

DECISÃO Nº 2137131, DE 16 DE NOVEMBRO DE 2022

Processo nº 25761.989850/2020-11

AI5 nº 3229645202 - CVPAF-MG

Autuada: PROAIR SERVIÇOS AUXILIARES DE TRANSPORTE AEREO LTDA.

A empresa PROAIR SERVIÇOS AUXILIARES DE TRANSPORTE AEREO LTDA foi autuada em 22/09/2020 pela(s) irregularidade(s) transcrita(s) abaixo verificada(s) na DOCUMENTAÇÃO DO VEÍCULO DE QTA 009, infringindo os artigos 3º, 6º, 7º, 11; artigo 31, inciso III; e artigo 32, inciso X, todos da Resolução RDC nº 91, de 2016. A(s) conduta(s) foi(ram) tipificada(s) no art. 10, XLI, XXIX, XXXI e XXXII, da Lei nº 6.437, de 1977.

[...]

Ao acompanhar a coleta de água mensal no Aeroporto Internacional Tancredo Neves, em cumprimento ao determinado pela RDC 91/2016, constatou-se que o teor de cloro residual livre (CRL) medido na água potável do veículo de abastecimento (QTA), de número 0009 da Proair, **apresentou resultado insatisfatório de 0,46mg/L in situ**. O teor de CRL deve ser mantido entre 2,0 e 5,0 mg/L, conforme determinado na legislação vigente. Várias notificações têm sido lavradas à empresa desde o ano de 2017 sobre a ineficiência do monitoramento do teor de CRL no veículo de QTA. Resultados insatisfatórios também foram verificados em dezembro de 2019 (0,97mg/L) e janeiro de 2020 (1,31mg/L). O fato apontado evidencia que, na realidade, a execução dos procedimentos não está atendendo o previsto na RDC 91/2016 e no Plano de Gestão da empresa. Ressalta-se que a empresa já foi autuada em 2017, pelo processo 2252008172 (Número local 15/2017) e em 2020, pelo processo 25761.004387/2020-44 (número local 01/2020) por não cumprir com o valor de CRL determinado na faixa de 2,0mg/L a 5,0mg/L. (g.n.)

[...]

Notificada da autuação em 22/09/2020 (fls. 02), a Autuada apresentou sua defesa em 05/10/2020 (fls. 07/19), alegando, em suma, que o teor de cloro residual livre obtido na

água potável do veículo de abastecimento (QTA) e os demais parâmetros medidos apresentaram resultados satisfatórios, conforme a Portaria de Consolidação nº 05, de 2017 (Valor Máximo Permitido - VMP de 5 mg/L). Diz que não houve descumprimento do art. 32, inciso X, da Resolução RDC nº 91, de 2016, pois o mesmo não determina que o teor de cloro seja mantido entre 2,0 e 5,0mg/L, mas que seja de no mínimo 2,0mg/L, cabendo a empresa estabelecer seu plano de trabalho (doc. anexo). Afirma que a água no ato da coleta laboratorial estava dentro dos padrões satisfatórios para o consumo humano.

Entende que uma possível divergência possa estar relacionada à aplicabilidade de legislações para padrões de qualidade da água, mas não compromete a sua qualidade e nem consiste em risco para a saúde pública. Argumenta que, no ato da coleta laboratorial, que ocorreu após o abastecimento do QTA 009, no ponto de oferta do aeroporto (próximo ao Corpo de Bombeiros), ainda não tinha havido tempo para o cumprimento da complementação de cloração da água, mas a água não estava imprópria (CRL 0,46mg/L).

Diz que, conforme malha de atendimento de vôos (anexo), no dia 18/09/2020, não houve abastecimento de água para nenhuma aeronave (planilha de controle de QTA - anexo). Menciona que o local onde a água foi coletada não corresponde ao "momento da entrega ao destino" (aeronaves). Explica que realiza a cloração da água antes do abastecimento da aeronave. Conclui que o enquadramento legal ao caso não está correto, pedindo o cancelamento do AIS em questão e o consequente arquivamento deste processo.

