



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MJSP - POLÍCIA FEDERAL

NÚCLEO DE FISCALIZAÇÃO DE TRÁFEGO INTERNACIONAL - NFTI/DELEMIG/DREX/SR/PF/ES

Decisão nº 39137309/2025-NFTI/DELEMIG/DREX/SR/PF/ES

Processo: 08286.000007/2025-41

Assunto: APRECIAÇÃO DE DEFESA - Auto de Infração nº 1290 00221 2024

INTRODUÇÃO

Trata-se de DEFESA apresentada nos termos do artigo 309, §4º, do Decreto nº 9.199/17, e artigo 2º, §3º, da Instrução Normativa nº 198/21-DG/DPF, referente ao Auto de Infração nº 1290 00221 2024, lavrado em 17/12/2024, em desfavor do armador ORIENTAL FLEET PULP 01 LIMITED, responsável pela embarcação COSCO SHIPPING WISDOM, com bandeira de HONG KONG, representado pela empresa TRANSSHIPPING AGENCIAMENTO MARÍTIMO LTDA., inscrita no CNPJ sob nº 06.352.972/0001-21, com endereço sito a RUA DESEMBARGADOR FERREIRA COELHO, Nº 330, SALA 813, PRAIA DO SUÁ, ED. ELDORADO CENTER, na pessoa do funcionário WILSON GONÇALVES DE FREITAS FILHO, portador do CPF nº 053.774.867-90.

A autuação se deu em razão da infração prevista no artigo art. 109, V, da Lei nº 13.445/2017, com o agravante do fator reincidência previsto no art. 108, II, da mesma lei, sendo, então, aplicada multa de R\$ 17.500,00 (dezessete mil e quinhentos reais). Todos os tripulantes que se encontravam com a documentação irregular são nacionais da China (7 tripulantes).

A Defesa está assinada pelo representante da Agência Marítima TRANSSHIPPING AGENCIAMENTO MARÍTIMO LTDA., WILSON GONÇALVES DE FREITAS FILHO, e foi apresentada em 07/01/2025.

DOS PRESSUPOSTOS PARA APRESENTAÇÃO DE DEFESA

Inicialmente há que se verificar a tempestividade e legitimidade apresentação da defesa.

O Artigo 309, §6º, do Decreto nº 9.199/17 indica que o "infrator poderá, por meios próprios ou por meio de defensor constituído, apresentar defesa no prazo estabelecido no § 4º, e fazer uso dos meios e dos recursos admitidos em direito, inclusive tradutor ou intérprete."

Quanto à tempestividade, o prazo para apresentação do Recurso é estabelecido pelo artigo 3º, §3º, da Instrução Normativa nº 198/2021-DG/PF, que Disciplina os procedimentos de apuração de infrações e de aplicação da penalidade de multa, estabelecidos na Lei nº 13.445, de 24 de maio de 2017, e no Decreto nº 9.199, de 20 de novembro de 2017:

Lei nº 13.445, de 24 de maio de 2017

Art. 110. As penalidades aplicadas serão objeto de pedido de reconsideração e de recurso, nos termos de regulamento.

Decreto nº 9.199, de 20 de novembro de 2017

Art. 308. As penalidades aplicadas serão objeto de pedido de reconsideração e de recurso, nos termos deste regulamento e de ato do dirigente máximo da Polícia Federal.

Art. 309. As infrações administrativas com sanção de multa previstas neste Capítulo serão apuradas em processo administrativo, o qual terá como fundamento o auto de infração lavrado pela Polícia Federal.

(...)

§ 4º Lavrado o auto de infração, o infrator será considerado notificado para apresentar defesa no prazo de dez dias.

(...)

INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 198-DG/PF, DE 16 DE JUNHO DE 2021

Art. 3º O Auto de Infração será elaborado no Sistema de Tráfego Internacional - STI e deve:

(...)

§ 3º Lavrado o Auto de Infração, o infrator será considerado notificado para apresentar defesa no prazo de dez dias.

(...)

§ 5º O responsável pela lavratura do Auto de Infração deverá informar ao autuado o endereço de correio eletrônico para o qual poderá ser enviada a defesa.

