



BOLETIM SOBRE DIREITOS HUMANOS



<https://multimedia.europarl.europa.eu>

www.cddmoz.org

Terça - feira, 17 de Setembro de 2024 | Ano V, n.º 285 | Director: Prof. Adriano Nuvunga | Português

NAUFRÁGIO NEGLIGENTE QUE TIROU A VIDA A CERCA DE CEM PESSOAS NA ILHA DE MOÇAMBIQUE

Procuradoria de Nampula exonera o Estado de responsabilidades e atira a culpa ao proprietário da embarcação e à sua tripulação

- Apesar de reconhecer que o proprietário da embarcação tem responsabilidades no naufrágio, o CDD defende que a decisão do MP protege o Governo do dia que se eximiu do seu dever de garantir condições que evitassem a ocorrência do naufrágio. É responsabilidade do Estado dirigido por este Governo garantir transporte seguro e digno, mas também garantir fiscalização marítima para evitar, como no caso, que barcos de pesca sejam usados para transportar pessoas.



Depois de muita pressão, a Procuradoria Provincial de Nampula, finalmente, reagiu à denúncia que o Centro para Democracia e Direitos Humanos (CDD) fez em 3 de Maio por violação de Direitos Colectivos e Difusos das comunidades residentes no Posto Administrativo de Lunga, Distrito de Mossuril, Província de Nampula, na sequência do naufrágio negligente que matou¹ 98 pessoas na Ilha de Moçambique, no dia 7 de Abril de 2024. Na denúncia, o CDD também pedia a responsabilização do Estado por negligência.

Cerca de cinco meses depois, através de uma nota com referência 2545/G/PPN/87/2025, de 17 de Setembro, assinada pelo Procurador Provincial da República-Chefe, Oswaldo Rafael, a Procuradoria de Nampula indeferiu o pedido do CDD por entender que o Estado não pode ser responsável pelo naufrágio de Lunga, alegando que o proprietário da embarcação e a tripulação agiram por conta e risco próprios. A Procuradoria atira, desta forma, toda a responsabilidade ao proprietário da embarcação a quem acusa da prática do crime de atentado contra a segurança da navegação.

O CDD defende que a decisão do Ministério Público (MP) é a continuação da protecção ao Governo que, no caso do naufrágio em si, por um lado, não garantiu transporte digno e seguro para a população e, por outro lado, não garantiu fiscalização marítima para evitar que uma embarcação de pesca fosse usada para transportar pessoas.

“A responsabilidade civil é a obrigação de reparar o dano que uma pessoa causa a outra por negligência ou imprudência, no que concerne aos acidentes causados por veículos de circulação terrestre. Tendo em conta que o direito civil pode ser aplicado de forma analógica, estabelece o nº 1 do artigo 503 do Código Civil que aquele que tiver a direcção reffectiva de qualquer veículo de circulação terrestre e o utilizar no seu interesse ou por intermédio, responde pelos danos provenientes dos riscos próprios do veículo”, diz a Procuradoria na sua nota que exonera o Estado das suas responsabilidades no naufrágio.

Citando o nº 1 do artigo 73 da Lei nº 20/2019, de 8 de Novembro (Lei do Mar) que determina que, quando uma embarcação estiver em doca

seca ou flutuante, estaleiro construção ou reparação, e ocorra sinistro a bordo ou em conexão com esta embarcação, o proprietário incorre em responsabilidade civil pelas faltas na tomada de medidas de precaução pelas perdas e danos em pessoas e bens daí resultantes, salvo nos casos em que se prove que negligência é imputável a outra, a Procuradoria de Nampula entende que ao assumir a direcção da embarcação, o “condutor” se responsabiliza pelo que passa adiante, assim, em caso de acidente por negligência, ou dolo do “condutor” da embarcação, a responsabilidade não alcança o Estado, visto que a orientação da embarcação corre por conta e risco do condutor, sendo responsável por prevenir o acidente ou pelo menos minimizar as consequências, ficando sujeito a indemnizar aos passageiros, caso crie danos morais e ou patrimoniais”.

Para o MP, a conduta do proprietário da embarcação naufragada constitui crime de atentado contra a segurança da navegação, previsto e punido pelos artigos 167 e 168 do Decreto-Lei nº 33252, de 20 de Novembro, de 1943, que aprova o código penal e disciplinar da marinha mercantil e embarque clandestino, previsto e punido nos termos do artigo 164 da Lei 10/2022, de 7 de Julho, e artigo 172 do decreto acima citado.

Nesse sentido, o MP diz que instaurou um processo-crime com o nº 01/PPN/MAR/P/2024, a correr os seus trâmites na Procuradoria Provincial da República de Nampula, Secção Marítima, onde foram constituídos arguidos os cidadãos Chahabo Assane Meque, proprietário da embarcação e que na altura se encontrava a bordo da embarcação, e Meque Amade, um dos membros da tripulação, indiciados de terem cometido em co-autoria moral e material o crime de atentado contra a segurança da navegação, previsto e punido pelos artigos 167 e 168 do Decreto-Lei nº 33252, de 20 de Novembro, de 1943, que aprova o Código Penal e disciplinar da marinha mercantil e embarque clandestino, previsto e punido nos termos do artigo 164 da Lei 10/2022, de 7 de Julho, e artigo 172 do decreto acima citado.