A área autuante, seguindo o preceito do art. 22, §2º, da Lei nº 6.437, de 1977, manifestou-se em 16/10/2020 pela manutenção do AIS, argumentando, em suma, que quando o veículo é trazido/colocado para amostragem da água significa que o mesmo está em operação, ou seja, pronto e em posição no pátio de aeronaves para abastecimento e, desta forma, é imprescindível que a água ali armazenada esteja em plenas condições de potabilidade, o que inclui o teor de cloro residual livre (CRL) de no mínimo 2,0 mg/L para o veículo de abastecimento de água potável das aeronaves.

Afirma que o risco sanitário da utilização de água com teor de cloro residual insatisfatório consiste em colocar passageiros e tripulação de aeronaves em contato com água imprópria para consumo humano. Afirma que o valor de

referência do Anexo I da Resolução RDC n. 91/2016 não se aplica aos veículos de QTA, que devem atender ao disposto no inciso X do artigo 32, que determina que se mantenha um mínimo de 2 ppm de CRL no veículo de QTA.

Com relação à Portaria de Consolidação 5/2017, esclarece que ela determina que é responsabilidade da ANVISA exercer a vigilância da qualidade da água nas áreas de portos, aeroportos e passagens de fronteiras terrestres, conforme os critérios e parâmetros estabelecidos, bem como diretrizes específicas pertinentes, que, no caso, é a Resolução RDC n. 91/2016.

Manifesta que o teor mínimo de cloro no veículo de QTA foi estabelecido em virtude da alta volatilidade do cloro livre e para garantir teor de CRL suficiente para manutenção da água livre de micro-organismos patogênicos mesmo decaindo a concentração ao longo do tempo. A área autuante afirma que a empresa deve garantir que o nível de CRL atenda o preconizado de no mínimo 2,0 a 5,0 mg/L, por 24h, em virtude das possíveis aeronaves que possam solicitar o serviço.

Diz que não há que se falar em medição de CRL no momento do abastecimento de água nas aeronaves devido ao tempo gasto e complexidade das ações para se determinar o teor de CRL na água do QTA, além de que, quando acionado pelo comandante, o atendimento deve ser imediato. Complementa dizendo que a medição da Autuada é mais delicada e demorada, pois a empresa adquiriu um clorímetro que somente faz a medição de CRL na faixa de 0 a 2,5 mg/L, havendo a necessidade de implementar um sistema de diluição da amostra e deve ser feita no ponto de oferta de água potável (SCI) (Instrução de Trabalho - itens 6 e 14.1 - fls. 12/19).

Sobre a alegação de que a água do QTA com o CRL de 0,46mg/L está própria para consumo, afirma que não procede, pois a finalidade de uso do veículo de QTA é garantir que o consumo de água potável dentro da aeronave se mantenha dentro dos níveis de potabilidade exigidos em Lei durante as viagens e por um período maior. Ressalta que as Boas Práticas Sanitárias vêm sendo descumpridas pela autuada, conforme comprovado pelo Certificado de Análise MA 2027702-A (fls. 05), independente das suas respostas às notificações.

Destaca que é possível verificar que o controle é registrado apenas uma vez ao dia, o que demonstra que nem sempre o monitoramento ocorre antes de cada abastecimento de

aeronave, conforme alegado pela autuada. Ressalta que é de responsabilidade do detentor de veículos de abastecimento de água potável **manter o padrão de potabilidade da água contida no veículo**, realizando, de forma adequada e eficaz, os controle necessários, de acordo com a Portaria Consolidação MS 05/2017, Anexo XX, e a Resolução RDC n. 91/2016. Por fim, classificou o risco sanitário da infração como alto tendo em vista suas consequências para a saúde pública (fls. 20/25).

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 o Certificado de Análise MA 2027702-A de fls. 05, que comprova a autoria e materialidade da infração sanitária.

Tal Certificado descreve que a coleta da água para análise ocorreu no Carro Tanque Potável - QTA Proair 009, no dia 18/09/2020 as 10h07min, e teve como resultado o valor de 0,46 mg/L para Cloro Residual Livre, portanto, abaixo do valor de referência mínimo de 2,0 mg/L.

