



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MJSP - POLÍCIA FEDERAL
NÚCLEO ESPECIAL DE POLÍCIA MARÍTIMA - NEPOM/DREX/SR/PF/SC

Decisão nº 144884066/2026-NEPOM/DREX/SR/PF/SC

Processo: 08490.006577/2025-29

Assunto: Decisão Homologatória - Auto de Infração e Notificação 1310_00019_2025 navio YOSOR

Interessado: HABIBS AGÊNCIA MARÍTIMA/WILSON SONS SHIPPING SERVICES

Endereço eletrônico: juniormaesadv@gmail.com/operation.imbituba@wilsonsons.com.br

Trata-se de 1ª Defesa Administrativa apresentada por HABIBS AGÊNCIA MARÍTIMA, na qualidade de representante do armador JOSTAR LTD LTD, proprietário da embarcação YOSOR, de bandeira da Tanzânia, em face do Auto de Infração nº 1310_00019_2025, lavrado pelo controle migratório desta unidade, em razão da entrada no território nacional de tripulantes estrangeiros sem a devida documentação migratória regular, em violação ao art. 109, inciso V, da Lei nº 13.445/2017.

A penalidade imposta totalizou o valor de R\$ 41.000,00 (quarenta e um mil reais), considerando a condição econômica do infrator e a reincidência, nos termos da legislação vigente.

Em sua defesa, a autuada sustenta, em síntese: (i) ilegitimidade passiva do agente marítimo, por alegar que não seria responsável pelo transporte e ingresso de tripulantes no país; (ii) aplicação da lei do pavilhão do navio, com fundamento na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), no Código de Bustamante de 1928 e na Convenção do Trabalho Marítimo (MLC 2006); (iii) inexistência de infração, sob o argumento de que a tripulação não desembarcou no território nacional; e (iv) pedido subsidiário de redução do valor da multa aplicada.

Quanto ao prazo, a defesa foi apresentada tempestivamente, uma vez que protocolada dentro do prazo legal de 10 (dez) dias contados da ciência da autuação, conforme previsto no art. 3º, § 3º, da Instrução Normativa nº 198-DG/PF, de 16 de junho de 2021.

É o relatório.

A recorrente alega que a "WILSON SONS SHIPPING SERVICES, foi contratada para agenciar a embarcação YOSOR, esclarecendo, entre outras questões que a WILSON SONS SHIPPING SERVICES é parte ilegítima para constar na autuação, pois somente atua como agência de navegação, não tendo qualquer ingerência ou autonomia quanto a rotina da embarcação". Razão pela qual não poderia ser responsabilizada pela irregularidade migratória da tripulação.

Referida tese não merece prosperar.

O art. 109, inciso V, da Lei nº 13.445/2017 (Lei de Migração) é expresse ao estabelecer que constitui infração administrativa passível de multa a conduta de transportar para o Brasil pessoa que esteja sem documentação migratória regular, recaindo a sanção sobre o armador ou seu representante legal.

A embarcação YOSOR está registrada com armador JOSTAR LTD, representada pela a WILSON SONS SHIPPING SERVICES LTDA, conforme consignado no Documento Único Virtual (DUV) correspondente. É inequívoco que a persecução administrativa recai sobre quem deu causa ao fato gerador ou quem figura como representante legal do armador no território nacional.

DATAS E HORAS DA ESTADIA			
Chegada prevista ⓘ 27/09/2025 07:00	Atracação prevista ⓘ 27/09/2025 07:00	Desatracação prevista ⓘ 30/10/2025 19:00	Saída prevista ⓘ 30/10/2025 19:00
Chegada efetiva ⓘ 27/10/2025 20:10	Atracação efetiva ⓘ 27/10/2025 20:10	Desatracação efetiva ⓘ 30/10/2025 20:40	Saída efetiva ⓘ 30/10/2025 20:40

EMBARCAÇÃO			
Número IMO ou inscrição ⓘ 7819113	Nome YOSOR	Bandeira Tanzânia	Área de navegação LONGO CURSO

AGÊNCIA DE NAVEGAÇÃO			
Nome da agência de navegação WILSON SONS SHIPPING SERVICES LTDA	CPF do representante da viagem 101.548.619-36	Telefone do representante (48) 3255-1585	E-mail do representante operation.imbituba@wilsonsons.com.br

Nº IMO 7819113	Nome da embarcação YOSOR	Nº da inscrição da autoridade marítima
Nome da sociedade classificadora PMDS	Bandeira Tanzânia	Nº internacional do registro 43602-12-B
Nº provisório do registro	Tipo de embarcação Carga Viva	Armador proprietário JOSTAR LTD
País do armador proprietário Virgens, Ilhas (Britânicas)	Ano de fabricação 1982	Nº do PRPM ⓘ

A abertura do Documento Único Virtual (DUV) e a inclusão da qualificação e documentação dos tripulantes no sistema Porto Sem Papel (PSP) são atos que somente poderiam ser executados pelo agenciador marítimo legalmente nomeado e com acesso autorizado ao sistema. Na ausência dessa atuação, o navio YOSOR sequer teria autorização de entrada no porto, o que evidencia a corresponsabilidade administrativa do agente marítimo.

