



EGRÉGIO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL

EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR

MINISTRO RELATOR GILMAR MENDES

ADPF nº. 529

ASSOCIAÇÃO AGRICULTURA FORTE, entidade da sociedade civil sem fins lucrativos e representativa de classe, já admitida como ***amicus curiae***, vem, respeitosamente a presença de Vossa Excelência, apresentar **manifestação** sobre o mérito da arguição de descumprimento de preceito fundamental nº. 529, movida pelo Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola – SINDAG, pelas seguintes razões de fato e de direito que passa a aduzir:

Esta manifestação visa solicitar a PROCEDÊNCIA da presente arguição de descumprimento de preceito fundamental, para que a autorize o uso da aviação agrícola no Município de Boa Esperança - ES. Para tanto, apresenta-se uma série de considerações:

CONSIDERANDO que a atividade do setor agrícola é uma das mais importantes da economia brasileira, pois responde por parte significativa do PIB brasileiro na atualidade, responsável por quase R\$100 bilhões em volume de exportações em conjunto com a pecuária, segundo dados da Secretaria de Relações Internacionais do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (SRI/Mapa). A produção agrícola no Brasil, portanto, é uma das principais responsáveis pelos valores da balança comercial do país.

CONSIDERANDO que ao longo da história, o setor da agricultura no Brasil



passou por diversos ciclos e transformações, indo desde a economia canavieira, pautada principalmente na produção de cana-de-açúcar durante o período colonial, até as recentes transformações e expansão do café e da soja. Atualmente, essas transformações ainda ocorrem, sobretudo garantindo um ritmo de sequência às transformações técnicas ocorridas a partir do século XX, como a mecanização da produção e a modernização das atividades. Esta modernização atingiu todos os setores da agricultura nos últimos tempos. Dentre eles, destacamos a evolução e tecnificação do setor da aviação agrícola no Brasil, que tem passado por constantes transformações nos últimos tempos, fazendo com que o Brasil tenha hoje a segunda maior frota mundial de aeronaves e uma das mais seguras frotas do planeta.

CONSIDERANDO que do ponto de vista jurídico, a aviação agrícola é uma das atividades mais regulamentadas deste país. Desta forma, exercendo seu poder, a União já editou diversas normas que versam sobre a proteção ao meio ambiente e a atividade de aviação agrícola, entre elas, o Decreto-Lei nº 917/69 e o Decreto 86.765/81. Como nenhuma lei posterior revogou tais decretos, seja pela declaração expressa ou pela regulação inteira da matéria, invoca-se o contido no Decreto 86.765 em seu art. 1º: “Compete ao Ministério da Agricultura propor a política para emprego da aviação agrícola, visando orientação, supervisão e fiscalização de suas atividades, de acordo com as normas previstas neste regulamento.”. Portanto, de acordo com a lei federal, cabe ao Ministério da Agricultura fiscalizar a aviação agrícola.

CONSIDERANDO que, em seguida, o art. 4º, inc. VII do mesmo dispositivo deixa claro:

“Art. 4º - Ao Ministério da Agricultura e do Abastecimento compete: (...)

VII – fiscalizar as atividades da Aviação Agrícola no concernente à observância das normas de proteção à vida e à saúde, do ponto de vista operacional e das populações interessadas, bem como das de proteção à fauna e à flora, articulando-se com os órgãos ou autoridades competentes para aplicação de sanções dessa atividade.”

Tal dispositivo, ademais, praticamente repete o Decreto-Lei nº 917/69, em seu art. 3º, alínea “f”. Logo, não podem os demais entes da Federação, agora, impor outras regras e outra fiscalização, pois há lei federal regulando a matéria.

