justiça, o tráfico de seres humanos é a terceira atividade ilícita mais lucrativa na atualidade. Anualmente movimenta uma cifra de cerca de sete a nove bilhões de dólares, perdendo em lucratividade apenas para o tráfico de drogas e o contrabando de armas.

Diante dessa realidade, o que se discute como foco deste trabalho é a necessidade de criminalização diante do tratamento desumano dispensado aos tripulantes dos navios de cruzeiro que se submetem às péssimas condições de alojamento, trabalho, longas jornadas e, por conseguinte, falta de compromisso com alguns direitos mínimos para se estabelecer uma relação digna de trabalho.

Essa realidade apresenta uma explicação multifatorial. Segundo pesquisa realizada pela Organização Internacional do Trabalho em 2006, entre os fatores básicos de contribuição para essa modalidade de tráfico no Brasil e no mundo estão: a globalização, a pobreza, a ausência de oportunidades de trabalho, a discriminação de gênero, a violência doméstica, a instabilidade política e econômica em regiões de conflito, a emigração irregular, o turismo sexual, a corrupção dos funcionários públicos e as deficiências das leis.

Além da exportação para fins sexuais de mulheres, é crescente também a exportação e importação para fins trabalhistas. Inúmeras pessoas estão adentrando ao país e aumentando as estatísticas de trabalhos degradantes na indústria têxtil, por exemplo. São muitas as vertentes e classificações desse tipo de organização criminosa, entretanto, nesse trabalho, iremos direcionar as atenções para os trabalhos desgastantes dentro dos navios de cruzeiro internacionais que vão de encontro às premissas básicas dos Direitos Humanos e Dignidade da Pessoa Humana.

2 O TRÁFICO INTERNACIONAL E AS ESTATÍSTICAS

O tráfico de seres humanos não encontra definição uniforme na doutrina e jurisprudência brasileira, tampouco na internacional. Entretanto, vários textos internacionais buscam dar uma demarcação mais ampla ao conceito do tráfico de pessoas. Entre eles, destaca-se o conceito universalmente aceito, que está disposto no Protocolo para Prevenir, Suprimir e Punir o Tráfico de Pessoas (DECRETO Nº 5.017, 2004, artigo 3º, alínea “a”), promulgado pelo Brasil em março de 2004. Assim, prescreve:

A expressão “tráfico de pessoas” significa o recrutamento, o transporte, a transferência, o alojamento ou o acolhimento de pessoas, recorrendo à ameaça ou uso da força ou a outras formas de coação, ao rapto, à fraude, ao engano, ao abuso de autoridade ou à situação de vulnerabilidade ou à entrega ou aceitação de pagamentos ou benefícios para obter o consentimento de uma pessoa que tenha autoridade sobre outra para fins de exploração. A exploração incluirá, no mínimo, a exploração da prostituição de outrem ou outras formas de exploração sexual, o trabalho ou serviços forçados, escravatura ou práticas similares à escravatura, a servidão ou a remoção de órgãos. (BRASIL, DECRETO Nº 5.017, 2004)

Não são recentes as tentativas de proteção às pessoas e aos seus Direitos. A Declaração Universal de Direitos Humanos já delineava os direitos básicos dos cidadãos e foi adotada pela Organização das Nações Unidas em 1948. Abalados pela conturbação que o mundo havia passado, almejava-se construir um novo cenário pautado em alicerces ideológicos que respeitassem, protegessem e fortalecessem os Direitos Humanos. Na lição do professor Vladimir Oliveira da Silveira:

Os direitos humanos são hoje, categorias jurídicas cotidianas. Mas o caminho percorrido em direção à humanidade é o fruto agridoce de injustiças sofridas por indivíduos, grupos e povos, ou ainda, bandeira de inúmeros heróis anônimos, que enfrentaram o poder estabelecido. Também é fruto do trabalho incansável de intelectuais, sejam eles sociólogos, antropólogos ou juristas, que levantaram a voz, instigando novas categorias, para que a dignidade humana fosse reconhecida, como um direito subjetivo de qualquer indivíduo, em qualquer nação – ou até mesmo, uma categoria de plano superior e especial.(SILVEIRA, 2010)

O site oficial da Declaração Universal dos Direitos Humanos, em 2012, informava a existência de 403 traduções disponíveis. Trata-se de um documento de grande alcance traduzido no maior número de línguas. Dois anos após (1950), surge a Convenção Europeia de Direitos Humanos, que foi adotada pelo Conselho da Europa, entrando em vigor em 1953. Oficialmente, a Convenção passaria a se chamar *Convenção para a proteção dos Direitos do Homem e das liberdades fundamentais* e tem por objetivo proteger os Direitos Humanos e as liberdades fundamentais, permitindo um controle judiciário do respeito a esses direitos.

A fim de permitir o controle do respeito efetivo aos direitos humanos, a Convenção instituiu o Tribunal Europeu dos Direitos Humanos (ou Corte Europeia dos Direitos Humanos) em 1954 e o Comitê de Ministros do Conselho da Europa. Com o passar do tempo, a Convenção evoluiu compreendendo diversos protocolos, a exemplo do protocolo nº 6, que proíbe a pena de morte, com exceção em caso de guerra.

A Organização Internacional do Trabalho (OIT) estima que pelo menos 12,3 milhões de pessoas sejam vítimas de trabalhos forçados em todo o mundo. Cerca de 9,8 milhões de pessoas são exploradas por agentes privados e mais de 2,4 são vítimas do tráfico de pessoas.

Outras 2,5 milhões são forçadas ao trabalho, por grupos militares rebeldes ou pelos governos de diferentes países.

Segundo o Programa de Ação Especial de Combate ao Trabalho Forçado (*Special Action Program to Combat Forced Labour*, SAP-FL), os lucros auferidos por esse tipo de *escravidão moderna* são estimados em 44,3 bilhões de dólares por ano. Cerca de 70% desse valor, isto é, USD 31.6 bilhões são provenientes da exploração de vítimas do tráfico de pessoas. Pelo menos metade dessa cifra - mais de USD 15 bilhões - é oriunda dos países desenvolvidos. De acordo com Kevin Bales (1999) em *Disposable People: New Slavery in the Global Economy*, ainda existem cerca de 27 milhões de *escravos modernos* em todo o mundo.

