

DECISÃO N° 1664950, DE 10 DE NOVEMBRO DE 2021

Processo nº 25741.020699/2019-08

AI5 nº 0031747191 - CVPAF-SC

Autuada: ALIANÇA NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA LTDA.

A empresa ALIANÇA NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA LTDA foi autuada em 14 de janeiro de 2019 pela constatação de que a embarcação ALIANÇA MINUANO, da qual é armadora proprietária, estava com o Certificado Nacional de Isenção de Controle Sanitário de Bordo (CNICSB) vencido. Conduta que infringe a legislação sanitária e foi tipificada na Lei nº 6.437, de 1977, conforme descrito no Auto de infração Sanitária em epígrafe.

Notificada da autuação em 17 de janeiro de 2019 (fls. 10), a Autuada apresentou sua defesa em 30 de janeiro de 2019 (fls. 12 a 58), alegando, em suma, que a renovação do referido Certificado de Bordo já havia sido solicitada ao Posto Portuário de Santos em 17/07/2018 e que, apesar da realização de inspeção em 05/08/2018, o Certificado não foi emitido pois foi apontada pendência em relação à limpeza dos tanques de água.

Relata que, posteriormente, a embarcação foi para itajaí/SC para que fosse realizada a limpeza dos tanques de água e que em 04/01/2018 foi solicitado novo Certificado de Bordo, sendo emitido o Certificado Nacional de Isenção de Controle Sanitário de Bordo (CNICSB) em 14/01/2019. Alega boa-fé e destaca que diante da constatação de pendência em inspeção realizada pelo Posto Portuário de Santos, prontamente providenciou a manutenção da embarcação. Por fim, requer que o Auto de Infração Sanitária (AIS) seja julgado improcedente.

A área autuante, seguindo o preceito do art. 22, §2º, da Lei nº 6.437, de 1977, manifestou-se em 19 de fevereiro de 2019 pela manutenção do AIS, argumentando que em consulta ao Posto Portuário de Santos foi informado que o CNICSB não foi emitido após inspeção realizada no dia 05/08/2018 porque foi elaborada exigência após verificação de que a água consumida na embarcação não atendia aos padrões de qualidade. Entretanto, a exigência não foi cumprida, bem como não foi

informado ao Posto Portuário de Santos a necessidade de deslocamento para Itajaí para limpeza dos tanques de água. Destaca o tempo decorrido entre a data de realização da exigência no Posto Portuário de Santos (05/08/2018) e a solicitação de novo CNICSB (04/01/2019) no Posto Portuário de Itajaí, período que o CNICSB permaneceu vencido, e classificou o risco sanitário da infração como médio tendo em vista suas consequências para a saúde pública (fls. 78).

Inicialmente, analisando os autos, observo, salvo melhor juízo, que até o presente momento não ocorreu a prescrição em âmbito administrativo, conforme disciplina da Lei nº 9.873, de 1999.

Ademais, quanto à autuação, entendo que foram observados os princípios administrativos, inclusive os da ampla defesa e do contraditório, bem como os requisitos de validade do art. 13 da Lei nº 6.437, de 1977.

No mérito, corroboro o entendimento da área autuante no sentido da manutenção do AIS, considerando os documentos de fls. 03 e 04, como a tela do Documento Único Virtual nº 000467/2019, que registra a data de solicitação do novo CNICSB, e o CNICSB que estava com a validade expirada. Destaco também o documento de fls. 43, como a tela do Documento Único Virtual nº 021126/2018 que registra em "Relações de exigências" a situação "Aguardando Cumprimento" que comprova o não cumprimento de exigência relacionada à solicitação anterior de emissão do CNICSB (solicitado em agosto de 2018 no Porto de Santos). Estes documentos comprovam a autoria e materialidade da infração sanitária.

A legislação sanitária possui dispositivos explícitos sobre a obrigatoriedade da embarcação estar de posse do Certificado de Controle Sanitário de Bordo (CCSB) válido como requisito de navegabilidade. De acordo com o disposto no art. 27 da Resolução RDC nº 72/2009 "deve estar de posse do Certificado Nacional de Controle Sanitário de Bordo ou Certificado Nacional de Isenção de Controle Sanitário de Bordo válido, ou ainda do Certificado de Controle Sanitário de Bordo ou Certificado de Isenção de Controle Sanitário de Bordo válido, a embarcação de bandeira brasileira, em trânsito exclusivamente nacional, bem como as plataformas habitadas". Salienta-se ainda que, de acordo com o artigo 9º da Resolução RDC nº 72/2009, quando da solicitação do Certificado de Livre Prática deve ser apresentado o CICSB/CCSB válido.

O Certificado de Controle Sanitário de Bordo é um documento reconhecido internacionalmente concedido a uma embarcação após inspeção pela autoridade sanitária, contendo informações sobre suas condições sanitárias e é particularmente importante para a prevenção e controle de risco para a saúde pública a bordo de navios em viagens internacionais.

Portanto, a operação de embarcações sem possuir tal certificado prejudica a atuação de prevenção e controle sanitário da Anvisa e expõe os usuários das embarcações a riscos desconhecidos pela fiscalização sanitária, pois a situação sanitária de bordo da embarcação não foi avaliada, o que prejudica a tomada de decisão por parte das autoridades sanitárias em caso de irregularidades.