CONSIDERANDO que na fiscalização, o Ministério da Agricultura enquadra-se inclusive como órgão setorial do SISNAMA – Sistema Nacional do Meio Ambiente,



previsto na Política Geral do Meio Ambiente, regulado pela Lei 6.938,/81. Segundo a lição de AFONSO DA SILVA, com base no art. 6º, da Lei 6.938/81, o SISNAMA é integrado por órgãos setoriais, que são “entidades integrantes da Administração Pública Federal direta ou indireta, cujas atividades estejam, total ou parcialmente, associadas às de preservação da qualidade ambiental ou de disciplina do uso de recursos ambientais”¹. AFONSO DA SILVA também destaca que a atuação de todo o SISNAMA **será efetivado mediante articulação coordenada dos órgãos** que o constituem, de acordo com o Decreto 99.274, de 1990, art. 14, observando que “nas atividades de licenciamento, fiscalização e controle deverão ser evitadas exigências burocráticas excessivas ou pedidos de informações já disponíveis”². Ora, se já há um Ministério cuidando de forma eficiente e especializada do assunto, nada justifica, seja do ponto de vista jurídico, como do prisma social, a realização de nova fiscalização e registro, muito menos uma legislação municipal para tratar do tema, ainda mais quando a União exerceu de modo pleno a sua competência legislativa.

CONSIDERANDO que a aviação agrícola é ainda regida pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, devendo obedecer ao regramento imposto pela legislação aeronáutica (Código Brasileiro do Ar - Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 e regulamentos, em especial o **REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL RBAC nº 137**, de 30 de maio de 2012, que cuida da CERTIFICAÇÃO, ESPECIFICAÇÕES OPERATIVAS E OUTROS REQUISITOS PARA OPERAÇÕES AEROAGRÍCOLAS). Assim, somente a ANAC pode dispor sobre interdição e liberação de aeronaves para voo, sendo ilegítima qualquer tentativa, estadual ou municipal, de interdição de aviões agrícolas, até porque a alínea “g” do art. 3º do Decreto-Lei nº 917/69 prevê que a suspensão ou cancelamento de registro de empresas de aviação agrícola é prerrogativa do MAPA.

CONSIDERANDO que, no exercício da sua competência legislativa, a União editou várias regras sobre o emprego de defensivos agrícolas, inclusive via aérea, de modo que não cabe agora o Município, em direção totalmente oposta e sem qualquer razoabilidade, simplesmente proibir a atividade de aviação agrícola.

CONSIDERANDO que, para garantir a segurança das aplicações, entre as várias obrigações das empresas aeroagrícolas, elas precisam ter na equipe um engenheiro agrônomo e um técnico agrícola com especialização em operações aeroagrícolas, um funcionário responsável pelo Sistema de Gerenciamento da

¹ SILVA, José Afonso da. *Curso de Direito Constitucional*. pág. 225.

² SILVA, José Afonso da. ob. cit., pág. 226.



Segurança Operacional da empresa (SGSO, que obriga todos a seguirem o plano de segurança da empresa), além do piloto altamente qualificado (ele tem que ser primeiro piloto comercial e completar 370 horas de voo para aí conseguir se matricular em um curso de piloto agrícola). Além disso, para CADA aplicação é preenchido um relatório com informações dos profissionais, produto, condições meteorológicas, mapa do DGPS do avião com a localização da área aplicada e como foi cada sobrevoo, entre outros dados, conforme INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 02, de 03 de janeiro de 2008, do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, que aprova normas de trabalho da aviação agrícola. Esses relatórios são enviados mensalmente ao Ministério da Agricultura.