Revela-se (Dados da Organização Não-Governamental *Walk Free*) que são 30 milhões de pessoas no mundo vítimas de tráfico humano. Relatório de 2013 aponta 200 mil pessoas em situação de mão de obra escrava no Brasil, colocando o país na 93ª posição do ranking global de escravidão. Números da OIT (Organização Internacional do Trabalho) apontam 21 milhões de pessoas exploradas pelo tráfico, sendo 1,8 milhão na América Latina.

Em 2013, relatório da CPI (Comissão Parlamentar de Inquérito) do Tráfico de Pessoas da Câmara Federal concluiu que o Brasil está entre os dez países com mais vítimas do tráfico internacional de pessoas. Foram identificadas ocorrências das diversas modalidades em vários locais do país. Pesquisa do Ministério da Justiça revelou o tráfico de pessoas em 11 Estados de fronteira. Segundo o estudo, entre 2005 e 2011 pelo menos 475 pessoas foram confirmadas como vítimas. Dos 514 inquéritos abertos pela Polícia Federal no período, 344 foram de trabalho escravo.

3 CRIMES QUE ACONTECEM A BORDO

Lamentavelmente, este é o elo mais frágil da cadeia da indústria do turismo de cruzeiros. As leis existem, mas são burladas pelos agentes dos crimes. Além do mais, toda a indústria dos cruzeiros está fundeada na desinformação, nos sonhos e no subdesenvolvimento dos países de seus tripulantes, para explorar sua mão de obra, sem uma contrapartida satisfatória.

É uma relação das mais cruéis entre patrão/empregado a que temos notícia em que existe um sindicato pouco atuante no que concerne a garantir direitos aos seus sindicalizados, marginalizados, “portanto”, pelos órgãos de fiscalização e abandonados por leis que beneficiam os grandes empresários em detrimento ao bem estar de sua tripulação.

As condições de trabalho e de instalações em navios de cruzeiro marítimo foram discutidas pela Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa (CDH), situação na qual a iniciativa do debate surgiu do presidente da comissão, senador Paulo Paim (PT-RS), após denúncias da Organização de Vítimas de Cruzeiros sobre o descaso com que empresários do setor tratam trabalhadores e passageiros. Há constatações sobre brasileiros que são violentamente humilhados, numa clara violação à Dignidade Humana, trabalhando até 15 horas por dia em condições desumanas. Além da jornada de trabalho excessiva, as condições de trabalho são muito precárias, sendo eles obrigados a trabalhar em qualquer hipótese, ainda que doentes. Assim, a título de ilustração, segue abaixo casos concretos de vítimas dessa triste realidade:

“Emagreci 14 quilos em três meses de trabalho”, diz camareiro

“Estava no navio desde que chegou ao Brasil, no início da temporada brasileira, 16 de dezembro de 2013. A nossa jornada diária era de pelo menos 11 horas por dia, mas houve dias em que chegamos a trabalhar até 20 ou 22 horas por dia sem almoço, sem poder jantar, direto. Só Deus sabe como é que a gente aguentava. É muito complicado. É muito difícil. De dezembro até 1º de abril, quando a gente desembarcou do navio, eu emagreci 14 quilos, tanto pela comida do navio que não era boa como pelo trabalho excessivo.

A companhia sabia que era bem errado todo esse sistema de trabalho, tanto que eles alteravam o nosso ponto eletrônico e forçavam a gente a assinar uma folha de ponto totalmente adulterada com o horário que eles achavam que era correto para a gente assinar. Quem não assinava, como eu e minha esposa, eles faziam uma perseguição dentro do navio. Faziam piadas. Humilhavam a gente na frente dos outros companheiros e tudo mais.

Aconteceu uma vez em que eu e minha esposa nos negamos a assinar, porque a gente disse que não tínhamos trabalhado somente aquelas horas. Havíamos trabalhado muito mais horas do que aquilo que foi apresentado para a gente assinar.

Isso foi conversado uma meia hora antes de uma reunião que a gente teria com toda a equipe de camareiros. Nosso chefe direto entrou na reunião com muita raiva, nem falou muita coisa, chegou com uma folha de ponto e falou assim: ‘alguém tem problema em assinar esta folha de ponto?’, tentando coagir as pessoas. E as pessoas com medo diziam que não tinham problemas. Então ele olhou para mim e minha esposa e disse: ‘vocês sabiam que no navio se trabalha muito, quero vocês dois na minha sala para falar sobre isso’. Chegamos na sala e ele começou a gritar, e coisas desse jeito.

Fora a nossa jornada de trabalho, que era muito grande, a gente não podia descer nas folgas, por exemplo, em todo o tempo em que eu fiquei com o cruzeiro aqui no

Brasil. Em toda essa temporada eu só consegui descer em Santos uma única vez, porque eu disse que ia conversar com um advogado e com o Ministério Público. Se não tivesse feito isso, não teria conseguido sair uma única vez nos portos. Mas, em outros lugares como Buenos Aires, muitas vezes nos colocavam em uma lista de pessoas que não poderiam descer do navio. A gente tinha que estar à disposição do trabalho, mesmo nos horários de folga.”

(Anderson Matsuura, 33 anos.)

O jovem Anderson Matsuura foi resgatado por trabalho escravo, tinha curso superior incompleto e já era seu segundo contrato na empresa *MSC Magnífica*. Abaixo, no mesmo sentido, segue o depoimento de Elianai Vigon, também resgatado por trabalho escravo e em seu primeiro contrato:

“Na primeira semana, você não consegue dormir”, conta funcionário do restaurante.

“Há três meses e vinte dias comecei a trabalhar neste navio. Era o meu segundo contrato com a companhia. Em outra ocasião, trabalhei em um navio diferente. Quando eu assinei o contrato, imaginei que eu não trabalharia mais do que 11 horas. No outro navio, eu conseguia cumprir essa jornada de 11 horas. Mas neste outro navio eu sempre ultrapassava o tempo.