Conforme consolidado entendimento administrativo desta unidade, os agentes marítimos detêm a confiança do Estado Brasileiro no desempenho das transações comerciais portuárias, sendo essencial sua responsabilização para assegurar a efetividade da persecução administrativa, evitando que armadores estrangeiros se furtassem às normas nacionais pela simples interposição de agentes locais. Caso contrário, a fiscalização migratória nos portos nacionais restaria esvaziada.

Ademais, na hipótese de responsabilização, o agente marítimo sempre poderá exercer ação regressiva em face do armador contratante no âmbito das relações comerciais privadas que mantêm entre si.

Cumprido destacar que a HABIBS AGÊNCIA MARÍTIMA não apresentou documentação que a habilite como representante do armador, razão pela qual a ilegitimidade passiva a ser suscitada é da HABIBS AGÊNCIA MARÍTIMA e não da WILSON SONS SHIPPING SERVICES.

Rejeita-se, portanto, a preliminar de ilegitimidade passiva da WILSON SONS SHIPPING SERVICES.

A recorrente invoca a lei do pavilhão — com fundamento na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), no Código de Bustamante de 1928 e na Convenção do Trabalho Marítimo (MLC 2006) — para sustentar que as relações jurídicas internas da embarcação, incluindo a situação laboral da tripulação, seriam regidas pela legislação da Tanzânia, afastando a competência das autoridades brasileiras.

O argumento não encontra respaldo na hipótese dos autos.

A lei do pavilhão rege, de fato, as relações internas da embarcação, tais como a disciplina de bordo, os contratos de trabalho da tripulação e as responsabilidades entre armador e marítimos. Contudo, tal princípio não afasta a aplicação da legislação brasileira quando a embarcação adentra o território nacional e submete-se ao controle soberano do Estado brasileiro, especialmente em matéria de controle migratório e de entrada de pessoas no território nacional.

O próprio Código de Bustamante, invocado pela recorrente, é expresso ao distinguir as esferas de aplicação, ao dispor no art. 280 que “o reconhecimento do navio, o pedido de práctico e a polícia sanitária dependem da lei territorial”, demonstrando que, para fins de fiscalização do Estado do porto, aplica-se a lei local — inclusive, por extensão lógica, para fins de controle migratório.

A MLC 2006, da mesma forma, não confere imunidade ao armador ou ao agente marítimo frente às normas de controle de fronteiras dos países onde o navio atraca. O art. V, item 2, da referida Convenção, mencionado pela recorrente, trata da obrigação do Estado da bandeira de exercer controle sobre embarcações que arvoem sua bandeira, o que em nada obsta o exercício do poder de polícia migratória pelo Estado do porto.

O Brasil, ao ratificar a MLC 2006 e ao ser signatário da CNUDM, não abdicou de sua competência soberana para fiscalizar e controlar a entrada de pessoas em seu território. A legislação migratória brasileira — Lei nº 13.445/2017 e Decreto nº 9.199/2017 — aplica-se plenamente às embarcações que aportam em portos nacionais.

Rejeita-se, por conseguinte, o argumento de inaplicabilidade da legislação brasileira com fundamento na lei do pavilhão.

A recorrente sustenta que não houve infração, pois a tripulação não teria desembarcado no território brasileiro, argumentando que "estar a bordo de um navio" não seria sinônimo de "transportar para o Brasil".

Tal tese não pode ser acolhida.

A tese parte de uma premissa equivocada sobre o próprio conceito de "entrada" para o Estado Brasileiro. O tipo infracional previsto no art. 109, inciso V, da Lei nº 13.445/2017 – "transportar para o Brasil pessoa que esteja sem documentação migratória regular" – não exige o efetivo desembarque da pessoa no território nacional para que se configure a infração. A entrada irregular se configura no momento em que a embarcação cruza a fronteira marítima – o mar territorial – transportando pessoa sem a devida autorização migratória. A conduta típica é, portanto, o ato de transportar, isto é, trazer ao território brasileiro (incluindo mar territorial, portos e zonas de fiscalização) pessoas sem a documentação migratória regular exigida. O desembarque, ou sua impossibilidade, é mera consequência da irregularidade já consumada, e não um elemento constitutivo do tipo infracional.

