

DECISÃO N° 3965810

Processo nº 25752.438762/2024-99

AI5 nº 1542568/24-1 - PVPAF - PORTO-RJ

Autuada: BLUE MARINE TELECOM S.A - ZMAX GROUP

A empresa BLUE MARINE TELECOM S.A - ZMAX GROUP foi autuada em 08 de novembro de 2024 pela(s) seguinte(s) irregularidade(s) verificada(s) na embarcação Puerto Real IMO 9761748, infringindo a Resolução da Diretoria Colegiada - RDC nº 72/2009, art. 30-A, §2º. A(s) conduta(s) foi(ram) tipificada(s) no artigo 10, inciso(s) XXIII, da Lei nº 6.437, de 1977.

[...]

1) Em 28/08/2024: Dificultar a ação fiscalizadora da autoridade sanitária competente ao prestar informações não fidedignas na Declaração Marítima de Saúde da embarcação Puerto Real, IMO 9761748, apresentada em 28/08/2024, uma vez que no item 4 (Há, no momento, alguma pessoa doente a bordo?) foi assinalado NÃO, enquanto no Livro Médico de Bordo constava o atendimento do tripulante Zacarias Felix de Farias no dia 27/8/2024, às 17:10, com queixa de mal estar, diarreia, sudorese aumentada, calafrios e constatação de baixa saturação de Oxigênio (90%), tendo sido registrado a administração de 3 comprimidos de carvão ativado. A informação não fidedigna prestada culminou na concessão de anuência automática à embarcação. Por esse fato, o(a) autuado(a) infringiu: RDC 72/2009 Artigo: 9º Inciso: I e IV Tal conduta está tipificada na Lei nº 6.437/77, artigo 10 , inciso X.

2) Em 05/09/2024: Atracar e operar a embarcação Puerto Real, IMO 9761748, sem a Comunicação de Chegada realizada no prazo máximo de 72 horas, uma vez que a Comunicação de Chegada da embarcação foi requerida e anuída automaticamente em 28/8/2024. Foi concedida anuência automática, em 28/8/2024, em razão de negativa de existência de doente a bordo e de consumo de medicamento, apesar de haver registro de atendimento do tripulante Zacarias Felix de Farias no Livro médico de bordo em 27/8/2024. Na data em que deveria ter sido realizada a comunicação de chegada, 2/9/2024, já havia ocorrido o óbito do tripulante, em 30/8/2024. A realização da comunicação de chegada em prazo superior ao previsto na norma culminou na atracação da embarcação em 05/09/2024 com a comunicação de chegada anuída automaticamente (em 28/8/2024), o que não caberia diante da ocorrência do óbito a bordo.

[...]

Notificada da autuação em 14 de novembro de 2024 (SEI 3380656), a autuada apresentou sua defesa em 28 de novembro de 2024 (SEI 3307359), via Sistema Eletrônico de Informações (SEI), conforme mostra o Recibo Eletrônico de Protocolo (SEI 3307365). Em defesa, a autuada alega, em suma, a insubsistência do auto de infração, considerando ter cumprido todas as exigências sanitárias.

A autuada argumenta que não houve infração, pois todas as autorizações de operação e atracação são processadas pelo sistema do Documento Único Virtual (DUV), alimentado pelo agente marítimo com informações do operador da embarcação. E, no dia 28/08/2024, a autorização foi solicitada porque, inicialmente, a atracação estava prevista dentro das 72 horas seguintes. Quando constatou que isso não ocorreria, o pedido teria sido cancelado ainda no mesmo dia e as informações foram devidamente atualizadas no DUV.

Afirma que, em 04/09/2024, foi registrada a nova previsão de fundeio. Assim, a empresa sustenta que nunca houve descumprimento do prazo de 72 horas, já que todas as alterações foram informadas tempestivamente às autoridades competentes.

Em relação ao tripulante doente a bordo, ressalta que o Livro Médico registrava

atendimento ao tripulante Zacarias Felix em 27/08/2024. Que não houve omissão, pois o registro indicava apenas “mal-estar”, sem qualquer sinal de doença infecciosa que exigisse comunicação à ANVISA. Argumenta que a Declaração Marítima de Saúde (DMS) somente exige registro de doenças que representem risco sanitário, nos termos da Resolução - RDC nº 72/2009 e do Regulamento Sanitário Internacional (RSI/2005).

Ressalta que o Livro Médico de bordo foi enviado integralmente à Anvisa, assim como a declaração do comandante confirmando a inexistência de sintomas compatíveis com doenças respiratórias ou infectocontagiosas. Além disso, a atracação não chegou a ocorrer naquele momento e que o quadro de atendimento do tripulante na data de 27/08/2024 não seria apto a gerar qualquer risco sanitário.