Minha função era de ajudar o garçom na hora de servir as refeições nos restaurantes. Chegava a trabalhar 13 a 14 horas por dia. O dia começava às 7h da manhã no buffet do navio, com o café da manhã que encerrava às 10h15. Às 10h15 tem o *meeting*, que é uma reunião e demora mais ou menos meia hora. Saía por volta de 10h45. Às 11h30 eu começava no restaurante, para o almoço. Seguia até o fechamento.

O restaurante fecharia às 14h, mas o meu supervisor – que não ia com a minha cara – costumava colocar três passageiros para eu atender, faltando 5 minutos para o restaurante fechar. Então, eu, que estava me preparando para sair, tinha que servir aqueles passageiros que ficavam no local por mais uma hora e pouco. Em vez de sair às 14h, saía às 15h15. Às 15h15, ia à lavadeira para deixar o uniforme. Descansava. E depois, voltava no horário da janta, para só terminar o expediente lá pela 00h30.

Ainda havia, no meio disso, algo que chamávamos de “sidejob”, que era um trabalho extra não remunerado, que todo assistente de garçom tem que fazer. Tínhamos que fazer a limpeza do restaurante, e isso, além de termos de fazer com produtos químicos que eram perigosos, acontecia no nosso horário de descanso. Passávamos aspirador de pó, limpávamos janela, porta, a decoração, lavávamos parte da louça... E isso não era remunerado. A gente era obrigado a fazer e, se não fizesse, levava

uma advertência. Quando completamos três advertências, você é mandado embora do navio, como se fosse demissão por justa causa.

Quando é sua primeira semana a bordo, você mal consegue dormir. Trabalha até mais, porque tem que fazer diversos *meetings*, de restaurante, de segurança, de treinamento de emergência. Você não é treinado. Nessa primeira semana, eu nem dormia. Você chega sem saber nada e já tem que trabalhar”.

(*Elianai Vigon, 24 anos.*)

Importante relato merece ser destacado pela realidade existente, o do bailarino Arthur Souza, de Florianópolis, também relatou sua experiência como contratado pela companhia *Star Cruises*, para shows que, *a priori*, seriam musicais (estilo *Broadway*). O trabalho era em regime de semiescravidão, com jornadas exaustivas, além do mais as apresentações também tinham cunho erótico. De acordo com Arthur, os novatos desconheciam que as apresentações incluíam shows com esse caráter. Detalhou que os turistas pagavam em separado para essas apresentações e alguns artistas muitas vezes eram assediados. Os integrantes do corpo de baile que reagiram contra a inesperada situação (inclusive ele), sofreram assédio moral e, por fim, foram demitidos e desembarcados no exterior.

De volta ao Brasil, ele disse que entrou com ação trabalhista contra a empresa pela qual foi recrutado, mas perdeu, devido à súmula do Supremo que faz prevalecer a legislação do país da bandeira do navio.

É de se perceber não só a violação a Lei Infraconstitucional (Código Penal), mas, notadamente, à Lei Maior brasileira, que norteia todo o ordenamento jurídico pátrio, afrontadas diante dessas práticas criminosas em comento. Como exemplos dessa incompatibilidade, temos o art. 5º, *caput*, II, III, da Constituição Federal de 1988:

Art. 5º. Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança, e à propriedade, nos termos seguintes:

II – ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei;

III – ninguém será submetido à tortura nem a tratamento desumano ou degradante.
(BRASIL, 1988)

Conforme Alexandre de Moraes (2006,p.129):

O princípio fundamental consagrado pela Constituição Federal da dignidade da pessoa humana apresenta-se em uma dupla concepção. Primeiramente, prevê um direito individual protetivo, seja em relação ao próprio Estado, seja em relação aos demais indivíduos. Em segundo lugar, estabelece verdadeiro dever fundamental de tratamento igualitário dos próprios semelhantes.

É nítido que, conforme bem explica Alexandre de Moraes, o princípio da dignidade da pessoa humana, consagrado na Magna Carta, expressa uma exigência feita a todos, no sentido de que o indivíduo deve respeitar o seu semelhante, não prejudicando ninguém. Tal princípio tem caráter norteador em todas as situações.

Dessa forma, conforme Luiz Regis Prado (2007, p. 137), “*o homem existe como fim em si mesmo, e não como meio, não podendo jamais ser tratado como objeto para o uso arbitrário da vontade alheia, exatamente porque é pessoa e tem dignidade*”.

4 O PERFIL DAS VÍTIMAS E ALICIADORES

O consultor Marcos Colares, do Ministério da Justiça, realizou a primeira pesquisa relevante sobre o tráfico de seres humanos no Brasil em Tribunais de Justiça e Superintendências da Polícia Federal dos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Goiás e Ceará. Foram analisados 22 processos judiciais (Justiça Federal) e 14 inquéritos (Polícia Federal) instaurados entre Janeiro de 2000 a dezembro de 2003. Isto com o objetivo de realizar o primeiro mapeamento sobre o perfil das vítimas do tráfico e dos aliciadores que auxiliem no desenvolvimento de ações de combate e prevenção dessa atividade ilícita no Brasil.

O perfil das vítimas mostra que 74% são adultos e a maioria (55%) mulheres. Caracterizando-se em violência de gênero, sendo estas a maioria. São, ainda, jovens entre 18 e 30 anos, solteiros, exercendo atividades informais, de pouca rentabilidade ou desempregados e com baixo grau de escolaridade. Geralmente são oriundas de classes populares, habitando em locais periféricos das cidades e morando com a família. Outra característica é que essas mulheres são em sua maioria negras e morenas.

Servindo como agravante, ainda, as vítimas, outrora, já sofreram algum tipo de violência intrafamiliar (abuso sexual, estupro, negligência, abandono, maus tratos, violência física e psicológica) e extrafamiliar (na rua, nas escolas, nos abrigos, etc), o que as tornam vítimas em potencial.

Como as pessoas exploradas não se resumem só a mulheres e, considerando que os aliciadores se aproveitam, na verdade, de pessoas vulneráveis, sem informação, discriminadas – independente de ser homem ou mulher, fruto de uma forte desigualdade, além da ignorância que só facilita o mapeamento para recrutamento dessas vítimas. A Lei nº 11.106, de 28 de Março de 2005 alterou a redação do artigo 231 do Código Penal, de tráfico de mulheres para tráfico de pessoas. A saber:

Tráfico internacional de pessoas

Art. 231. Promover, intermediar ou facilitar a entrada, no território nacional, de pessoa que venha a exercer a prostituição ou a saída de pessoas para exercê-la no estrangeiro:

Pena – reclusão, de 3 (três) a 8 (oito) anos, e multa.