CONSIDERANDO que a aviação agrícola está entre os setores que mais evoluíram, tecnologicamente, dentro da agricultura brasileira, além da qualificação da equipe e do piloto, de modo que a velocidade, a segurança e a precisão da aviação vem da alta tecnologia embarcada, onde destacam-se o uso do **DGPS**: Muito mais preciso (margem de erro de 15 centímetros) e rápido do que o GPS usado em automóveis, o GPS Diferencial (daí o “D” no nome abreviado) recebe as coordenadas da área tratada e indica com precisão cada faixa (“passada”) que o avião precisa dar sobre a lavoura. O aparelho também armazena todos os dados da aplicação (área tratada, quantidade de litros por hectare, etc) e ainda gera um mapa preciso de cada trajeto do avião (onde ele passou com o sistema de aplicação aberto, onde ele vez a volta e por onde se deslocou até a área), que é anexado à documentação enviada ao Ministério da Agricultura. **LIGHTBAR**: Uma espécie de “mira” que fica no nariz do avião, conectada ao DGPS e que indica a linha de cada faixa sobre a lavoura – assim o piloto não precisa olhar para o painel para localizar cada “tiro”. **FLUXÔMETRO**: Instrumento que, como o nome diz, controla a quantidade de produto aplicado, conforme a velocidade do avião. Assim se garante a quantidade adequada em cada ponto da aplicação. Ligado ao DGPS, o fluxômetro ainda controla automaticamente a abertura e o fechamento do sistema de pulverização exatamente quando o avião entra e sai de cada faixa. **VÁLVULA BY-PASS**: Situada entre o hopper (tanque de produto) do avião e as barras, ela faz a abertura e fechamento do sistema de pulverização. Quando fechada, provoca uma pressão negativa nas barras, o que aumenta a segurança contra perda de produtos fora da zona de aplicação – além da vedação normal dos bicos. **VÁLVULAS DE SEGURANÇA INDIVIDUAIS**: Além da acima citada “válvula By-pass”, CADA bico ou atomizador é dotado, obrigatoriamente, de uma válvula individual, que tem a finalidade de evitar “vazamentos” ou



“gotejamentos” no caso de a válvula principal, acidentalmente, por algum defeito, não vede completamente ao ser acionada. As válvulas individuais então atuam imediata e automaticamente, vedando o sistema. Desta forma, fica reduzida praticamente a zero a possibilidade de aspersão do produto sobre áreas que não a objeto de tratamento, durante os sobrevoos daquelas, manobras estas necessárias para as curvas de retorno à lavoura, ou, ainda, que haja contaminação nas áreas sobrevoadas no deslocamento da aeronave desde a pista até a lavoura.

TECNOLOGIA EMBARCADA

FLUXÔMETRO

Instrumento que, como o nome diz, controla a quantidade de produto aplicado, conforme a velocidade do avião. Assim se garante a quantidade adequada em cada ponto da aplicação. Ligado ao DGPS, o fluxômetro ainda pode controlar, se desejado, automaticamente a abertura e o fechamento do sistema de pulverização exatamente quando o avião entra e sai de cada faixa. Sistemas DGPS avançados, em conjunto com fluxômetros, podem ainda variar a dose de produto aplicado, sobre cada setor da lavoura, de acordo com a prescrição agrônômica.

BARRA DE LUZES

Uma espécie de “mira” que fica no nariz do avião, conectada ao DGPS e que indica a linha de cada faixa sobre a lavoura — assim o piloto não precisa olhar para o painel para localizar cada “tro”.