Continua dizendo que o tripulante posteriormente evoluiu para piora e faleceu em 30/08/2024, o que foi comunicado imediatamente às autoridades, incluindo a Anvisa. Aponta que o laudo do Instituto Médico Legal (IML) concluiu que a causa da morte foi infarto agudo do miocárdio, afastando qualquer hipótese de doença transmissível. O corpo foi removido por helicóptero com anuência das autoridades.

Alega que e-mails trocados entre o agente marítimo (Solana) e a Anvisa demonstram que a Agência foi informada do óbito no mesmo dia; autorizou o uso do DUV já emitido, pedindo apenas a atualização do ETA; orientou os procedimentos junto à Polícia Federal; manifestou ciência e não apresentou qualquer objeção à atracação prevista.

Assevera que as atualizações do DUV nº 039253/2024 foram todas feitas corretamente, incluindo registro de impedimento e posterior cancelamento. A alteração do ETA foi lançada no sistema às 15h16 de 04/09/2024, e a embarcação só atracou em 05/09/2024 às 11h30, respeitando o prazo mínimo de 12 horas previsto no art. 30-A, §2º, da RDC 72/2009.

Com isso, conclui que não houve irregularidade nem tentativa de ocultação, e todas as comunicações e autorizações relativas à operação e atracação da embarcação PUERTO REAL foram devidamente realizadas pelo agente marítimo, não se justificando o auto de infração.

Requer o acolhimento dos argumentos apresentados, a declaração de insubsistência do auto de infração ou a aplicação da penalidade de advertência ou, multa no valor mínimo, considerando as atenuantes cabíveis ao caso.

A área autuante, seguindo o preceito do art. 22, §2º, da Lei nº 6.437, de 1977, manifestou-se em 28 de janeiro de 2025 pela manutenção do Auto de Infração Sanitária - AIS (SEI 3380580), argumentando que a empresa descumpriu o art. 9º, incisos I e IV, e o art. 30-A, §2º, da Resolução - RDC nº 72/2009, ao fornecer informações incompletas e imprecisas na Declaração Marítima de Saúde (DMS) e na Comunicação de Chegada, resultando em anuência automática indevida para a embarcação PUERTO REAL.

Relata que em 30/08/2024, a Anvisa foi comunicada do óbito do tripulante Zacarias Felix de Farias a bordo da embarcação PUERTO REAL, por meio de “Acta de Protesto” assinada pelo comandante, registrando o atendimento prestado entre 27/08 e 30/08/2024. A autoridade sanitária emitiu a notificação 721/2024, determinando medidas de controle e apresentação de documentos adicionais, autorizando a remoção aérea do corpo condicionada à emissão do Termo de Controle Sanitário do Viajante (TCSV).

Constava que o Livro Médico de Bordo indicava que o tripulante apresentou sintomas graves em 27/08/2024, incluindo mal-estar, diarreia, calafrios e baixa saturação de oxigênio, divergindo da Declaração Marítima de Saúde de 28/08/2024, que informou inexistência de doentes a bordo. Essa informação incorreta resultou na anuência automática indevida pelo Sistema Porto Sem Papel, comprometendo a fiscalização e o controle sanitário.

Quanto às autorizações de operação e atracação da embarcação, esclarece que a simples atualização do ETA no DUV não substitui a obrigação legal de emitir uma nova Comunicação de Chegada, conforme os arts. 9º e 30-A da RDC nº 72/2009. Destaca que,

apesar dos ajustes no sistema, a empresa não cumpriu o procedimento formal, especialmente diante do agravamento do estado de saúde do tripulante e de seu óbito, informações que deveriam ter sido comunicadas novamente pelo rito obrigatório.

Ressalta, ainda, que a Comunicação de Chegada deve observar o prazo máximo de 72 horas e mínimo de 12 horas antes da atracação. No caso, a embarcação atracou em 05/09/2024 utilizando uma anuência automática de 28/08/2024, já vencida, o que evidencia que não houve nova comunicação dentro do prazo. Assim, as atualizações no DUV não afastam a irregularidade.

Conclui que a empresa descumpriu a exigência formal de nova Comunicação de Chegada e utilizou indevidamente a anuência automática inicial, razão pela qual considera caracterizadas as infrações sanitárias.

Por fim, classificou o risco sanitário das infrações como ALTO. Na primeira, porque a empresa omitiu informações sobre os sintomas graves do tripulante, comprometendo a avaliação e as ações de contenção pela autoridade sanitária; e na segunda, porque deixou de realizar a Comunicação de Chegada no prazo e manteve uma anuência automática com dados falsos, mesmo após o agravamento e óbito, permitindo a atracação sem avaliação adequada e expondo a área portuária a riscos.