§ 1º Se ocorrer qualquer das hipóteses do § 1º do art. 227:

Pena – reclusão, de 4 (quatro) a 10 (dez) anos, e multa.

§ 2º Se há emprego de violência, grave ameaça ou fraude, a pena é de reclusão, de 5 (cinco) a 12 (doze) anos, e multa, além da pena correspondente à violência. (BRASIL, CÓDIGO PENAL, 1940)

Segundo Damásio E. de Jesus *“essa espécie de crime exige, também, a implementação de eficazes programas de proteção e assistência à vítima, pois o comum é que ele seja praticado por meio de redes organizadas, com as vítimas sofrendo ameaças, caso recorram à polícia.”*

O contato com a família confere ao negócio uma aparência positiva, passando confiança. Muitas vezes é a própria família responsável pelo primeiro financiamento dos seus filhos, sobrinhos ou parentes de maneira geral no mundo do tráfico. Eles acabam contraindo enormes dívidas, depois, sofrem com a falta de contato por imposição dos aliciadores.

Por muitas vezes as vítimas sofrem ameaças, não procuram ajuda de policiais ou outras autoridades por temerem represálias, principalmente no que pode ocorrer com os familiares que ficaram.

Por sua vez, os aliciadores são em sua maioria homens, em média com faixa etária de 30 anos. Geralmente são casados ou vivem em uniões estáveis, se dizem empresários, atuando em negócios como casas de shows, comércios, casas de encontros, bares, agências de turismo, navios, salões de beleza e casas de jogos. Outra característica dos aliciadores é que são predominantemente brasileiros e possuem nível médio e superior. O nível de escolaridade entre os aliciadores é um fator importante, que conta para um bom “currículo”, pois é desejável que o tenha para estabelecer conexões com diversos países, que saiba outros idiomas e que tenha boa comunicação para gerenciar os negócios.

5 SITUAÇÃO JURÍDICA DOS NAVIOS E CRIMES PRATICADOS EM SEU INTERIOR

A lei penal brasileira deve ter sua vigência dentro dos limites em que o Estado exerce a sua soberania. Assim, consiste em mar territorial brasileiro a embarcação que estiver dentro do limite de 12 milhas marítimas de largura, medidas a partir da linha de baixa-mar do litoral

continental e insular, segundo o art. 1º da Lei 8.617/93 e art. 3º da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, de 1982, Convenção de *Montego Bay*.

Logo, a competência de investigação e do julgamento de crimes cometidos a bordo de embarcações privadas que se encontrem em território brasileiro, nesses casos, ainda que a embarcação ostente bandeira estrangeira, é do Governo Brasileiro, consoante art. 5º, §2º do Código Penal brasileiro.

O país competente para regular os conflitos existentes nas embarcações difere em relação às leis penal e trabalhista. Via de regra, a violação às leis penais decorre da violação às leis trabalhistas e, portanto, requerem análise e distinção da aplicação de ambas as leis.

No que diz respeito às leis trabalhistas, o país competente para dirimir os conflitos oriundos das embarcações baseia-se em suas bandeiras, ou seja, de acordo com aquela bandeira cuja embarcação ostenta. A Organização Internacional do Trabalho (OIT), que trata sobre trabalho marítimo, ressalta que o art. 94, da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, 1982, estabelece que os direitos e obrigações do país sejam regulados pela bandeira do país que o navio ostenta e que trata das condições de trabalho, tripulação e questões sociais.

Trata-se da ‘Bandeira de Conveniência’, pois, como os navios, em sua maioria, ostentam bandeira estrangeira, há limitações legais para regular a atividade de cruzeiro na costa brasileira, bem como para proteger os trabalhadores brasileiros em navios ao redor do mundo. Se o navio foi registrado no Panamá, é de bandeira panamenha, seguindo a legislação trabalhista panamenha. Segundo a lição do Comandante François Armand de Souza:

Um dos problemas das bandeiras de conveniência é o fato esses países serem desinteressados ou incapazes de tomar decisões em matéria de segurança, legislação social e condições de trabalho. Eles delegam estas responsabilidades às sociedades classificadoras e às autoridades dos países onde estes navios aportam. Eles aceitam e ratificam as convenções da IMO, mas são aceitações formais, pois são incapazes de fazer cumprir seus dispositivos. A verdade é que os navios ostentando bandeiras de conveniência têm estado na vanguarda dos acidentes e da fuga às convenções legais.(SOUZA)

A legislação adotada do país no qual o navio é registrado nem sempre coincide com a nacionalidade do proprietário/empresário. Numa tentativa de dirimir esse conflito, o Brasil recorre às convenções da Organização Internacional do Trabalho (OIT) e à Resolução 71/2006 do Conselho Nacional de Imigração, uma vez que o Ministério do Trabalho quer atuar, mas é impedido pela legislação em decorrência da lei trabalhista desempenhar papel secundário.

Para fins penais, prevalece o Princípio da Territorialidade (art. 5º, CP), em que é competente para julgar os crimes o país em que determinada embarcação se encontra: quando se encontrar em águas nacionais e alto-mar (desde que a bandeira seja brasileira), em ambos os casos o Brasil é competente para julgar. Por outro lado, se a embarcação se encontra em águas internacionais, aplica-se o Princípio da Extraterritorialidade (art. 7º, CP).

Territorialidade

Art. 5º Aplica-se a lei brasileira, sem prejuízo de convenções, tratados e regras de direito internacional, ao crime cometido no território nacional.

§ 1º Para os efeitos penais, consideram-se como extensão do território nacional as embarcações e aeronaves brasileiras, de natureza pública ou a serviço do governo brasileiro onde quer que se encontrem, bem como as aeronaves e as embarcações brasileiras, mercantes ou de propriedade privada, que se achem, respectivamente, no espaço aéreo correspondente ou em alto-mar.