Importante ressaltar que, independente se houve ou não abastecimento de água em aeronaves no dia 18/09/2020, a autuada deveria ter mantido o teor de CRL em no mínimo 2,0 mg/L.

No que se refere à alegação de enquadramento legal incorreto, não merece acolhimento. Houve inobservância ao inciso X do art. 32 da Resolução RDC nº 91, de 2016, e o mesmo foi corretamente indicado no AIS.

Faz-se cabível, por oportuno, excluir da tipificação da conduta descrita no AIS o inciso XXXI do art. 10 da Lei nº 6437, de 1977, considerando que a autuação em questão não se refere a descumprimento de ato emanado da autoridade sanitária, mas de descumprimento da legislação sanitária. Destaco que tal exclusão não prejudica o direito de defesa da autuada, uma vez que, num processo administrativo sancionador, o acusado se defende dos fatos, e não dos dispositivos que lhe são imputados.

Acerca dos processos administrativos sanitários anteriores da empresa autuada mencionados pela área autuante no AIS, no caso, o AIS nº 2252008172 (Número local 15/2017) e o Processo nº 25761.004387/2020-44, entendo que não são capazes de agravar a penalidade da autuada pela reincidência específica prevista no parágrafo único do art. 8º da Lei nº 6437, de 1977, pois, para o primeiro não há trânsito em julgado registrado no Sistema de Informações da Anvisa/DATAVISA, e, para o segundo, há trânsito em julgado datado de 18/11/2021, e, portanto, é posterior à data do cometimento da infração em questão ocorrida em 18/09/2020. Observo que há ainda outro processo administrativo sanitário para esse estabelecimento autuado (CNPJ nº 69.270.833/0014-93), não mencionado pelos servidores autuantes, com enquadramento legal similar (Processo nº [25761.327534/2020-51](#)), mas que também não possui data de trânsito em julgado até o presente momento (consulta no Sistema de Informações da Anvisa/DATAVISA em 14/11/2022).

Com relação às demais alegações da Autuada, entendo que já foram suficientemente contra-argumentadas na manifestação da área autuante, a qual acolho, a teor do que me permite o art. 50, § 1º, da Lei nº 9.784, de 1999.

Isto 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.

A respeito do porte econômico, esta Coordenação encaminhou à empresa autuada o Ofício nº 210/2020/SEI/CAJIS/DIRE4/ANVISA, datado de 28/08/2020 e entregue pelos Correios em 21/09/2020, solicitando comprovação de seu porte, mas até o presente momento não houve resposta. Portanto, considerando a ausência da documentação e que possui o porte “Demais” em seu Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica – CNPJ (CNPJ consultado em 14/11/2022), adoto a classificação como Grande Porte Grupo I para fins de dosimetria da pena.

Ademais, a empresa é reincidente no que se refere a

anteriores condenações por infrações sanitárias (certidão de reincidência emitida em 14/11/2022) e praticou conduta cujo risco sanitário foi classificado como alto pela área autuante (fls. 23).

Importante frisar que a certidão de reincidência emitida em 14/11/2022 é dotada de presunção de legitimidade e veracidade e possui os elementos necessários à identificação do processo transcorrido (25759.599006/2012-00) que deu ensejo à aplicação da pena, bem como aponta a data em que ocorreu o trânsito em julgado (09/05/2017). Portanto, à época do cometimento da infração em tela, em 18/09/2020, 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(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 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 multa no valor de R\$ 75.000,00 (setenta e cinco mil reais), todavia, dobrada para R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais) em face da reincidência.**

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

KASSANDRA DE FREITAS RODRIGUES
Autoridade Julgadora - Portaria nº 516, de 9 de julho de 2020
Coordenação de Análise e Julgamento das Infrações Sanitárias
CAJIS/DIRE-4/ANVISA

Documento assinado eletronicamente por **Kassandra de**



Freitas Rodrigues, Especialista em Regulação e Vigilância Sanitária, em 16/11/2022, às 09:28, 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 **2137131** e o código CRC **AD781CBD**.