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: a Declaração Marítima de Saúde (SEI 3275503); o Livro Médico de Bordo (SEI 3275505); E-mail de 30/08/24 - comunicação de óbito (SEI 3275492); ACTA PROTESTA (SEI 3275496); Notificação nº 721/2024 (SEI 3275499); Relatório de análise (SEI 3275511), Autorização de Afretamento ANTAQ (SEI 3275518); Relatório - Capturas tela DUV (SEI 3277537), que comprovam a autoria e materialidade da(s) infração(ões) sanitária(s). Ao cometê-la(s), a Autuada descumpriu os dispositivos apontados no AIS, e por isso foi autuada.

No que se refere a alegação de que não cometeu infração porque não omitiu nenhuma informação relevante para a saúde pública, não lhe assiste razão. Os sintomas apresentados pelo tripulante — incluindo diarreia, sudorese intensa, calafrios e, sobretudo, baixa saturação de oxigênio — não podem ser considerados leves ou irrelevantes do ponto de vista sanitário.

Observados em conjunto, tais sinais configuram potencial risco à saúde, sendo incompatíveis com a classificação de quadro leve sustentada pela empresa. Em situações dessa natureza, a comunicação imediata à Anvisa não é apenas recomendável, mas obrigatória, pois permite que a autoridade sanitária avalie adequadamente o cenário a bordo e adote tempestivamente as providências necessárias para prevenir riscos à saúde pública, conforme dispõe o art. 111 da Resolução - RDC nº 72/2009.

Apesar da troca de e-mails que demonstrem ciência do óbito, eles não substituem a obrigação legal de emitir nova Comunicação de Chegada, conforme arts. 9º e 30-A da RDC nº 72/2009. A manutenção indevida da anuência automática do DUV sem atualização formal impediu a autoridade sanitária de avaliar adequadamente a situação a bordo e caracterizou a infração.

Com relação à operação e atracação da embarcação, concordo com a avaliação da área técnica de que, apesar das atualizações realizadas no DUV, a empresa não observou o procedimento formal exigido pelos arts. 9º e 30-A da RDC nº 72/2009, uma vez que não emitiu uma nova Comunicação de Chegada dentro do prazo regulamentar de 72 a 12 horas antes da

atracação, mantendo a anuência automática vencida e, dessa forma, impediu que a autoridade sanitária realizasse a análise adequada da situação sanitária a bordo.

A emissão de uma nova Comunicação de Chegada dentro do prazo regulamentar era indispensável para que a autoridade sanitária possa avaliar adequadamente a condição sanitária a bordo, verificar riscos à saúde dos tripulantes e da população portuária e adotar medidas preventivas e de contenção quando necessário.

Ressalto, também, que a obrigação de comunicar alterações relevantes na condição sanitária não é meramente formal, mas instrumento essencial para a proteção da saúde pública, permitindo avaliação de riscos, organização de atendimento médico e adoção de protocolos de contenção quando necessário. A simples atualização do ETA no sistema não substitui tal procedimento, sendo insuficiente para garantir a segurança sanitária a bordo.

Quanto às demais alegações da Autuada, entendo que já foram suficientemente rebatidas na manifestação da área autuante, a qual acolho, a teor do que me permite o art. 50, § 1º, da Lei nº 9.784/1999.

Isso posto, passo à dosimetria da pena.

Para tanto, determina a Lei nº 6.437, de 1977, que 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 será considerada GRANDE PORTE - Grupo I, porque apesar de orientada na notificação do AIS, permaneceu silente. Consta ser PRIMÁRIA, no que se refere a anteriores condenações por infrações sanitárias (SEI 3432019), poranto presente a atenuante do inciso V do art. 7º da Lei nº 6.437/1977 e praticou conduta(s) cujo risco sanitário foi classificado como ALTO pela área autuante (SEI 3380580).

Observados os pressupostos dos artigos 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(s) infração(ões) será(ão) classificada(s) como leve(s) no que se refere ao(s) valor(es) da(s) multa(s), 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(s) risco(s) sanitário(s) da(s) infração(ões) cometida(s), 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 total de R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais), assim estabelecida:**

- a) R\$ 75.000,00 (setenta e cinco mil reais) por "Dificultar a ação fiscalizadora da autoridade sanitária competente ao prestar informações não fidedignas na Declaração Marítima de Saúde da embarcação Puerto Real..."; e
- b) R\$ 75.000,00 (setenta e cinco mil reais) por "Atracar e operar a embarcação Puerto Real, IMO 9761748, sem a Comunicação de Chegada realizada no prazo máximo de 72 horas...".

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 28/11/2025, às 14:52, 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 **3965810** e o código CRC **11A466A7**.