DGPS

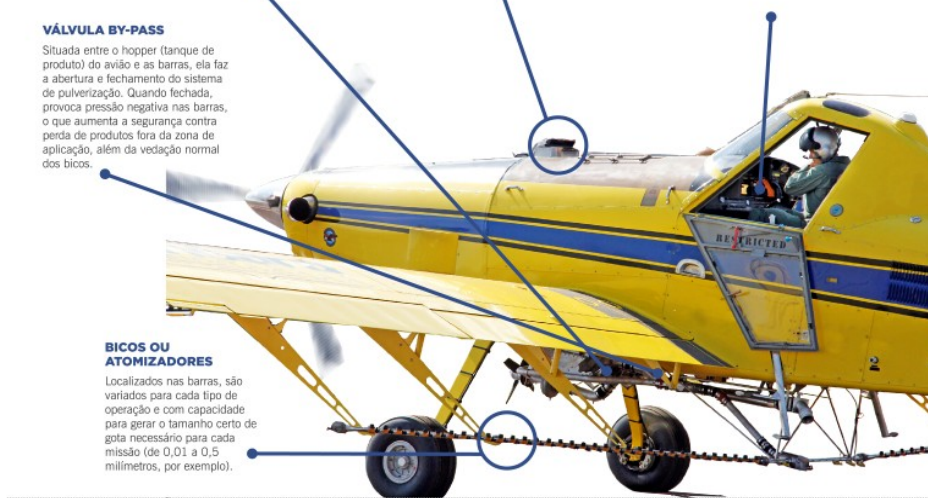
Muito mais preciso (margem de erro de 15 centímetros) e rápido do que o GPS usado em automóveis, o GPS Diferencial (del o “D” no nome abreviado) recebe as coordenadas da área tratada e indica com precisão cada faixa (passada) que o avião precisa dar sobre a lavoura. O sistema também pode armazenar todos os dados da aplicação (área tratada, quantidade de litros por hectare etc.) e ainda gera um mapa preciso de cada trajeto do avião (onde ele passou com o sistema de aplicação aberto, onde ele fez a volta e por onde se deslocou até a área).

VÁLVULA BY-PASS

Situada entre o hopper (tanque de produto) do avião e as barras, ela faz a abertura e fechamento do sistema de pulverização. Quando fechada, provoca pressão negativa nas barras, o que aumenta a segurança contra perda de produtos fora da zona de aplicação, além da vedação normal dos bicos.

BICOS OU ATOMIZADORES

Localizados nas barras, são variados para cada tipo de operação e com capacidade para gerar o tamanho certo de gota necessário para cada missão (de 0,1 a 0,5 milímetros, por exemplo).



CONSIDERANDO que a legislação brasileira obriga que todas as empresas de aviação agrícola tenham um pátio de descontaminação, licenciado pelo órgão ambiental, onde as aeronaves são lavadas sobre um piso de concreto impermeável e a água com resíduos de produtos vão para um sistema de tratamento com ozônio, para quebrar o princípio ativo das moléculas nocivas. O que sai daí vai para um tanque impermeabilizado, onde a água evapora e nenhum produto vai para o lençol freático. O pátio de descontaminação garante 100% de controle em todas as aplicações, visto que após as pulverizações, as aeronaves passam por um rígido processo de limpeza.



CONSIDERANDO que no Brasil existem 240 empresas de aviação agrícola, sendo que o setor conta com uma ferramenta de gestão de documentos aberta a todas as empresas, que é o SISVAG – Sistema Nacional de Documentação. Com isso, o setor espera que todas as empresas estejam adequadas a extensa legislação vigente, garantindo assim a segurança de toda a comunidade. Dessa forma, também é possível verificar a transparência das informações e capacitação dos profissionais do setor. Além de checklists atualizados de tudo o que pede cada órgão regulador, existem os pareceres oficiais sobre suas exigências. Além de dar segurança aos operadores de que estão atendendo a todas as exigências sobre si, a ideia do sistema é incentivar a proatividade dos empresários em estreitarem suas relações com esses órgãos, dentro do princípio da transparência. Dando também segurança para que os empresários promovam ações de aproximação com a sociedade, gerando confiança sobre as boas práticas do setor.



Olá! Para buscar os documentos selecione o segmento e clique em pesquisar.