§ 2º É também aplicável a lei brasileira aos crimes praticados a bordo de aeronaves ou embarcações estrangeiras de propriedade privada, achando-se aquelas em pouso território nacional ou em voo no espaço aéreo correspondente, e estas em porto ou mar territorial do Brasil

Extraterritorialidade

Art. 7º Ficam sujeitos à lei brasileira, embora cometidos no estrangeiro:

I – os crimes:

- a) contra a vida ou a liberdade do Presidente da República;
- b) contra o patrimônio ou a fé pública da União, do Distrito Federal, de Estado, de Território, de Município, de empresa pública, sociedade de economia mista, autarquia ou fundação instituída pelo Poder Público;
- c) contra a administração pública, por quem está a seu serviço;
- d) de genocídio, quando o agente for brasileiro ou domiciliado no Brasil;

II – os crimes:

- a) que, por tratado ou convenção, o Brasil se obrigou a reprimir;
- b) praticados por brasileiro;
- c) praticados em aeronaves ou embarcações brasileiras, mercantes ou de propriedade privada, quando em território estrangeiro e aí não sejam julgados.

§ 1º Nos casos do inciso I, o agente é punido segundo a lei brasileira, ainda que absolvido ou condenado no estrangeiro.

§ 2º Nos casos do inciso II, a aplicação da lei brasileira depende do concurso das seguintes condições:

- a) entrar o agente no território nacional.
- b) ser o fato punível também no país em que foi praticado.
- c) estar o crime incluído entre aqueles pelos quais a lei brasileira autoriza a extradição.
- d) não ter sido o agente absolvido no estrangeiro ou não ter aí cumprido a pena.
- e) não ter sido o agente perdoado no estrangeiro ou, por outro motivo, não estar extinta a punibilidade, segundo a lei mais favorável.

§ 3º A lei brasileira aplica-se também ao crime cometido por estrangeiro contra brasileiro fora do Brasil, se, reunidas as condições previstas no parágrafo anterior:

- a) não foi pedida ou foi negada a extradição;
- b) houve requisição do Ministro da Justiça

(BRASIL, CÓDIGO PENAL, 1940)

Quanto à Organização do Trabalho, recrutar trabalhadores mediante fraude, também viola o Código Penal. Tal prática acontece com os grandes empresários dos Navios de

Cruzeiro, quando da maneira artilosa de enganar as vítimas, as leva ao território estrangeiro e, então, as submetem ao trabalho forçado e/ou exaustivo.

Art. 206 Recrutar trabalhadores, mediante fraude, com o fim de levá-los para território estrangeiro.

Pena - detenção, de 1 (um) a 3 (três) anos e multa.

(idem)

A submissão do trabalhador nessa relação que viola flagrantemente sua dignidade, caracteriza um delito contra sua liberdade individual, prevista no art. 149, senão vejamos:

Art. 149. Reduzir alguém a condição análoga à de escravo, quer submetendo-o a trabalhos forçados ou a jornada exaustiva, quer sujeitando-o a condições degradantes de trabalho, quer restringindo, por qualquer meio, sua locomoção em razão de dívida contraída com o empregador ou preposto;

Pena – reclusão, de 2 (dois) a 8 (oito) anos, e multa, além da pena correspondente à violência.

§1º Nas mesmas penas incorre quem:

I – cerceia o uso de qualquer meio de transporte por parte do trabalhador, com o fim de retê-lo no local de trabalho;

II – mantém vigilância ostensiva no local de trabalho ou se apodera de documentos ou objetos pessoais do trabalhador, com o fim de retê-lo no local de trabalho.

§2º A pena é aumentada de metade, se o crime é cometido:

I – contra criança ou adolescente;

II – por motivo de preconceito de raça, cor, etnia, religião ou origem.

(idem)

O referidocrime, embora esteja capitulado nos crimes contra a liberdade pessoal, viola, sobretudo, a Dignidade da Pessoa Humana.

A liberdade, em regra, é um bem disponível, ou seja, a pessoa pode consentir que outrem viole seu bem. Todavia, por se tratar de outro bem resguardado pela lei constitucional e infraconstitucional, que é a Dignidade do Trabalhador, o consentimento da vítima torna-se irrelevante. De modo que, aceitando ou não o tratamento dispensado, incorre o aliciador no crime de redução à condição análoga a de escravo (art. 149). Ainda que não se trate de crime de natureza Constitucional, a competência é da Justiça Federal, conforme estabelece o art. 109, IX da Constituição Federal, quando determina que os crimes cometidos a bordo de navios são de competência dos juízes federais seu processo e julgamento.

A Dignidade da Pessoa Humana é um atributo inerente a todos, independentemente de ordenamento jurídico ao qual esteja sujeita, cabe ao Brasil conferir um mínimo de proteção às pessoas que se ativam no território nacional.

6 SOLUÇÕES PROPOSTAS

Com os projetos de regulamentações dessas atividades em navios de cruzeiro, de um modo geral, fica evidente que o Brasil, por iniciativa do Senador Paulo Paim (RS-PT), almeja conquistar um equilíbrio entre os que agenciam esses espaços e os contratados (tripulantes) para quaisquer atividades. Isso enseja, por exemplo, a mudança legislativa em relação a vários pontos fundamentais que corroboram para a construção desse cenário.

Tendo em vista que os contratos de trabalho geralmente não estão submetidos à legislação brasileira, é realidade a preocupação com a proteção aos marítimos que laboram em empresas de turismo, cujos contratos estão submetidos à legislação estrangeira.

Como solução viável, de acordo com os projetos de lei nº 418, 419, 420 e 488, de autoria do Senador Paulo Paim (PT-RS), de 2013, há uma facilitação de obtenção do visto de trabalho aos marítimos que laboram em navio de turismo estrangeiro, permitindo que o próprio empregador o requeira. Além disso, determina que a citada permissão tenha validade de até cento e oitenta dias, período mais do que suficiente para a passagem da referida embarcação no território do País que as despesas com a repatriação do brasileiro contratado no exterior corram por conta do seu tomador dos serviços, evitando que o trabalhador fique desamparado. A regulamentação dessa atividade exige registros formais mínimos (contrato formal, registro em carteira e limites de prazo para os contratos), seguros contra acidentes de trabalho, invalidez total ou parcial ou morte e assistência médica (por profissional apto e capacitado). Existe, então, a possibilidade de se recorrer em Juízo brasileiro contra as injustiças e de se pleitear, inclusive, a rescisão indireta do Contrato de Trabalho.