Considerando que a multa foi assinada em 27/12/2024, e a apresentação do recurso foi em 07/01/2025, verifica-se estar intempestivo, considerando que os prazos expressos em dias não são interrompidos por feriados ou fins de semana, conforme Lei nº 9.784/99:

Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999

Art. 66. Os prazos começam a correr a partir da data da cientificação oficial, excluindo-se da contagem o dia do começo e incluindo-se o do vencimento.

(...)

§ 2º Os prazos expressos em dias contam-se de modo contínuo.

A prorrogação até o primeiro dia útil seguinte ocorre somente quando o **vencimento** cair em dia sem expediente, como estabelece a Lei nº 9.784/99 em seu art. 66, § 1º, não havendo menção a prorrogação até o primeiro dia útil seguinte quando tratar-se de termo inicial:

Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999

Art. 66. [...]

§ 1º Considera-se prorrogado o prazo até o primeiro dia útil seguinte se o vencimento cair em dia em que não houver expediente ou este for encerrado antes da hora normal.

Além dessa previsão legal, a Polícia Federal conta com plantão de 24 horas, ou seja, para este órgão sequer

existe "dia sem expediente", pois até mesmo nos feriados e finais de semana há servidores em pleno exercício de suas atividades para, inclusive, receber as defesas administrativas.

Neste sentido, o prazo para apresentação da defesa era até 06/01/2025. No entanto, apesar da defesa ter sido apresentada um dia após o prazo, a Administração Pública pode rever seus atos, ainda que não conheça do recurso, conforme arts. 63, § 2º, e 65 da Lei nº 9.784/99, que estabelecem:

Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999

Art. 63. O recurso não será conhecido quando interposto:

I - fora do prazo;

II - perante órgão incompetente;

III - por quem não seja legitimado;

IV - após exaurida a esfera administrativa.

(...)

§ 2º O não conhecimento do recurso não impede a Administração de rever de ofício o ato ilegal, desde que não ocorrida preclusão administrativa.

Art. 65. Os processos administrativos de que resultem sanções poderão ser revistos, a qualquer tempo, a pedido ou de ofício, quando surgirem fatos novos ou circunstâncias relevantes suscetíveis de justificar a inadequação da sanção aplicada.

No que se refere à LEGITIMIDADE, a empresa TRANSSHIPPING AGENCIAMENTO MARITIMO LTDA. consta como representante do Armador Proprietário no sistema Porto Sem Papel (DUV nº 055588/2024), sendo habilitada enquanto pessoa jurídica com direitos ou interesses indiretamente afetados pela decisão recorrida, conforme o artigo 58, inciso II, da Lei 9.784/99.

ALEGAÇÕES

Primeiramente, é alegado pela defesa que "Hong Kong integra o território chinês, portanto, navio de bandeira de Hong Kong é navio de bandeira chinesa" e requer a aplicação do Convênio sobre Transportes Marítimos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Popular da China em benefício da embarcação COSCO SHIPPING WISDOM. Apresenta, ainda, um breve contexto histórico para fundamentar essa argumentação.

Ocorre que Hong Kong é um território reconhecido pelo Brasil com bandeira e passaporte próprios, tendo, inclusive, autonomia para assinar seus próprios acordos comerciais com terceiros países e organizações internacionais, sendo assim, o acordo bilateral entre Brasil e China deve ser aplicado estritamente em benefício dos navios comerciais de bandeira **CHINESA**, não estendendo-se em benefício de embarcações de terceiras bandeiras, ainda que detenham bandeira de Hong Kong, como bem orienta a DCIM/CGMIG/DPA/PF, embasando-se na Mensagem Oficial-Circular nº 49/2020 - CGPI/DIREX/PF.

Em seguida, é apresentado pela defesa o Decreto nº 6.651/2008, mais especificamente o seu Artigo 1, para justificar a desnecessidade de apresentação de visto por parte dos tripulantes chineses, todavia, o Decreto apresentado não possui qualquer relação com o caso em questão, pois a norma trata de isenção de visto para cidadãos portadores do passaporte de Hong Kong, ou seja, não há coerência em alegar que os tripulantes chineses, portadores de passaportes chineses, não precisam apresentar visto simplesmente porque os portadores de passaportes de Hong Kong não precisam, visto que o [Quadro Geral de Regime de](#)

Vistos, fornecido pelo Ministério das Relações Exteriores, é muito claro ao diferenciar China e Hong Kong, exigindo-se visto dos visitantes chineses e isentando de visto os visitantes de Hong Kong.