No que se refere à alegação de boa-fé destaca-se que a boa-fé deve ser o assento de toda relação jurídica/social, sendo considerada uma cláusula geral, um princípio, propriamente dito. É, portanto, pressuposto de toda relação ou negócio jurídico, não sendo cabível invocá-la como medida atenuadora ou excludente do ato infracional. Ela é regra e, portanto, deve estar presente em todo ato, pois do contrário, se comprovada má-fé, daria azo à aplicação de penalidade ainda mais severa, com aplicação da agravante prevista no inciso VI do art. 8 da Lei n. 6.437/77.

Ressalta-se ainda que não há como afirmar que diante da constatação de pendência em inspeção realizada pelo Posto Portuário de Santos, "*prontamente providenciou a manutenção da embarcação*" para emissão de novo CNICSB, considerando o prazo de 5 meses para aplicação das medidas corretivas e solicitação do CNICSB no Porto de Itajaí.

Com relação ao enquadramento legal da conduta disposta no AIS, faz-se cabível, por oportuno, realizar a inclusão do art. 27 da Resolução RDC nº 72/2009, destacando que, conforme jurisprudência, "o acusado, em processo judicial ou administrativo, não se defende da tipificação das infrações, mas da prática dos atos que lhe são atribuídos" (TRF 1ª Região AMS 95.01.02973-5/RO).

Isso posto, passo à dosimetria da pena.

Para tanto, determina a Lei nº 6.437, de 1977, que para a penalidade de multa se considere o risco sanitário da conduta infracional, os antecedentes da autuada quanto a anteriores condenações por infrações sanitárias e a sua capacidade econômica, nos termos dos arts. 6º, II e III, e 2º, §3º,

respectivamente. Ademais, o art. 6º, I, dispõe que igualmente se levem em conta eventuais circunstâncias atenuantes e agravantes, conforme previsto nos arts. 7º e 8º da mesma Lei.

A respeito do porte econômico, esta Coordenação encaminhou à empresa autuada o Ofício nº 350/2020/SEI/CAJIS/DIRE4/ANVISA solicitando comprovação de seu porte, datado de 09/12/2020 (fls. 79) e entregue pelos Correios em 18/12/2020 (fls. 80), mas até o presente momento não houve resposta. Portanto, considerando a ausência da documentação e que possui o porte "Demais" em seu Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica - CNPJ (fls. 74), adoto a classificação como Grande Porte Grupo I para fins de dosimetria da pena.

Ademais, é reincidente no que se refere a anteriores condenações por infrações sanitárias (relatório extraído do sistema de informação da Anvisa - DATAVISA - fls. 76) e praticou conduta cujo risco sanitário foi classificado como médio pela área autuante (fls. 78).

Importante frisar que o relatório extraído do sistema de informação da Anvisa - DATAVISA de fls. 76 é dotado de presunção de legitimidade e veracidade e possui os elementos necessários à identificação do processo transcorrido (25757.503441/2013-77) que deu ensejo à aplicação da pena, bem como aponta a data em que ocorreu o trânsito em julgado (21/02/2017). Portanto, à época do cometimento da infração em tela a empresa já estava sob os efeitos da reincidência.

Observados os pressupostos dos arts. 7º e 8º da Lei nº 6.437, de 1977, inexistem nos autos circunstâncias outras que possam ser consideradas como atenuantes ou agravantes, motivo pelo qual a infração será classificada como leve no que se refere ao valor da multa, de acordo com a regra do art. 4º, I, c/c art. 2º, § 1º, I, da Lei nº 6.437, de 1977.

Assim, considerado o porte econômico da empresa e o risco sanitário da infração cometida, a aplicação do valor mínimo não se prestaria à finalidade de desestimular novas práticas irregulares, pois pouco refletiria como penalidade financeira. Em outros dizeres, é preciso que haja algum impacto financeiro suficiente para desestimular novas condutas, mas o valor aplicado também não pode se exceder a ponto de impactar mais que o mínimo necessário para esse desestímulo.

Diante do exposto, julgo procedente a autuação

e, com fundamento nos pareceres que me antecedem, a teor do que permite o art. 50, § 1º, da Lei nº 9.784, de 1999, **mantenho o Auto de Infração Sanitária em epígrafe, promovo o reenquadramento legal da conduta descrita no AIS como sendo infração aos art.9º, III, e art. 27 da Resolução RDC nº 72/2009, tipificada no art. 10, XXXII da Lei 6.437/1977, e aplico à Autuada a penalidade de multa no valor de R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais), todavia, dobrada para R\$ 80.00,00 (oitenta mil reais) em face da reincidência.**

Publique-se no Diário Oficial da União e dê-se ciência à Autuada.

CAMILA DA SILVA BORGES LACERDA DE OLIVEIRA
Autoridade Julgadora - Portaria nº 669, de 5 de novembro de 2020
Coordenação de Análise e Julgamento das Infrações Sanitárias
CAJIS/DIRE-4/ANVISA



Documento assinado eletronicamente por **Camila da Silva Borges Lacerda, Especialista em Regulação e Vigilância Sanitária**, em 10/11/2021, às 13:14, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/decreto/D10543.htm.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anvisa.gov.br/autenticidade>, informando o código verificador **1664950** e o código CRC **3D2BDDA9**.