Ademais, há também a preocupação com a necessidade de proteger tripulantes em relação aos crimes cometidos a bordo. Nossa legislação e os tratados ratificados pelo Brasil já assinalam soluções jurídicas de julgamento e investigação de crimes cometidos a bordo de navios, porém sem a sistematização adequada para resolução dos casos concretos (como é o caso das legislações supracitadas, a Convenção do Direito do Mar de 1982, o arts. 5º, § 2º, 7º, do Código Penal Brasileiro, art. 89 do Código Processual Penal, dentre outros).

Positivamente nesta seara de raciocínio, recentemente o Senado aprovou um projeto de lei que oferece mecanismos de apoio às vítimas de tráfico humano. O texto proposto pela Comissão Parlamentar de Inquérito do Tráfico de Pessoas em 2011 foi relatado pelo senador Humberto Costa (PT-PE) e prevê uma rede de apoio às vítimas desse tipo de crime, independentemente da legalidade de sua situação no Brasil. Elas poderão, inclusive, receber

seguro desemprego e requerer visto temporário ou permanente se colaborarem para a apuração do crime.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Partindo do princípio histórico da condição de escravo até os dias atuais, evidencia-se que só proibir essa condição e suas formas análogas não resolve o problema do tráfico internacional de pessoas, tanto mais porque o nosso Código Penal não consegue abarcar as distintas situações de exploração humana existentes e crescentes.

A reforma no Código Penal é um ponto imprescindível e urgente. A sociedade evolui e as legislações devem acompanhá-la no sentido de impedir o crescimento dos mencionados crimes (arts. 149, 206, 231, Código Penal).

O problema deve ser apresentado à sociedade incansavelmente no sentido de alertá-la como forma de proteção por parte do Estado, não só aos seus nacionais, como também aos possíveis estrangeiros que desse resguardo necessite. Somente com esse alerta e divulgação desses crimes, da sua existência e de como acontece, é que não só as pessoas que poderão se submeter a essa realidade laboral, mas a sociedade como um todo terão a desconfiança necessária e discernimento para diferenciar uma proposta real de uma proposta enganosa.

Outra forma de intimidar e coibir, de alguma forma, é a possibilidade de transformá-lo em crime hediondo. Ainda que proibir juridicamente não implique dizer que o fenômeno irá acabar, se faz necessário a criação de regra mais rígida para impor respeito, de maneira pedagógica. O auxílio dos Núcleos de enfrentamento ao tráfico de pessoas, a Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República e os órgãos referentes ao tipo de exploração impedem, através da denúncia anônima, que essas pessoas sejam enganadas e que percam o controle de suas próprias vidas,

Trata-se, portanto, de um compromisso de toda a sociedade civil, das autoridades quanto ao esclarecimento, quanto ao andamento legislativo, todos com um papel fundamental para reverter esse difícil quadro apresentado e que não nos damos conta no dia a dia que esses crimes estão acontecendo a todo tempo nos bastidores da ignorância de pessoas inocentes, sobretudo sonhadoras, mas vergonhosamente ludibriadas por criminosos que não compartilham da premissa maior do nosso ordenamento jurídico: a Dignidade da Pessoa Humana.

Seria de bom alvitre se questionar a Resolução Normativa do CNIg (Conselho Nacional de Imigração) nº 71/2006 a qual impede a imposição das leis brasileiras de se fazer

valer de maneira mais efetiva, indo de encontro, inclusive, com a Lei 7.064, que dispõe sobre a situação de trabalhadores contratados ou transferidos para prestar serviços no exterior. A Lei está acima das resoluções e, sendo feito valer a aplicação da lei brasileira, a lei trabalhista e a lei penal serão respeitadas. Evitando que essas organizações criminosas burlem a lei, estando acobertadas por lacunas legislativas.

O CNig permite que brasileiros sejam contratados no exterior, quando os contratos são longos e cobrem também a temporada fora do país. Eles não estão protegidos pela CLT (Consolidação das Leis do Trabalho), e sim por um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) extremamente descumprido, sendo primordial uma atuação firme e equilibrada do Ministério do Trabalho e Emprego (TEM), podendo não só melhorar as condições de trabalho a bordo, mas também subsidiar o CNIg para aprovar mudanças na RN 71 que garantam tais melhorias.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Decreto-lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1.940.**

_____. **Decreto nº 5.017, de 12 de março de 2004.** Promulga o Protocolo Adicional à Convenção das Nações Unidas contra o Crime Organizado Transnacional Relativo à Prevenção, Repressão e Punição do Tráfico de Pessoas, em Especial Mulheres e Crianças.

BITENCOURT, Cezar Roberto. **Código Penal Comentado.** 5 ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

BITENCOURT, Cezar Roberto. **Tratado de direito penal: parte especial.** 6. ed., rev. São Paulo: Saraiva, 2012.

BRASIL. **Constituição (1988).** Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília: Senado, 1988.

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO DO TRÁFICO DE PESSOAS, Relator Senador Humberto Costa (PT-PE). **Projeto de Lei do Senado para vítimas do tráfico Humano.** Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/politica/noticia/2014-03/senado-aprova-projeto-de-amparo-vitimas-e-combate-ao-traffic-humano>>

CUNHA, Rogério Sanches. **Direito penal: parte especial.** 3. ed., rev., atual. e ampl., São Paulo: Revista dos Tribunais, 2010.

DE SOUZA, François Armand. **Noções de Economia dos transportes marítimos.** Rio de Janeiro: CIAGA.

DECLARAÇÃO UNIVERSAL DOS DIREITOS. Disponível <http://portal.mj.gov.br/sedh/ct/legis_intern/ddh_bib_inter_universal.html> Acesso em: 25 de setembro de 2014

JESUS, Damásio Evangelista de. **Tráfico internacional de mulheres e crianças - Brasil: aspectos regionais e nacionais.** São Paulo: Saraiva, 2003.