Assim sendo, considerando que não há a possibilidade de aplicação do acordo bilateral entre Brasil e China ao caso em questão, TODOS os tripulantes chineses deveriam ter apresentado visto consular no momento em que ingressaram em território nacional, ressaltando, ainda, que 13 dos 20 tripulantes estavam portanto visto consular no momento da entrada, ou seja, a empresa responsável pelos tripulantes já possuía ciência da necessidade de apresentação de visto de visita por parte dos marítimos, porém restou requerer o visto para os demais 7 trabalhadores.

Seguindo com as alegações, é pontuado pela defesa que "mesmo se não se reconhecesse Hong Kong como território chinês para a classificação da embarcação como chinesa, mesmo assim o ACORDO BILATERAL teria aplicabilidade", pois o convênio prevê a possibilidade de afretamento de navios de terceiras bandeiras, desde que operados por empresa chinesa, sendo apresentado o Artigo 1 do Decreto nº 85.314/1980 para fundamentar essa afirmação, que estabelece:

Decreto nº 85.314, de 03 de novembro de 1980

Artigo 1

(...)

2. Com o consentimento das autoridades competentes de ambas as Partes Contratantes, os navios mercantes de terceiras bandeiras afretados por empresas de transportes marítimos de cada uma das Partes Contratantes, durante o tempo de duração do contrato de afretamento, poderão participar no transporte previsto no presente Convênio.

Citado o artigo, há de se destacar que o item 2 estabelece que o afretamento somente será possível com o consentimento das autoridades competentes, o que não foi demonstrado no caso em questão, sendo assim, mantém-se a já referida orientação da DCIM/CGMIG/DPA/PF, baseada na MOC nº 49/2020 - CGPI/DIREX/PF, somente não será exigido visto consular de tripulantes chineses quando estes estiverem embarcados em navio de bandeira chinesa.

Em sequência, é destacado pela defesa o artigo XIII da Declaração Universal dos Direitos Humanos, os arts. 4º e 109, § 5º, da Constituição Federal de 1988 e o Decreto nº 80.672 (apresentado pela defesa, incorretamente, como Decreto nº 80.062), de 7 de novembro de 1977, para sustentar a priorização dos direitos humanos garantidos por Tratados Internacionais aos trabalhadores marítimos. Ora, não houveram quaisquer violações de direitos humanos durante o controle migratório realizado pela Polícia Federal em relação à tripulação da embarcação COSCO SHIPPING WISDOM, visto que os trabalhadores marítimos não sofreram qualquer autuação durante o período em que estiveram em território nacional e sequer foram impedidos de realizarem suas funções dentro da embarcação. A sanção estabelecida pelo art. 109, V, da Lei nº 13.445/2017 é aplicada exclusivamente à Pessoa Jurídica que realiza o transporte dos tripulantes.

Posteriormente, são apresentados alguns precedentes para sustentar a hipótese de que os tripulantes chineses não necessitam de visto para ingressarem no Brasil, todavia, todos os julgados apresentados estão relacionados com a já revogada Lei nº 6.815/1980 e a já denunciada (pelo Brasil) Convenção nº 108 da Organização Internacional do Trabalho. O Brasil é signatário da Convenção nº 185 da Organização Internacional do Trabalho, ou seja, em regra, os trabalhadores marítimos que ingressarem em território nacional precisam apresentar o *Seafarer Identity Document (SID)*, ou, quando não possuírem o *SID* ou não forem beneficiados por acordo internacional, como bem é o caso dos tripulantes da embarcação COSCO SHIPPING WISDOM, apresentar visto consular no momento da entrada em território brasileiro.

Ato contínuo, a defesa alega que "tripulante estrangeiro a bordo de embarcação estrangeira se encontra em território estrangeiro, por extensão de territorialidade, de forma que a multa por documento inidôneo só poderia ser aplicada se descido à terra, nunca enquanto a bordo da embarcação." Essa afirmação está totalmente desprovida de fundamentação, visto que todas as embarcações estrangeiras estão sujeitas a legislação brasileira ao adentrarem em território nacional, como bem é estabelecido pelos arts. 2º e 3º, § 3º, da Lei nº 8.617/1993:

Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993

Art. 2º A soberania do Brasil estende-se ao mar territorial, ao espaço aéreo sobrejacente, bem como ao seu leito e subsolo.

