

## **DECISÃO N° 3193113**

**Processo nº 25742.620232/2022-40**

**AIS nº 5023681/22-4 - CVPAF/BA**

**Autuada: COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO NORSUL**

A empresa COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO NORSUL foi autuada em 07 de dezembro de 2022 pela(s) irregularidade(s) transcrita(s) abaixo, infringindo o artigo 9º inciso III e o artigo 26 da Resolução da Diretoria Colegiada - RDC nº 72/2009. A(s) conduta(s) foi(ram) tipificada(s) no artigo 10, inciso XXIII, da Lei nº 6.437, de 1977.

[...]

Em 05 de dezembro de 2022 recebemos a comunicação de chegada da embarcação CHEMICAL SAILOR, IMO 9804875, de bandeira Ilhas Marshall, afretada pela autuada. Ao analisar a documentação emitida, verificamos que a mesma chegou do porto de Suape com Certificado Sanitário de Bordo vencido. Em consulta a DUV do nº 050523/2022 no sistema Porto Sem Papel, verificamos que a embarcação solicitou renovação do Certificado no porto de Suape, no entanto, a solicitação foi indeferida pois "a embarcação seguiu viagem antes da realização de inspeção". Em conformidade com o Art. 260 da RDC 72/2009, "Devem estar de posse do Certificado de Controle Sanitário de Bordo(CCSB) ou Certificado de Isenção de Controle Sanitário de Bordo (CICSB) válido a embarcação de bandeira estrangeira, em trânsito nacional ou internacional, e a embarcação de bandeira brasileira, em trânsito internacional. Diante do exposto, ao chegar ao Porto de Aratu com o certificado vencido, verificamos que a

embarcação descumpriu a legislação sanitária vigente no país.

[...]

Notificada da autuação em 28 de dezembro de 2022 (fl. 13 do SEI nº 2488337), a Autuada apresentou sua defesa em 12 de janeiro de 2023 (SEI nº 2970925), via sistema Solicita (expediente Datavisa nº 0034819/23-1) conforme mostra o Relatório de Fluxo de Tramitação do processo no sistema de

informação Datavisa (fl. 23 do SEI nº 2488337), alegando em suma, ilegitimidade passiva e ausência de renovação do Certificado de Controle Sanitário de Bordo (CCSB) motivada pela indisponibilidade da Anvisa.

A Autuada argumenta que não pode ser responsabilizada por ser apenas a afretadora da embarcação Chemical Sailor por tempo determinado. Tendo do proprietário (armador) de disponibilizar o navio "armado, tripulado, equipado e em condições de navegabilidade". Dessa forma, aponta o armador CHEMSHIP B.V. como único responsável por providenciar o CCSB.

De outra parte, relata que foi solicitada a renovação do CCSB em 17/11/2022, pagas as taxas em 18/11/2022, em data muito anterior ao ser vencimento em 30/11/2022. Transcreve mensagem trocadas com a Anvisa, donde inicialmente a inspeção de renovação ficou agendada para o dia 24/11/2022. Todavia, por meio da agência marítima, solicitou a alteração de data para 30/11/2022. Em resposta, a Anvisa informou que a data disponível seria 02/12/2022 e, posteriormente alterou para 05/12/2022, quando o navio já havia saído do porto.

Conclui que o auto de infração é improcedente, tanto por não ser a responsável pela "gestão náutica e operacional do navio", como pela indisponibilidade da Anvisa que levou a não renovação do CCSB. Ademais alega que fez todo o esforço para a renovação, que não foi possível, visto que "precisou seguir viagem". Requer o acolhimento de sua defesa, o julgamento do auto de infração como improcedente e o arquivamento do processo.

A área autuante, seguindo o preceito do art. 22, §2º, da Lei nº 6.437, de 1977, manifestou-se em 23 de janeiro de 2023 pela manutenção do Auto de Infração Sanitária - AIS (fls. 24-25 do SEI nº 2488337). Relata que a Autuada não renovou o CCSB no Porto de Suape, chegando ao Porto de Aratu-BA com o certificado vencido.