_____. **Lei nº 11.106, de 28 de março de 2.005.**

Ministério da Justiça. **Tráficode seres humanos no mundo**. Disponível em <<http://www.mj.gov.br/trafico/default.asp>> Acesso em: 25 de setembro de 2014

Millions 'forcedintoslavery' <<http://news.bbc.co.uk/2/hi/2010401.stm>> Acesso em: 8 de junho de 2014

MORAES, Alexandre de. **Constituição do Brasil Interpretada e Legislação Constitucional**. 6. ed., Atlas, 2006.

NUNES, Rizzatto. **O Princípio Constitucional da Dignidade da Pessoa Humana**: doutrina e jurisprudência. 2. ed. rev. e ampl. São Paulo: Saraiva, 2009.

SILVEIRA, Vladmir Oliveira da; ROCASOLANO, Maria Mendez. **Direitos Humanos: conceitos, significados e funções**. São Paulo. Saraiva. 2010

Slavery in theTwenty-FirstCentury <<http://unchronicle.un.org/>> Acesso em: 8 de junho de 2014.

ANEXO A – REPORTAGEM: “FISCAIS FLAGRAM TRABALHO ESCRAVO EM CRUZEIRO DE LUXO”

A Secretaria de Inspeção do Trabalho do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) resgatou um grupo de 11 pessoas em condições de trabalho análogas às de escravos no cruzeiro de luxo MSC Magnifica, pertencente à MSC Cruzeiros. O flagrante aconteceu em fiscalização conjunta, envolvendo diferentes órgãos, realizada no porto de Santos, no litoral de São Paulo, entre os últimos dias 15 e 16 de março, e o resgate foi feito nesta semana em Salvador (BA), cidade para onde o navio seguiu depois da primeira abordagem. Segundo a fiscalização, a empresa se recusou a pagar as verbas rescisórias e a reconhecer o resgate. Procurada, a empresa afirmou em nota que “repudia as alegações feitas pelo Ministério do Trabalho e Emprego” e que “não recebeu nenhuma prova ou qualquer auto de infração”.

A Repórter Brasil acompanha as investigações sobre trabalho escravo em cruzeiros de luxo no litoral brasileiro desde novembro do ano passado, quando denúncias recebidas pela Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República (SDH/PR) foram encaminhadas à Comissão Nacional de Combate ao Trabalho Escravo (Conatrae), da qual a organização faz parte.

A caracterização de escravidão de tripulantes do MSC Magnifica se deu pela submissão do grupo a jornadas exaustivas sistemáticas, maus tratos e assédio moral. Há relatos de jornadas superiores a 14 horas. “Não temos a menor dúvida de que se trata de trabalho escravo”, explica Alexandre Lyra, chefe da Divisão de Fiscalização para Erradicação do Trabalho Escravo (Detrae), do MTE. “Além da escravidão, constatamos fraudes no cartão de ponto e na contratação dos trabalhadores. A situação é grave”, resumiu.

Além do MSC Magnifica, outro navio da empresa foi fiscalizado, o MSC Preziosa, mas apesar de também terem sido constatadas infrações trabalhistas, não houve flagrante de trabalho escravo. Desde o começo do ano o MTE monitora os cruzeiros que atravessam o litoral. Além de auditores fiscais do MTE e procuradores do MPT, a operação que resultou no flagrante envolveu também representantes da SDH/PR, da Advocacia Geral da União (AGU) e da Capitania dos Portos, bem como agentes da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) e procuradores do Ministério Público Federal (MPF). Em Salvador, a Defensoria Pública da União também acompanhou a ação.

“É preciso dar uma resposta a essa situação. Não é possível que embarcações venham para águas brasileiras para praticar esse tipo de abuso com os trabalhadores”, diz o procurador Rafael Garcia, do MPT da Bahia. Entre os trabalhadores resgatados há até tripulantes com

nível superior e, no entendimento do MPT, a empresa está resistindo ao pagamento das rescisões por temer uma série de ações e reivindicações por parte de outros empregados que passam ou passaram por situações semelhantes. “É preciso garantir o pagamento das verbas e a proteção aos trabalhadores”, afirma Garcia.

Entre outros abusos, as jornadas de trabalho da tripulação responsável por tarefas de hotelaria, limpeza e outros ofícios ultrapassam regularmente doze horas diárias. Para piorar, o ritmo durante as jornadas prolongadas se confunde com o cenário ilustrado por Fellini. Além disso, de acordo com levantamento da fiscalização, os períodos de serviço costumam não seguir um padrão regular. Principalmente na parte de restaurantes, o expediente começa cedo — às 6hs —, continua durante todo o período da manhã e, às vezes, só é interrompido por intervalos de cerca de 15 minutos, para voltar na sequência da próxima refeição.

Muitos trabalhadores se queixam de ter de começar os serviços logo cedo, com o estômago vazio, sem ter tomado café da manhã. Isso se deve ao fato de o refeitório disponível para os funcionários ficar fechado durante a folga de alguns deles e de o horário de funcionamento coincidir com o dos restaurantes onde a tripulação trabalha para servir os passageiros. “A gente só não passa fome porque quem trabalha com restaurante só passa fome se quiser. De vez em quando, a gente pega algo que sobra ou da cozinha”, relatou uma garçonne. A identidade de todos os tripulantes ouvidos pela reportagem foi preservada.

Entre outros abusos, as jornadas de trabalho da tripulação responsável por tarefas de hotelaria, limpeza e outros ofícios ultrapassam regularmente doze horas diárias. Para piorar, o ritmo durante as jornadas prolongadas se confunde com o cenário ilustrado por Fellini. Além disso, de acordo com levantamento da fiscalização, os períodos de serviço costumam não seguir um padrão regular. Principalmente na parte de restaurantes, o expediente começa cedo — às 6hs —, continua durante todo o período da manhã e, às vezes, só é interrompido por intervalos de cerca de 15 minutos, para voltar na sequência da próxima refeição.

Muitos trabalhadores se queixam de ter de começar os serviços logo cedo, com o estômago vazio, sem ter tomado café da manhã. Isso se deve ao fato de o refeitório disponível para os funcionários ficar fechado durante a folga de alguns deles e de o horário de funcionamento coincidir com o dos restaurantes onde a tripulação trabalha para servir os passageiros. “A gente só não passa fome porque quem trabalha com restaurante só passa fome se quiser. De vez em quando, a gente pega algo que sobra ou da cozinha”, relatou uma garçonne. A identidade de todos os tripulantes ouvidos pela reportagem foi preservada.