Art. 3º É reconhecido aos navios de todas as nacionalidades o direito de passagem inocente no mar territorial brasileiro.

(...)

§ 3º Os navios estrangeiros no mar territorial brasileiro estarão sujeitos aos regulamentos estabelecidos pelo Governo brasileiro.

Diante disso, ainda é estabelecido pela MOC nº 49/2020 - CGPI/DIREX/PF que "as águas territoriais brasileiras são consideradas território nacional. Assim, a aplicação de multa é cabível caso a empresa transporte o tripulante sem documentação migratória regular até o Brasil, ainda que ele não desembarque."

Seguidamente, é alegado pela defesa que a falta de documento marítimo expedido por autorização de instrumento da OIT não deveria impor ao tripulante marítimo estrangeiro a obrigação de obter visto ou outra forma de autorização da autoridade para desembarque. Para fundamentar essa alegação, a defesa, novamente, apresentou alguns precedentes relacionados a já revogada Lei nº 6.815/1980 e a já denunciada OIT 108. Além do fato da legislação já ter sido revogada, os julgados apresentados discutiram a exigência de **VISTO CONSULAR TEMPORÁRIO**, todavia, o Decreto nº 9.199/2017 já prevê que os trabalhadores marítimos podem apresentar apenas o **VISTO DE VISITA** ao ingressarem no Brasil, observados os requisitos estabelecidos pela norma, ressaltando, ainda, que os 13 tripulantes da embarcação COSCO SHIPPING WISDOM que não foram levados em consideração para lavratura do Auto de Infração nº 1290 00221 2024 estavam portando justamente o visto de visita, ou seja, não houve qualquer exigência de visto temporário por parte da Polícia Federal.

A legislação migratória em vigor é muito clara ao estabelecer que, em regra, os trabalhadores marítimos devem apresentar uma carteira internacional de marítimo emitida nos termos da Convenção nº 185 da OIT e, caso não disponham de tal documento, deverá ser exigido visto de visita ou visto temporário, a depender das condições da estada de cada trabalhador, ainda que permaneçam a bordo da embarcação durante toda a estadia do navio pela costa brasileira.

Por fim, é alegado excesso no valor da multa, sendo pontuado que "o auto indica a aplicação de multa no elevado valor de R\$ 17.500,00 (dezessete mil e quinhentos reais) sem qualquer indicativo da razão desse importe, estabelecendo desproporcionalidade e falta de razoabilidade entre o ato alegado como infrator e a pena imposta."

Pois bem, art. 109, V, da Lei nº 13.445/2017 é claro ao estabelecer que a multa por transportar pessoa que esteja sem documentação migratória regular será aplicada por pessoa transportada:

Lei nº 13.445, de 24 de maio de 2017

Art. 109. Constitui infração, sujeitando o infrator às seguintes sanções:

V - transportar para o Brasil pessoa que esteja sem documentação migratória regular:

Sanção: multa por pessoa transportada.

Além disso, a multa deve considerar a reincidência e a condição econômica do infrator, conforme art. 108, II, da Lei nº 13.445/2017. Neste sentido, o art. 302 do Decreto nº 9.199/2017 estabelece que será considerado reincidente aquele que voltar a cometer infração no prazo de 12 meses, sendo que na primeira reincidência o valor deve ser dobrado, de acordo com o art. 303, I, do mesmo Decreto:

Decreto nº 9.199, de 20 de novembro de 2017

Art. 302. A pessoa física ou jurídica que voltar a cometer infração disciplinada no art. 307, **no prazo de doze meses**, será considerada reincidente em qualquer parte do território nacional.

Art. 303. A fixação do valor mínimo individualizável das multas na hipótese de reincidência obedecerá aos seguintes critérios:

I - na primeira reincidência, o valor será dobrado;

II - na segunda reincidência, o valor será triplicado;

III - na terceira reincidência, o valor será quadruplicado; e

IV - da quarta reincidência em diante, o valor será quintuplicado.

