

## **DECISÃO N° 2111295, DE 27 DE OUTUBRO DE 2022**

**Processo nº 25761.327534/2020-51**

**AIS nº 3766765203 - PA-Confins-MG**

**Autuada: PROAIR SERVIÇOS AUXILIARES DE TRANSPORTE AEREO LTDA.**

A empresa PROAIR SERVIÇOS AUXILIARES DE TRANSPORTE AEREO LTDA foi autuada em 28/10/2020 pela(s) irregularidade(s) transcrita(s) abaixo verificada(s) na DOCUMENTAÇÃO DO VEÍCULO DE QTA 009 PROAIR, infringindo o artigo 3º, o artigo 31, inciso III, e artigo 32, inciso X, da Resolução RDC nº 91, de 2016. A(s) conduta(s) foi(ram) tipificada(s) no art. 10, XLI, XXIX, e XXXII, da Lei nº 6.437, de 1977.

[...]

Ao analisar o resultado das análises do programa de controle de qualidade da água potável, coletado mensalmente no Aeroporto Internacional Tancredo Neves, em cumprimento ao determinado pela RDC 91/2016, constatou-se que o teor de cloro residual livre (CRL) na água potável do veículo de abastecimento (QTA), de número 0009 da Proair, do mês de outubro/2020 apresentou resultado insatisfatório - 1,02 mg/L (CERTIFICADO DE ENSAIO MA2030980 - A). O teor de CRL deve ser mantido entre 2,0 e 5,0 mg/L, conforme determinado na legislação vigente. Somente neste ano de 2020, a empresa já foi autuada outras duas vezes pela mesma infração através dos processos 25761004387/2020-44 e 25761989850/2020-11.

[...]

Notificada da autuação em 29/10/2020 (fls. 02), a Autuada apresentou sua defesa em 12/11/2020, alegando, em suma, que não houve emissão do termo de inspeção sobre a abordagem do QTA 009, no ato do abastecimento da aeronave no dia 08/10, pelo que conclui que não houve descumprimento do art. 32, inciso X, da Resolução RDC nº 91, de 2016. Diz que também não houve descumprimento do artigo 31, inciso III, pois o resultado do teor de cloro residual livre (CRL) obtido na água potável do veículo de abastecimento QTA nº 009 da PROAIR estava satisfatório, pois está de acordo com os níveis de

potabilidade para água para consumo humano de 0,2 a 5mg/L, conforme Resolução RDC nº 91, de 2016 (Anexo I, CRL de 0,2 - 2 mg/L) e Portaria de Consolidação nº 05, de 2017 (Valor Máximo Permitido - VMP de 5 mg/L).

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 no ato da coleta laboratorial, que ocorreu após o abastecimento do QTA 009, no ponto de oferta do aeroporto, ainda não tinha havido tempo para o cumprimento da complementação de cloração da água, mas a água não estava imprópria. Explica que realiza o prévio monitoramento e 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 14/11/2020 pela manutenção do AIS (fls. 29/34), 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.

Ressalta 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. Afirma que, na suposição de que tenha sido realizada a correção do teor de CRL como alega a empresa, deve ter sido feita como medida corretiva após a coleta. Diz que a empresa omitiu os voos que partiram entre 06h25min e 11h20min, que estiveram em operação antes da coleta da água no QTA, conforme pode ser visto na planilha disponibilizada pela BH Airport, com voos da Gol atendidos pela Autuada em 08/10/2020.

Quanto à ausência de termos de inspeção, esclarece que o programa de controle de água potável contempla coleta mensais de água em vários pontos do aeroporto e os laudos são encaminhados todos os meses pela BH Airport para análise e acompanhamento da ANVISA, e, ao recebe-los, avalia e adota as providências necessárias, que, no caso, ocorreu em 28/10/2020

as 20h. Diz ainda que, no mínimo semestralmente, a ANVISA local acompanha todo o processo relacionado ao sistema de abastecimento de água potável do aeroporto.

Afirma que o valor de referência do Anexo I da 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 RDC 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. 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, e 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 e houve a necessidade de implementar um sistema de diluição da amostra.

O procedimento descrito pela empresa explicita que a medição do teor de CRL demanda cuidado, tempo, treinamento do operador e, portanto, deve ser feita com o veículo de QTA ainda estacionado no ponto de oferta de água potável (SCI) (itens 6 e 14.1 da Instrução de Trabalho - fls. 13/28). Ainda, diz que não há que se falar em medição de CRL a cada abastecimento ou apenas no momento da entrega ao consumo, pois, quando acionado pelo comandante, o atendimento deve ser imediato. Informa que, no momento da coleta, não havia qualquer indicação de que o veículo de QTA 0009 não estivesse apto para abastecimento das aeronaves e que o mesmo estava estacionado na área operacional a ele destinada.

Quanto à alegação de que a água do QTA com o CRL de 1,02 mg/L está própria para consumo 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. Alega que, considerando as demais autuações e a permanência da inadequação da água aos padrões de potabilidade definidos, a empresa não está cumprindo a legislação sanitária e o seu próprio Plano de Gestão de Água e Instrução de Trabalho. Por fim, classificou o risco sanitário da infração como alto tendo em vista suas consequências para a saúde pública (fls. 04/28).

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 Ensaio MA2030980 - A de fls. 03/v03, 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, no dia 08/10/2020 às 11h40min, e teve como resultado o valor de 1,02 mg/L para Cloro Residual Livre, portanto, abaixo do valor de referência mínimo de 2 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.

Acerca do risco sanitário da infração, transcrevo parcialmente a manifestação da área autuante às fls. v32:

[...]

O cloro residual existente na água potável atua como um agente desinfetante. Desta forma, sua ação está relacionada com a eliminação ou inativação de micro-organismos que poderiam causar doenças no ser humano.

Baixos níveis de cloro residual comprometem a adequada desinfecção da água potável e podem levar à multiplicação de micro-organismos potencialmente patogênicos, que, por sua vez, podem causar inúmeras doenças de interesse da saúde pública. Por outro lado, níveis de cloro residual acima do permitido podem causar

danos à saúde individual e coletiva, uma vez que o limite máximo, e seguro, de 5,0 mg/L de CRL está descrito na Portaria Consolidação MS 05/2017, Anexo XX, e assim deve ser observado.

Portanto, 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. Esta água, de qualidade e potabilidade incertas, pode levar à disseminação fácil e rápida de doenças - já que em horas estes meios de transporte cruzam o Brasil e até mesmo o mundo - que podem ter sérias consequências para a saúde pública.

[...]

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 25/10/2022), 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 27/10/2022) e praticou conduta cujo risco sanitário foi classificado como alto pela área autuante (fls. v32).

Importante frisar que a certidão de reincidência

emitida em 27/10/2022 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 08/10/2020, 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 27/10/2022, às 11:58, 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](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 **2111295** e o código CRC **575B6D8D**.

---