Afirma que de acordo com o Sistema Porto Sem Papel, a empresa autuada estava registrada como armadora da embarcação (fl. 09 do SEI nº 2488337). E, ainda que como afretadora, a Autuada é responsável pela embarcação em território nacional. Destaca que a ANTAQ define o afretamento como "*o contrato por meio do qual o fretador cede ao afretador, por certo período, direito total ou parcial sobre o emprego da*

*embarcação, mediante taxa de afretamento, podendo transferir ou não a sua posse".*

E, que a Resolução - RDC nº 72/2009, em seu artigo 4º, inciso XXVIII, define que "o responsável direto como a pessoa física ou jurídica, em nome da qual a embarcação está inscrita ou registrada perante a autoridade marítima". Portanto, a Autuada é considerada responsável pela embarcação, estando sujeita às obrigações da legislação.

Rechaça a alegação de indisponibilidade da Anvisa, esclarecendo que a análise das mensagens trocadas com a Anvisa e a consulta aos registros no Sistema Porto Sem Papel (fl. 22 do SEI nº 2488337) consta que a embarcação atracou em 03/12/2022 e desatracou em 04/12/2022. Ademais, diversos agendamentos de inspeção foram reagendados devido à falta de disponibilidade de berço para atracação do navio. A última notificação foi emitida em 01/12/2022 (antes da efetiva atracação) para uma inspeção em 05/12/2022, após a atracação. E, que as notificações anteriores foram canceladas por mudanças no horário de atracação e falta de espaço em tanques de terra.

Conclui que a não renovação do CCSB ocorreu porque o navio partiu antes da inspeção, e não por indisponibilidade da Anvisa. Por fim, classificou o risco sanitário da infração como BAIXO (fl. 25 do SEI nº 2488337), dizendo:

A renovação do Certificado Sanitário de Bordo é realizado através de inspeção sanitária, em que se verifica em periodicidade de 180 dias os controles sanitários adotados pela embarcação, e é documento que atesta que a embarcação está apta do ponto de vista sanitário para operar em um porto nacional. O Certificado Sanitário de Bordo vencido, não permite a autoridade sanitária autorizar a operação da embarcação ao porto em que chega. Porém sua caducidade, não significa automaticamente que as condições sanitárias da embarcação sejam calamitosas. Por isso, levando em consideração o disposto no Art. 6º da Lei 6437/77, a infração é de natureza leve .

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 As informações constantes do Sistema Porto Sem Papel (fls. 06, 09, 10, 12, 14,16, 18, 20 e 22 do SEI nº 2488337); as Notificações de Inspeção (fls. 15, 17, 19 e 21 do SEI nº 2488337) , que comprovam a autoria e materialidade da infração sanitária.

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

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(ais) 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.

No que se refere a alegação de ilegitimidade passiva, não lhe assiste razão. A responsabilidade pela infração em questão recai sobre quem explora comercialmente uma embarcação mercante, independentemente de ser ou não seu proprietário. Isso significa que o afretador, que utiliza a embarcação por meio de um contrato de afretamento, assume a responsabilidade pelas operações da embarcação, incluindo o cumprimento das regulamentações aplicáveis, mesmo que não seja o dono do navio.

De acordo com o artigo 1º, alínea "a", da Convenção de Bruxelas, de 15 de agosto de 1924 (Regras de Haia), o "transportador" é definido como aquele que explora a embarcação no âmbito de um contrato de transporte com um carregador, independentemente de ser o proprietário. Assim, o afretador, ao firmar um contrato de transporte com um carregador, atua como responsável pelas obrigações comerciais e legais associadas à embarcação. Isso inclui garantir que todas as

critérios, como licenças e certificações sanitárias (como o Certificado de Controle Sanitário de Bordo - CCSB), estejam em conformidade.

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 (fl. 27 do SEI nº 2488337), é REINCIDENTE no que se refere a anteriores condenações por infrações sanitárias (SEI nº 3193867) e praticou conduta cujo risco sanitário foi classificado como BAIXO pela área autuante (fl. 25 do SEI nº 2488337).

Importante frisar que a certidão de reincidência (SEI nº 3193867) é dotada de presunção de legitimidade e veracidade e possui os elementos necessários à identificação do processo transcorrido (25752.348728/2015-11) que deu ensejo à aplicação da pena, bem como aponta a data em que ocorreu o trânsito em julgado (08/08/2018). 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 e aplico à Autuada a penalidade de ADVERTÊNCIA.**

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

MARY LUCE BARBOSA DA SILVA  
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 **Mary Luce Barbosa da Silva, Especialista em Regulação e Vigilância Sanitária**, em 24/09/2024, às 14:02, 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](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 **3193113** e o código CRC **B99FCFD6**.