O armador ORIENTAL FLEET PULP 01 LIMITED foi autuado duas vezes dentro de um período de 12 meses até a lavratura do Auto de Infração nº 1290 00221 2024, em 17/12/2024. Foram lavrados o Auto de Infração nº 1290 00060 2024, em 05/05/2024, e o Auto de Infração nº 1290 00119 2024, em 16/07/2024, ou seja, o auto em questão (Auto de Infração nº 1290 00221 2024) deveria ter considerado a segunda reincidência, porém considerou apenas como sendo a primeira reincidência, o que favoreceu o armador, pois o valor da multa deveria ter sido triplicado, não dobrado. Contudo, a revisão desse ato não pode resultar em agravamento da sanção, conforme art. 65, parágrafo único, da Lei nº 9.784/1999:

Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999

Art. 65. [...]

Parágrafo único. Da revisão do processo não poderá resultar agravamento da sanção.

Quanto a condição econômica do infrator, a INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 198-DG/PF, DE 16 DE JUNHO DE 2021, estabelece os seguintes valores da multa base:

Valor da multa base (pessoa jurídica)

Infrações do art. 109 da Lei nº 13.455/2017		
Classificação	inciso V (valor da multa base por pessoa)	inciso VI (valor da multa base por pessoa)
microempresa	R\$ 500,00	R\$ 1.000,00
empresa de pequeno porte	R\$ 750,00	R\$ 1.500,00
empresa de médio porte	R\$ 1.000,00	R\$ 2.000,00
empresa de grande porte	R\$ 1.250,00	R\$ 2.500,00

O art. 16, § 3º, da mesma Instrução Normativa estabelece que o responsável pela lavratura do auto pode estimar e adotar uma das classificações conforme aparente capacidade operacional da empresa e valor do veículo utilizado para o transporte, caso não seja possível averiguar a receita bruta anual da empresa no

momento da autuação. Isto posto, considerando que o armador ORIENTAL FLEET PULP 01 LIMITED é uma empresa que possui uma frota de grandes navios mercantes e que os utilizam para realizar atividades de importação e exportação de matéria-prima e produtos manufaturados para diversos países do mundo, não restam dúvidas de que é uma empresa com um forte poderio financeiro e, portanto, uma empresa de grande porte.

Quanto ao cálculo da multa, o APF considerou, então, a primeira reincidência e o valor de R\$ 1.250,00 por pessoa transportada, sendo assim, para a lavratura do Auto de Infração nº 1290 00221 2024 foi feito um simples cálculo matemático: R\$ 8.750,00 (R\$ 1.250,00 x 7 [número de pessoas com documentação irregular transportadas]) x 2 (1^a reincidência), totalizando R\$ 17.500,00. Diante disso, é seguro afirmar que o Auto de Infração nº 1290 00221 2024 foi lavrado corretamente.

CONCLUSÕES/DISPOSITIVO

Pelos fundamentos expostos, **INDEFIRO** a Defesa apresentada e, nos termos do artigo 309, §7º, do Decreto nº 9.199/17, **RATIFICO E MANTENHO** em caráter definitivo a Multa aplicada, sendo facultado ao autuado a interposição de recurso nos termos do §8º do mesmo artigo.

Neste ato, em atenção ao §9º do artigo 309 do Decreto 9.199/17, **ENCAMINHO** a presente DECISÃO para publicação no [sítio eletrônico da Polícia Federal](https://www.gov.br/pf/pt-br/assuntos/imigracao/lei-de-migracao/publicacoes/espirito-santo?b_start:int=680) (https://www.gov.br/pf/pt-br/assuntos/imigracao/lei-de-migracao/publicacoes/espirito-santo?b_start:int=680)

Retorne com o processo ao Policial Federal que aplicou a multa para encaminhamento do presente Despacho ao autuado ou seu representante, via e-mail, e posterior acompanhamento do pagamento da multa, inclusive emissão de nova GRU com o valor original da multa, tendo em vista que a apresentação de defesa suspende a cobrança.

A nova GRU deverá ser emitida após o prazo de 10 dias para apresentação de recurso, e deverá ter o prazo de 30 dias para pagamento.

RAMON ALMEIDA DA SILVA

Delegado de Policia Federal
CH/DELEMIG/SR/PF/ES



Documento assinado eletronicamente por **RAMON ALMEIDA DA SILVA, Delegado(a) de Polícia Federal**, em 30/01/2025, às 16:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
https://sei4.pf.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0&cv=39137309&crc=6316F23C.
Código verificador: **39137309** e Código CRC: **6316F23C**.