



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MJSP - POLÍCIA FEDERAL
DELEGACIA REGIONAL EXECUTIVA - DREX/SR/PF/SC

Decisão nº 31799134/2023-DREX/SR/PF/SC

Processo: 08490.005207/2023-11

Assunto: **Recurso Ordinário a Decisão de 1ª Instância**

Trata-se de Recurso Ordinário (31761981) impetrado pelo armador MAS SHIPING LTD, contra Decisão de 1ª Instância (31588894), recebido no dia 02 de outubro de 2023, através de e-mail encaminhado para o endereço eletrônico porto.nepom.drex.srsc@pf.gov.br.

Dos fatos: trata-se de auto de infração pela verificação de conduta infracional descrita no artigo 109, V, da Lei 13.445/2017 praticada pelos responsáveis pela embarcação YOSOR e seus representantes ao aportarem no Porto Marítimo de Imbituba, Santa Catarina, transportando indivíduos sem a devida documentação migratória exigida pela legislação brasileira.

Das alegações da defesa:

1. De que "a responsabilidade pelo ato infracional praticado pelo armador não pode ser imputada ao Agente Marítimo": item já analisado na Decisão inicial. Apesar de caber ao estrangeiro apresentar a documentação exigida pela Lei de Migração e seu Decreto, a fim de agilizar os processos migratórios em área portuária, tais atividades são substabelecidas às Agências Marítimas que inserem os dados no sistema PSP - Porto Sem Papel e atendem as exigências dos órgãos anuentes, entre esses, a Polícia Federal.

" (...) a inclusão da qualificação e documentos dos tripulantes marítimos são exclusivos, ou seja, só poderiam ser praticados pelo agenciador marítimo nomeado e com acesso autorizado ao sistema PSP - Porto Sem Papel. Neste sentido, sem a atuação da agência marítima o navio não entraria e a infração não seria cometida, daí decorre a corresponsabilidade.

Ressalte-se que aos agenciadores marítimos é depositada a confiança do Estado Brasileiro nas importantes transações comerciais realizadas em nossos portos. A representação no Brasil de empresas sediadas no exterior é essencial à segurança jurídica das partes envolvidas no complexo processo portuário. Caso contrário, os armadores estrangeiros não seriam alcançados e não estaria garantida a persecução administrativa. Por tal motivo, cabe ao agenciador marítimo suportar solidariamente o risco da atividade empresária e, se assim entender, ingressar com a devida ação de regresso contra o armador."

2. Quanto a alegação que o auto de infração é nulo pois "não é específico em seus termos", ou que "não está instruído com os elementos de prova específicos indispensáveis à comprovação dos supostos ilícitos apontados": o auto de infração é bem específico quando menciona que os responsáveis estão sendo notificados por infringirem o disposto no artigo 109, V, da Lei 13.445/2017. A Lei também não deixa dúvidas quanto à infração tipificada:

"Art. 109. Constitui infração, sujeitando o infrator às seguintes sanções:
... (omissis)

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

Sanção: multa por pessoa transportada;"

O auto de infração também menciona qual conduta foi constatada ("transportar para o Brasil pessoa que esteja sem documentação migratória regular"), identificando todos os indivíduos a bordo que se encaixam nessa situação com nome, nacionalidade e número do documento de identidade (no caso concreto, número do passaporte).

Quanto à alegação de que o auto não está instruído com os elementos de prova, vale lembrar que os policiais que assinam o auto de infração e notificação têm fé-pública e que as informações e documentos que serviram para comprovar a infração foram fornecidas pelos próprios responsáveis pela embarcação.

Caso a defesa quisesse demonstrar a ausência de ato infracional, bastava apresentar os documentos migratórios da tripulação com devidas exigências legais.

