

DECISÃO N° 2047907, DE 14 DE SETEMBRO DE 2022

Processo nº 25757.729370/2019-29

AIS nº 3498473199 - CVPAF-PE

**Autuada: SAVEIRO CAMUYRANO SERVIÇOS MARITIMOS S.A
(INCORPORADA POR WILSON SONS SERVICOS MARITIMOS LTDA).**

A empresa Saveiro Camuyrano Serviços Marítimos S.A. foi autuada em 18 de dezembro de 2019 por não ter comunicado a chegada da embarcação Telescopium, IMO 9573153, ao Porto de Recife previamente. Sua conduta infringiu a legislação sanitária e está tipificada no art. 10, XXII, da Lei nº 6.437, de 1977.

Notificada da autuação em 20 de dezembro de 2019 (fls. 01), a Autuada apresentou sua defesa em 02 de janeiro de 2020 (fls. 14-108), alegando, em suma, que a operação da embarcação ocorreu às 02h00, horário este em que não há expediente administrativo ou plantão no posto da ANVISA no Porto de Recife, o que impossibilitou a comunicação da chegada da referida embarcação com duas horas de antecedência. Sustentou a nulidade do Auto de Infração Sanitária (AIS) por afrontar o art. 13, III e IV, da Lei nº 6.437, de 1977 e pela ausência de motivação. Afirmou que não contribuiu com qualquer ação ou omissão para a ocorrência do suposto fato. Solicitou, assim, o arquivamento dos autos.

A área autuante, seguindo o preceito do art. 22, §2º, da Lei nº 6.437, de 1977, manifestou-se em 08 de abril de 2020 pela manutenção do AIS (fls. 111-118), classificando, posteriormente, o risco sanitário da infração como baixo tendo em vista suas consequências para a saúde pública (fls. 121).

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.

Neste ponto, registro que o AIS descreveu de forma clara e concisa a infração, a saber:

Ao(s) dezoito dia(s) do mês de dezembro do ano de dois mil e dezenove, às hora(s) e zero minuto(s), no exercício de fiscalização sanitária, ao inspecionar/analisar o(a) NAVIO TELESCOPIUM, 9573153, verifiquei(camos) que a empresa citada infringiu ao(s) seguinte(s) dispositivo(s) legal(is): artigos 6º e 9º e parágrafos 3º e 4º do artigo 24 da Resolução da Diretoria Colegiada - RDC Anvisa nº 72; de 29 de dezembro de 2009, **pela constatação da(s) seguinte(s) irregularidade(s): Não realizar comunicado de chegada para a embarcação Telescopium, IMO no 9573153, previamente à chegada da embarcação ao Porto do Recife/PE.**, tipificada(s) na Lei nº 6437/77, artigo(s) 10, inciso(s) XXIII, pelo que lavrei (amos) o presente Auto de Infração Sanitária, devidamente assinado pelo(s) servidor(es) autuante(s) e pelo(s) autuado(s) abaixo a tudo presente(s), ficando notificado(a) neste ato o(a) autuado(a), que responderá pelo fato em processo administrativo sanitário e que terá o prazo de quinze dias, a contar da data de seu recebimento, para querendo apresentar defesa ou impugnação a este auto perante: CVPAF-PE. (grifo nosso)

Verifico ainda que o AIS tipificou corretamente a infração no art. 10, XXIII, da Lei nº 6.437, de 1977, de cuja leitura se pode depreender as penalidades cabíveis (a que o infrator está sujeito) ao caso concreto. Ao contrário do pretendido pela defendente, não cabe ao fiscal autuante determinar, no momento da lavratura do AIS qual a penalidade adequada ao caso concreto.

O art. 12 da Lei nº 6.437, de 1977 é expresso ao estabelecer que as infrações sanitárias são apuradas em Processo Administrativo-Sanitário (PAS) próprio, iniciado com a lavratura do AIS. O Auto de Infração, portanto, apenas instaura o PAS. Nele o autuado ainda vai defender-se. Logo, a definição *ex ante* da penalidade é vedada pela legislação, em benefício do próprio autuado, a quem será permitido exercer o contraditório e a ampla defesa.

Outrossim, a Lei nº 6.437, de 1977 estabelece uma série de parâmetros, a exemplo das circunstâncias atenuantes e agravantes, do risco sanitário, do porte econômico e da primariedade/reincidência, que não podem ser verificados pelo fiscal, no caso concreto, quando da lavratura do AIS.

Com efeito, a definição da penalidade adequada não cabe ao fiscal autuante, mas a esta autoridade julgadora que, analisando os argumentos da defesa e os demais elementos constantes dos autos, decidirá pela eventual procedência do AIS e a penalidade adequada ao caso concreto.

Por outro lado, com relação ao enquadramento legal da conduta, faz-se cabível, por oportuno, realizar a exclusão do artigo 9º e do parágrafo 3º do art. 24 da Resolução da Diretoria Colegiada-RDC Anvisa nº 72, de 2009, considerando que não se aplicam ao caso em questão, pois um trata dos documentos a serem protocolados junto à comunicação de chegada e não à obrigatoriedade de realizar tal comunicação e o outro das embarcações que realizam navegação de cabotagem e interior.