Esse entendimento é respaldado pela jurisprudência consolidada dos Tribunais Regionais Federais, que reiteradamente mantêm as multas aplicadas pela Polícia Federal ao reconhecer que a simples manutenção do tripulante a bordo em águas nacionais sem o visto adequado – especialmente quando há exercício de trabalho remunerado – já caracteriza a infração administrativa.

No caso concreto, o navio YOSOR atracou em porto brasileiro com tripulantes que não possuíam visto consular e que não eram nacionais de países signatários da Convenção nº 185 da OIT – o que lhes permitiria a classificação como "tripulante marítimo de longo curso" (código 130 no STI) –, nem se enquadravam em quaisquer outras hipóteses de isenção de visto ou benefício por acordo bilateral internalizado pelo Brasil (classificações 118, 148 ou 201 no STI). Configurada, portanto, a irregularidade migratória da tripulação.

Por fim, quanto ao argumento de que o fato de a Tanzânia não ser signatária da Convenção sobre Trabalho Marítimo (MLC 2006) não invalidaria, por si só, as carteiras de identidade de marítimo emitidas por suas autoridades: embora correto em abstrato, tal argumento é irrelevante para o caso concreto.

A documentação exigida para fins de controle migratório – visto consular ou documentação equivalente nos termos dos acordos bilaterais e da Convenção nº 185 da OIT – não foi apresentada. A carteira de marítimo emitida por país não signatário da Convenção nº 185 da OIT não supre a exigência de documentação migratória regular para ingresso em território brasileiro.

Rejeita-se, por conseguinte, o argumento de inexistência de infração.

A recorrente requer, subsidiariamente, a redução do valor da multa, alegando circunstâncias excepcionais, ausência de dolo e boa-fé, com fundamento no art. 29 da Lei nº 9.784/1999.

A Lei nº 9.784/1999, invocada pela recorrente, aplica-se subsidiariamente ao processo administrativo de apuração de infrações, conforme o art. 27 da Instrução Normativa nº 198-DG/PF/2021. Contudo, a alegada ausência de dolo ou boa-fé não constitui elemento capaz de afastar a infração objetiva prevista na Lei de Migração, tampouco há elementos nos autos que justifiquem a redução do valor da multa aplicada.

A multa foi devidamente quantificada observando-se a condição econômica do infrator, a gravidade da infração e a reincidência, nos termos dos arts. 15 a 17 da Instrução Normativa nº 198-DG/PF/2021, cujos valores mínimo e máximo estão fixados nos arts. 15, § 1º, e no Anexo da referida norma. Não foram apresentados documentos ou provas concretas que demonstrem hipossuficiência econômica ou qualquer circunstância apta a ensejar a redução da penalidade.

Indefere-se, portanto, o pedido subsidiário de redução da multa.

Diante de todo o exposto, com fundamento no art. 7º da Instrução Normativa nº 198-DG/PF, de 16 de junho de 2021, combinado com o art. 109, inciso V, da Lei nº 13.445/2017 e com o art. 306 do Decreto nº 9.199/2017, **NEGO PROVIMENTO** à 1ª Defesa Administrativa apresentada por **HABIBS AGÊNCIA MARÍTIMA**, representante do armador **JOSTAR LTD**, mantendo integralmente o Auto de Infração nº 1310_00019_2025, e a penalidade de multa no valor de R\$ 41.000,00 (quarenta e um mil reais).

Determino as seguintes providências:

1. Publique-se a presente decisão no sítio eletrônico GOV.BR, de forma resumida, disponibilizando a decisão integral ao interessado;
2. Dê-se ciência à interessada do inteiro teor desta decisão, preferencialmente por correio eletrônico;
3. Informe-se à interessada que, caso queira impugnar esta decisão, poderá interpor recurso administrativo no prazo de 10 (dez) dias, contado da data da publicação desta decisão, nos termos do art. 8º da Instrução Normativa nº 198-DG/PF/2021;
4. Mantenha-se controle em planilha própria para acompanhamento do pagamento, e, em caso de inadimplência no prazo fixado, encaminhe-se o processo à Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional para apuração de débito e inscrição em dívida ativa, nos termos do art. 11 da Instrução Normativa nº 198-DG/PF/2021.

MARCO AURÉLIO PEREIRA PEGADO DO NASCIMENTO

Agente de Polícia Federal

Chefe em exercício do NEPOM/DREX/SR/PF/SC



Documento assinado eletronicamente por **MARCO AURELIO PEREIRA PEGADO DO NASCIMENTO, Ordenador de Despesa**, em 09/04/2026, às 10:24, 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=144884066&crc=6243DDAE](https://sei4.pf.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0&cv=144884066&crc=6243DDAE).
Código verificador: **144884066** e Código CRC: **6243DDAE**.

Referência: Processo nº 08490.006577/2025-29

SEI nº 144884066