3. Quanto a questão da "situação" dos indivíduos a bordo, na qual a defesa discorre historicamente sobre tripulantes marítimos até chegar ao "Seaman's Book", tal questão também já foi analisada:

"Inicialmente, cumpre esclarecer que "Carteira de Marítimo" é gênero que possui as espécies "Seaman's Book", padrão adotado pela Convenção nº 108 da Organização Internacional do Trabalho, e "Seafares's Identity Document - SID", padrão adotado pela Convenção nº 185 do aludido órgão. Assim, **sendo o Brasil signatário da OIT nº 185 desde 2019, deixou de aceitar o antigo "Seaman's Book"** como documento de identificação válido à imigração, com raras exceções previstas em específicos acordos bilaterais. No caso em tela, **não há acordo de tal natureza nem com a Síria nem com o Egito**. Neste sentido, caberia aos tripulantes do navio YOSOR, portarem passaporte válido com visto exigido pelo Ministério das Relações Exteriores – MRE, como único documento válido à imigração no caso em tela."

Em nota amplamente difundida a Polícia Federal esclarece: "**Para tripulantes de países não signatários da Convenção** e aqueles que mesmo procedentes de países signatários não possuem a SID, **será necessário consultar a regra do Regime Geral de Vistos do Ministério das Relações Exteriores** para verificar se existe o regime de isenções para a respectiva nacionalidade. **Não havendo isenção, a apresentação do respectivo visto é necessária.**

A PF alerta, ainda, que transportar para o Brasil pessoa que esteja sem documentação migratória regular sujeita o transportador à multa prevista no Inciso V do artigo 109 da Lei 13.445/2017." (<https://www.gov.br/pf/pt-br/assuntos/noticias/2023/04/informacoes-sobre-isencao-de-vistos-e-documentacao-de-maritimo>)

Dos pedidos:

Em relação ao pedido de "acolhimento de documentação qual seja: Cópia de Passaporte válido e cópia do *Seaman's*, uma vez que a tripulação não desembarcou do navio YOSOR".

Considerando que Egito e Síria não são signatários da Convenção OIT 185, não é permitido, pela legislação brasileira, aceitar o *Seaman's Book* apresentado. Considerando a exigência de visto para nacionais dos países mencionados, também não é permitido, pela legislação brasileira, autorizar a entrada com passaporte sem o devido visto.

Quanto ao pedido de "que seja considerada admissão excepcional, a situação dos quarenta tripulantes, uma vez que o navio permaneceu atracado por apenas 2 (dois) dias, conforme previsto Lei nº 13.445/2017":

Volto novamente à decisão inicial: "Quanto à questão de permanência a bordo por impedimento, tal situação não elide a aplicação de multa, porque são institutos não necessariamente interdependentes. Sendo exatamente o que foi feito, ou seja, foram impedidos e multados. **A multa é aplicada ao armador por transportar para o Brasil tripulantes sem a documentação de viagem válida. O impedimento de desembarque é aplicado ao tripulante por não possuir a documentação de viagem válida para migração e livre circulação em território nacional.**

Ou seja, o impedimento e a aplicação da multa são institutos distintos, com finalidades e polaridade passiva distintas”.

Ainda, na valoração da multa, não há alteração a ser feita. O valor aplicado de R\$ 1.000,00 por pessoa transportada em situação irregular está em conformidade com o previsto no artigo infringido (artigo 108, VI, da Lei 13.445/2017 - que prevê multa de até um milhão de reais).

Conforme todo o exposto, mantenho a decisão atacada e indefiro o pedido de recurso.

Encaminhe-se ao NEPOM/DREX/SR/PF/SC, para conhecimento e devidas providências.

SILVIA AMÉLIA FONSECA DE OLIVEIRA

Delegada de Polícia Federal
Delegada Regional Executiva/SR/PF/SC



Documento assinado eletronicamente por **SILVIA AMELIA FONSECA DE OLIVEIRA**, Delegado(a) Regional Executivo(a), em 04/10/2023, às 18:13, 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=31799134&crc=1CBE5538.
Código verificador: **31799134** e Código CRC: **1CBE5538**.