Além disso, é necessário realizar a inclusão dos parágrafos 5º e 6º do art. 24 da Resolução da Diretoria Colegiada-RDC Anvisa nº 72, de 2009, por tratar da obrigatoriedade da comunicação de chegada para as embarcações que realizarem navegação de apoio portuário, 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).

Em outro giro, antes de passar a análise de mérito, verifico que o CNPJ nº 33.112.152/0014-50, da Autuada, se encontra baixado por incorporação desde 01/01/2021 (Certidão de Baixa de Inscrição no CNPJ emitida em 12/09/2022), tendo sido incorporada pela empresa WILSON SONS SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA, CNPJ nº 03.562.124/0001-59. Diante disso, o presente processo deve prosseguir em face da empresa incorporadora mencionada (consulta realizada ao Sistema de Informação SERPRO em 19/12/2022).

Noto também que a Autuada é proprietária da embarcação (cadastro no sistema Porto sem Papel), o que afasta a aplicação da Súmula AGU nº 50, de 13 de agosto de 2010 ao presente caso.

No mérito, corroboro o entendimento da área autuante no sentido da manutenção do AIS, considerando os documentos de fls. 03, 06-07, como a Notificação nº 028/2019/2160220, e-mail datado de 18 de dezembro de 2019, que comprovam a autoria e materialidade da infração sanitária.

A legislação sanitária possui dispositivos explícitos sobre a obrigatoriedade da embarcação que realiza navegação de apoio portuário entregar a Comunicação de Chegada da Embarcação à autoridade sanitária do porto de escala com antecedência mínima de 12 (doze) ou 2 horas do E.T.A durante o período que estiverem de posse do Certificado de Livre Prática válido (artigo 24, §§ 4º, 5º e 6º da Resolução da Diretoria Colegiada - RDC Anvisa nº 72; de 29 de dezembro de 2009 com redação dada pela Resolução - RDC nº 125, de 30 de novembro de 2016).

Tal comunicação deve ser feita por meio do Sistema Porto sem Papel (Manifestação do Servidor Autuante, fls. 114), com antecedência mínima de 12 a 2 horas da hora estimada para a chegada da embarcação no porto, e estar acompanhada, entre outros, da Declaração Marítima de Saúde, fornecendo, assim, informações essenciais quanto à situação sanitária de bordo, as quais, por conseguinte, subsidiam os fiscais quanto à permissão/anuência para a embarcação atracar e operar, por exemplo.

Dessa forma, no que se refere a alegação de que a operação da embarcação ocorreu às 02h00, horário este em que não há expediente administrativo ou plantão no posto da ANVISA no Porto de Recife, não lhe assiste razão, uma vez que o protocolo da comunicação de chegada da embarcação no porto é realizado via sistema Porto sem Papel e pode ser realizado com a antecedência mínima de 2 a 12 horas da chegada. Ou seja, se a embarcação fosse chegar no Porto de Recife no dia 17 de dezembro de 2019, às 2h00, a Autuada ou seu preposto poderia ter petitionado o comunicado de chegada das 14h00 do dia do dia 16 de dezembro de 2019 até às 00h (zero hora) do dia 17 de dezembro de 2019.

Por fim, no que tange a ausência de dolo ou culpa, deve-se ter em mente que nas infrações sanitárias a ausência de intenção para a prática da infração não desnatura sua tipificação, haja vista que esta não reclama como elemento essencial e vital de concreção a vontade livre e consciente do agente de agir dolosamente. Assim, nesse caso, a intenção do agente não tem o condão de desqualificar a conduta, por outro lado, caso confirmada a má-fé, daria azo à uma penalidade mais severa pela aplicação da circunstância agravante prevista no inciso VI do art. 8º da Lei nº 6.437, de 1977.

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.

No caso em análise, a empresa está classificada como Grande Porte - Grupo I, é primária no que se refere a anteriores condenações por infrações sanitárias (fls. 120) e praticou conduta cujo risco sanitário foi classificado como baixo pela área autuante (fls. 121).

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 artigos 6º, 24, §§ 4º, 5º e 6º da Resolução da Diretoria Colegiada - RDC Anvisa nº 72; de 29 de dezembro de 2009 com redação dada pela Resolução - RDC nº 125, de 30 de novembro de 2016, tipificada no art. 10, XXIII, da Lei nº 6.437, de 1977, e aplico à Autuada a penalidade de multa no valor de R\$ 20.000,00 (vinte mil reais).**

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

PATRICIA CRISTINA ANTUNES SEBASTIAO
Autoridade Julgadora - Portaria nº 516, de 9 de julho de 2020
Coordenação de Atuação Administrativa e Julgamento das Infrações
Sanitárias
CAJIS/DIRE4/ANVISA



Documento assinado eletronicamente por **Patricia Cristina Antunes Sebastiao, Especialista em Regulação e Vigilância Sanitária**, em 14/09/2022, às 08:13, 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 **2047907** e o código CRC **5371487B**.