Apesar de reconhecer que o proprietário da embarcação tem responsabilidades no naufrágio, o CDD defende que a decisão do MP protege o Governo que se eximiu do seu dever de garantir con-

¹ <https://www.voportugues.com/a/ilha-de-mo%C3%A7ambique-naufr%C3%A1gio-que-matou-cerca-de-100-pessoas-revela-defici%C3%Aancias-no-transporte-mar%C3%ADtimo/7561694.html>

dições que evitassem a ocorrência do naufrágio.

Como dissemos em ocasiões anteriores, o episódio do fatídico 7 de Abril expôs não apenas uma tragédia em si, mas também uma falha sistémica das infraestruturas de transporte do país. Este facto por si só constitui uma violação dos direitos humanos na medida em que impacta directamente na vida, segurança e dignidade dos cidadãos moçambicanos.

O incidente da Ilha de Moçambique deixou às claras que a falta de infraestruturas adequadas de transporte e comunicação não apenas coloca em risco a vida e a segurança das pessoas, como também mina outros direitos fundamentais, mormente os direitos económicos, sociais e culturais.

Para além desta dimensão mais estrutural de falta de infraestruturas, sendo que o impacto da

ausência destas interfere directamente no gozo dos Direitos Humanos, existe uma dimensão operacional da actuação do Estado na ocorrência da tragédia que, no caso concreto, ceifou as vidas de aproximadamente 100 pessoas.

É que as vítimas perderam as suas vidas devido à negligência do Estado que falhou em garantir aos cidadãos condições mínimas de segurança através de uma intervenção positiva de modo a evitar a ocorrência de incidentes, tal como se verificou em Nampula. Essa negligência manifestou-se de várias maneiras: desde a permissão para que um barco destinado exclusivamente à pesca transportasse passageiros (cabotagem) até à falta de fiscalização de modo a evitar a superlotação de uma embarcação sem licença para actividade de transporte de pessoas e bens.

Permissão para transporte de passageiros em barco de pesca

Insistimos que o Estado falhou ao permitir que um barco de pesca, originalmente concebido para actividades pesqueiras, transportasse passageiros. Essa prática demonstra uma falta de regulamentação e controle por parte das autoridades marítimas que deveriam garantir que apenas embarcações adequadas e seguras fossem utilizadas para o transporte de passageiros.

Falta de fiscalização e controle

A tragédia havida revela a falta de fiscalização e controle eficaz por parte das autoridades responsáveis que no mínimo deveriam ter impedido a superlotação no barco, sobretudo pelo facto de este não ter sido concebido para o transporte de passageiros. A ausência de medidas para impedir a superlotação do barco, mesmo sabendo que não possuía licença para transporte de passageiros, representa uma grave omissão do dever de garantir a protecção e a segurança das pessoas.

Mais ainda, denota-se o incumprimento de normas de segurança, na medida em que a superlotação de embarcações representa uma clara violação das normas de segurança marítima, o que coloca em risco a vida de todas as pessoas que seguem a bordo da embarcação em situação de

excesso de quantidade das pessoas transportadas. O Estado tem a obrigação de garantir o cumprimento dessas normas através do processo de fiscalização e tomar medidas para prevenir acidentes desta natureza.

Tendo em conta os factos acima arrolados, inconformado com a decisão da Procuradoria de Nampula, o CDD vai levar o assunto à Procuradoria-Geral da República e a outras instâncias para assegurar que a justiça seja feita para a população de Lunga. Reconhecendo que o proprietário da embarcação tem responsabilidades no naufrágio, o Estado, através dos seus agentes, não deve, porém, sair impune, pois tem responsabilidades acrescidas, nomeadamente de criação de condições para ter evitado a ocorrência do naufrágio.



Construindo uma sociedade democrática que promove, protege e respeita os Direitos Humanos.

Building a democratic society that promotes, protects, respect human rights & transform people's lives.

INFORMAÇÃO EDITORIAL:

Propriedade: CDD – Centro para Democracia e Direitos Humanos
Director: Prof. Adriano Nuvunga
Editor: André Mulungu
Assistentes do Programa: Artur Malate; Yara Carina Lamúgio; Stella Bié
Autor: CDD
Layout: CDD

Contacto:
Rua de Dar-Es-Salaam Nº 279, Bairro da Sommerschild, Cidade de Maputo.
Telefone: +258 21 085 797

 CDD_moz
E-mail: info@cddmoz.org
Website: <http://www.cddmoz.org>

PARCEIROS DE FINANCIAMENTO