Assédio e problemas frequentes

De acordo com tripulantes ouvidos pela Repórter Brasil, casos de assédio são frequentes no dia a dia das embarcações, principalmente enquanto estas se encontram em alto mar. Como resposta aos problemas enfrentados, familiares, amigos e vítimas de abusos fundaram a Organização de Vítimas de Cruzeiros no Brasil (OCV-Brasil). A associação atua no sentido de prevenir outras violações e proteger os trabalhadores do setor. Em 2013, articulou junto ao Senado Federal um Projeto de Lei que fortalece a garantia de direitos aos tripulantes brasileiros desses tipos de navios. A proposta segue em trâmite pelo nome de PLS 419/2013.

Segundo um levantamento da OCV sobre assédio sexual no interior dos navios de cruzeiro com base em dados coletados com policiais e agentes de fiscalização dos Estados Unidos da América (EUA), foram pelo menos 1.429 violações do tipo em águas estadunidenses, no período compreendido entre 1998 e 2012. Sobre ocorrências em águas brasileiras ainda não há dados específicos, mas há um cálculo que soma mais de quatro casos de tripulantes mortos ou desaparecidos em cruzeiros.

Trabalhadores relataram abusos e maus tratos

Há relatos sobre oficiais que se valem de seu posto de superioridade para realizar atos de agressão sexual, cujas vítimas, na maioria, são mulheres. Entretanto, a violência não se restringe a aos tipos explícitos e também pode ocorrer de maneiras mais sutis, conforme os relatos obtidos.

Quando trabalhadores queixam-se da carga de trabalho ou de um eventual desrespeito por parte de superiores, existem algumas práticas usadas com frequência. “Nesses casos, costumam nos colocar em um horário que é próximo do fim do expediente, mas no qual ainda chegam clientes. Assim, temos de estender o trabalho por mais horas para atendê-los”, afirma um tripulante. Segundo apurou a fiscalização, esse tempo a mais não é registrado como extra, muito menos descontado de um banco de horas dos funcionários.

“É comum que isso ocorra quando nos queixamos. Em alguns casos, só pelo fato de nos verem conversando com fiscais da polícia ou do governo, mesmo em inspeções de rotina, já ficamos marcados e temos de passar por esses constrangimentos”, acrescenta o trabalhador. “Quando a gente assina a hora-extra, eles não consideram. Nosso cartão de ponto é alterado”, completa.

Vigiar e punir

Com o entra e sai de diversos ambientes e o choque térmico, pela troca brusca de temperaturas, não raro se multiplicam problemas de dor de garganta, resfriados ou gripe entre

os tripulantes. Quem fica doente ou sente algum tipo de mal-estar recorre à enfermaria da embarcação.

Quando necessário, a licença médica é observada aos tripulantes que necessitam ficar de repouso. No entanto, nesses casos, é obrigatório aos trabalhadores licenciados ficarem dentro de seu alojamento. Não lhes é permitido, mesmo quando a embarcação se encontra ancorada em algum porto, que desembarquem ou circulem por outras áreas do navio.

Tripulantes só podem desembarcar nos portos com autorização

Só é possível desembarcar, nesses casos, quando a enfermidade é grave e precisa do tratamento de algum médico especialista em terra. E essa permissão só pode ser dada pelo clínico responsável pela área de saúde do navio. A permanência dos funcionários doentes no interior de seus dormitórios, inclusive, é vigiada pelos oficiais.

“Se sair sem avisar, leva advertência”, explica um trabalhador à Repórter Brasil. No caso de três advertências, o tripulante é expulso do navio no primeiro porto ao qual a embarcação chegar. Se, nesse caso, a pessoa em questão for brasileira e o navio estiver em costa europeia, por exemplo, seu salário é descontado para custear a própria passagem de volta para casa. *E la nave sarà...*”.

Disponível em: <http://reporterbrasil.org.br/2014/04/fiscais-flagram-trabalho-escravo-em-cruzeiro-de-luxo/> Acesso em: 20/09/2014

ANEXOB – REPORTAGEM: NOTA À IMPRENSA DE UM NAVIO DE CRUZEIRO

Procurada para se posicionar sobre a libertação de onze trabalhadores em um cruzeiro de luxo, noticiado nas reportagens Fiscais flagram trabalho escravo em cruzeiro de luxo e Tripulantes resgatados relatam rotina de assédios e sobrecarga, a empresa afirmou que “repudia as alegações feitas pelo Ministério do Trabalho e Emprego” e diz que “não recebeu nenhuma prova ou qualquer auto de infração”. Leia abaixo o posicionamento na íntegra.

“NOTA À IMPRENSA

A MSC Crociere informa que durante a temporada 2013/2014, seus quatro navios que estiveram no Brasil, passaram por intensas e repetitivas inspeções por parte do Ministério do Trabalho e Emprego.

Os navios da MSC Crociere que operam em águas brasileiras empregam um total de 4.181 tripulantes, dos quais 1.243 são brasileiros.

Após análises detalhadas de milhares de folhas de documentação e conduzindo centenas de entrevistas com tripulantes, no dia 01 de abril de 2014 o Ministério do Trabalho e Emprego esteve a bordo do MSC Magnifica e alegou irregularidades na jornada de trabalho de 13 tripulantes brasileiros, solicitando-os a desembarcar. Destes, 11 aceitaram desembarcar, mas 02 se recusaram e decidiram continuar trabalhando a bordo.

A MSC Crociere está em total conformidade com as normas de trabalho nacionais e internacionais e está pronta para colaborar com as autoridades competentes. Sendo assim, a MSC repudia as alegações feitas pelo Ministério do Trabalho e Emprego, do qual não recebeu nenhuma prova ou qualquer auto de infração.”

Disponível em: <http://reporterbrasil.org.br/2014/04/posicionamento-da-msc-cruzeiros-sobre-flagrante-de-trabalho-escravo/> Acesso em: 20/09/2014