1 SELECIONE O SEGMENTO

ESTADO + ÓRGÃO FISCALIZADOR

PESQUISAR

2 BUSCA POR PALAVRA CHAVE

CONSIDERANDO que o setor já possui uma extensa carga de legislação, mesmo assim a aviação agrícola brasileira possui desde 2013 um selo de qualidade operacional e ambiental, que é de adesão voluntária e já abrange 60% das empresas do setor. Trata-se do programa Certificação Aeroagrícola Sustentável/CAS, que é apoiado coordenado por três universidades públicas: as federais de Lavras (UFPA) e de Uberlândia (UFU), em Minas Gerais, e a Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (UNESP), em Botucatu/SP. O CAS se baseia na qualificação permanente do pessoal envolvido nas atividades aeroagrícolas (desde os pilotos até a equipe administrativa, passando pelos técnicos em solo) e na adoção constante da tecnologia de ponta e rotinas de eficiência – além de manter equipamentos sempre calibrados, a ideia é automatizar cada vez mais os sistemas de aplicação (abertura e fechamento do sistema, etc), deixando o piloto livre para se preocupar apenas com o voo.

CONSIDERANDO que a deriva é uma das principais preocupações de todos no setor e obviamente dos órgãos fiscalizadores, já há no mercado uma clínica de aviação agrícola, onde se consegue, com equipamento de última geração, verificar qual a largura de faixa ideal de uma aplicação para ter o melhor rendimento sobre a lavoura e com o menor risco de deriva. Sendo que na IN 02/2008, do MAPA, todos os



critérios para se evitar a deriva estão muito bem expressos. Estudos comprovam que é possível controlar a deriva e realizar aplicações em completa segurança, conforme resultados de um estudo que segue em anexo.



CONSIDERANDO que a região em questão possui vocação para a **produção de cana de açúcar**, e também **reflorestamento**, sendo estas culturas hoje altamente dependentes da aviação agrícola, por conta da impossibilidade de entrar via terrestre no canal para a aplicação de defensivos, inclusive biológicos, assim como da ineficiência de pulverizar florestas por tratores ou com aplicadores costais³.

CONSIDERANDO que no estado do Espírito Santo outras Câmaras de Vereadores, muitas vezes movidas por preconceitos e desinformação, ameaçam implementar proibição idêntica, assim como já ocorreu nos municípios de Vila Valério (ES) - Lei 550, de 2011, e de Nova Venécia (ES) - Lei 3.121, de 2011, urge a necessidade do SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL pacificar a questão e trazer segurança para a agricultura capixaba e nacional, definindo a incompetência das municipalidades para proibir esta importantíssima ferramenta da agricultura.

³Aviação agrícola é alternativa para obter mais eficiência:
https://www.diariodaregiao.com.br/index.php?id=/economia/materia.php&cd_matia=742999



Diante do exposto, a **ASSOCIAÇÃO AGRICULTURA FORTE**, com fulcro no art. 6º., parágrafo 1º, da Lei 9882/1999, combinado com o art. 138 do CPC, apresenta sua manifestação, para que seja **reconhecida a inconstitucionalidade da Lei Municipal nº 1.649/17 do Município de Boa Esperança-ES**, por trazer enormes prejuízos para a agricultura capixaba, o que viola os princípios da livre iniciativa e do direito ao trabalho, somada à incompetência da Municipalidade para tratar da aviação agrícola, pois se aborda legislação sobre direito civil, comercial, agrário, aeronáutico, do trabalho, navegação aérea e condições para o exercício de profissões, matérias de competência privativa da União, nos termos do art. 22, incisos I, X, e XVI, da Constituição Federal⁴.

Nestes termos, pede deferimento.

Brasília/DF, 5 de novembro de 2018.

RICARDO VOLLBRECHT

OAB/RS 39.143 – OAB/SP 163.830

EDUARDO KÜMMEL

OAB/RS nº 30.717

⁴ CF, Art. 22. **Compete privativamente à União** legislar sobre:

I - direito **civil, comercial**, penal, processual, eleitoral, **agrário**, marítimo, **aeronáutico**, espacial e do trabalho

(...)

X - regime dos portos, **navegação** lacustre, fluvial, marítima, **aérea** e aeroespacial;

XI - trânsito e transporte;

(...)

XVI - organização do sistema nacional de emprego e **condições para o exercício de profissões**;