

DECISÃO N° 1858631, DE 06 DE MAIO DE 2022

Processo nº 25742.585990/2020-42

AIS nº 4276765202-PA-SALVADOR-BA

Autuada: INTERNACIONAL TRAVESSIAS SALVADOR S/A.

A empresa **INTERNACIONAL TRAVESSIAS SALVADOR S/A** foi autuada em 3 de dezembro de 2020 pela(s) irregularidade(s) transcrita(s) abaixo, infringindo os artigos 16, 18, 26 da Resolução-RDC nº 72, de dezembro de 2009. A(s) conduta(s) foi(ram) tipificada(s) no art. 10, XXIII, XXXII da Lei nº 6.437, de 1977.

[...]

Em inspeção no Terminal Internacional em 02/12/2020 e em controle interno no Posto da situação documental das embarcações q realizam transporte de passageiros na Baía de Todos os Santos, observamos que as embarcações sob responsabilidade da empresa supra citada estão trafegando, realizando transporte de passageiros, sem a documentação obrigatória preconizada pela RDC nº 72/2009. As embarcações Dorival Caymmi, Ivete Sangalo, Anna Nery, Rio Paraguaçu e Pinheiro estão com o CLP vencido, esses dois últimos (Pinheiro e Rio Paraguaçu) estão com Certificado Nacional de Controle Sanitário de Bordo com prazo de validade expirado.

[...]

Notificada da autuação em 4 de dezembro de 2020 (fls. 2), a Autuada não apresentou defesa deixando transcorrer *in albis* o prazo do artigo 22 da Lei nº 6437/77.

A área autuante, seguindo o preceito do art. 22, §2º, da Lei nº 6.437, de 1977, manifestou-se em 9 de julho de 2020 pela manutenção do AIS, argumentando que empresa autuada já havia sido notificada para que regularizasse a situação dos Certificados de Livre Prática e Nacional de Controle Sanitário de Bordo (CNCSB e CLP) de todas as suas embarcações, mas as embarcações continuaram trafegando sem a documentação obrigatória válida. Destacou que as embarcações Dorival Caymmi e Anna Nery, apesar de estarem com o CNCSB válido, estavam

com o CLP vencido, desde 7/10/2020. Já a embarcação Ivete Sangalo estava com o CLP vencido desde 21/11/2020 e o CNSB em 21/02/2020. A embarcação Rio Paraguaçu também estava com os documentos vencidos e a embarcação Pinheiro não teve solicitação de CLP e CNCBS no ano de 2020. Por fim, aduz que todas essas embarcações estavam trafegando normalmente, realizando transporte de passageiros. O risco sanitário da infração foi classificado como médio, tendo em vista suas consequências para a saúde pública (fls. 6).

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 o documentos de fl. 04, como a Notificação nº 60/2020 Posto Portuário de Salvador/CVPAF-BA que comprova a autoria e materialidade da infração sanitária. Ao cometer a infração, a empresa descumpriu os dispositivos apontados no AIS, e por isso foi autuada.

A legislação sanitária possui dispositivos explícitos sobre a obrigatoriedade de a embarcação apresentar o Certificado de Livre Prática (CLP) válido e estar de posse do Certificado de Controle Sanitário de Bordo (CCSB) válido como requisito(s) de navegabilidade.

O Certificado de Livre Prática é a permissão emitida pela Anvisa para uma embarcação operar embarque e desembarque de viajantes, cargas ou suprimentos, de acordo com a Resolução RDC nº 72, de 2009, emitida mediante análise das condições operacionais e higiênico-sanitárias da embarcação e do estado de saúde dos seus viajantes, a partir da análise documental das informações apresentadas quando da sua solicitação e/ou de uma inspeção sanitária realizada a bordo da embarcação.

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(a)is) certificado(s) 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.

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 242/2020/SEI/CAJIS/DIRE4/ANVISA, datado de 03/09/2020 (fls. 13) e entregue pelos Correios em 08/10/2020 (fls. 14), solicitando comprovação de seu porte, 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. 16), adoto a classificação como Grande Porte Grupo I para fins de dosimetria da pena.

Ademais a empresa, é primária no que se refere a anteriores condenações por infrações sanitárias (fls. 17) e praticou conduta cujo risco sanitário foi classificado como médio pela área autuante (fls. 6).

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 e aplico à Autuada a penalidade de multa no valor de R\$ 280.000,00 (duzentos e oitenta mil reais), estabelecida conforme descrito abaixo:**

- a) R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais) por manter as e m b a r c a ç ã o Dorival Caymmi operando normalmente com o CLP vencido, (risco médio);
- b) R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais) por manter as embarcação Anna Nery operando normalmente com o CLP vencido, (risco médio);
- c) R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais) por manter as embarcação Ivete Sangalo operando normalmente com o CLP vencido, (risco médio);
- d) R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais) por manter as embarcação Rio Paraguaçu operando normalmente com o CLP vencido, (risco médio);
- e) R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais) por manter as embarcação Rio Paraguaçu operando normalmente com o CNSCB vencido, (risco médio);
- f) R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais) por manter as embarcação Pinheiro operando normalmente com o CLP vencido, (risco médio); e,
- g) R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais) por manter as embarcação Pinheiro operando normalmente com o CNSCB vencido, (risco médio);

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

TIAGO ALVES DE CARVALHO
Autoridade Julgadora - Portaria nº 516, de 9 de julho de 2020



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Alves de Carvalho, Especialista em Regulação e Vigilância Sanitária**, em 06/05/2022, às 10:34, 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 **1858631** e o código CRC **7536B850**.
