



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 4.464-F, DE 2004

(SUBSTITUTIVO DO SENADO FEDERAL AO PROJETO DE LEI Nº 4.464-D, DE 2004)

Estabelece medidas para o controle da avifauna nas imediações de aeródromos.

Autor: Deputado DELEY

Relator: Deputado VICENTE CÂNDIDO

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 4464 de 2004, propõe estabelecer medidas para o controle da avifauna nas imediações de aeródromos.

Submete-se ao exame da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJC), sujeito à apreciação conclusiva pelas comissões (art. 24 II - RICD), o Substitutivo do Senado Federal ao Projeto de Lei nº 4.464, de 2004, que dispõe sobre o controle da fauna nas imediações de aeródromos.

De autoria do Deputado DELEY, a proposição foi revisada no Senado Federal, como Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 74, com tramitação pelas Comissões de Relações Exteriores e Defesa Nacional (CRE), de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA) e de Serviços de Infraestrutura (CI).

Tendo sido aprovada terminativamente, com Emenda Substitutiva, pela Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal, a matéria retornou à Câmara dos Deputados, sendo apresentada em 05/09/2011, nos termos do art. 65, parágrafo único, da Constituição da República Federativa do Brasil, e distribuída, em 16 do mesmo mês, à apreciação da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, da Comissão de Viação e Transportes e da Comissão Constituição e Justiça e de Cidadania (arts. 24, II e 54 RICD), em regime de tramitação ordinária e sujeita à apreciação à Conclusiva pelas Comissões (art. 24 II).

É importante ressaltar, que a aviação é um elemento primordial ao avanço da economia, principalmente em países em desenvolvimento, como o Brasil. Apesar de apresentar um elevado nível de segurança operacional, muitos esforços vêm sendo realizados para aprimorá-lo ainda mais, visto que, um acidente traz consigo, além de perdas de vidas humanas, consequências financeiras, de reputação para a empresa e de cunho emocional para os trabalhadores do setor.

O contexto atual da aviação requer constante evolução de métodos e técnicas capazes de produzir sistemas, equipamentos e ações de gerência



CÂMARA DOS DEPUTADOS

que possam mitigar o risco de acidentes ou incidentes. A possibilidade de colisão com aves nas diversas altitudes e fases de voos é presente e necessita que medidas preventivas ou corretivas sejam postas em prática.

A incidência de colisão de aeronaves com pássaros tende a aumentar a cada dia, tendo em vista o aumento do número de voos, a homologação de novos aeroportos em regiões remotas, o crescimento urbano desordenado e uma série de fatores que levam a comunidade de aviação civil a preocupar-se com o tema.

O Brasil se destaca na aviação mundial, devido aos baixos índices de acidentes registrados. Entretanto, no ano de 2012, até o dia 06/06/2012, foram reportadas 1553 ocorrências, entre colisões, quase colisões e avistamentos de aves nas proximidades de aeródromos, com potencial risco à atividade aérea.

Perigo aviário é o risco potencial de colisão com ave ou bando de aves, no solo ou no espaço aéreo. O risco de acidente aeronáutico causado pela colisão com aves é composto por duas variáveis: a probabilidade de colisão e a gravidade da colisão.

A probabilidade de colisão de aeronaves com aves é dada em função da quantidade de aves presentes nas rotas de voo e do número de vezes que estes elementos se cruzam no espaço aéreo. Já a intensidade dos danos e lesões decorrentes da colisão entre uma aeronave e uma ave é dada em função da velocidade da aeronave e da massa da ave. Quanto mais pesada for a ave, maior será a carga de impacto sobre a aeronave a uma determinada velocidade de voo.

O momento resultante do impacto entre uma ave e uma aeronave varia de acordo com o peso da ave e a velocidade do avião. Para exemplificar, a força de impacto de uma ave de 02 Kg com uma aeronave a 300 Km/h pode chegar a 07 (sete) toneladas. As consequências são imprevisíveis, dependendo do local da colisão (para-brisas, asa, motor, etc.).

Dentre os principais empecilhos para a mitigação das ocorrências de colisões com pássaros, pode-se destacar a falta de reportes de todas as colisões pela comunidade aeroportuária, o cumprimento de todos os itens do Plano de Gerenciamento do Perigo da Fauna, insuficiência na identificação de focos de atração de pássaros no entorno dos aeroportos, carência na fiscalização de atividades atrativas de aves e a presença dessas atividades na Área de Segurança Aeroportuária (ASA), como lixões, abatedouros clandestinos, etc.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

A matéria em questão é pertinente a esta Comissão, nos termos do art. 32, inciso IV, alínea a) do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD).



CÂMARA DOS DEPUTADOS

O Substitutivo apresentado na Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle do Senado Federal (CMA) foi fruto de produtivas discussões realizadas entre o Senador Jefferson Praia, relator do projeto na Comissão, e representantes do Ministério da Defesa, do Comando da Aeronáutica, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO).

Tendo em vista o extenso trâmite legislativo que a presente proposição percorreu em ambas as Casas Legislativas e, após longo debate realizado com a participação do IBAMA, CENIPA, ANAC, INFRAERO, Ministério da Defesa e do Comando da Aeronáutica, entendemos que, ao retornar a esta Casa Iniciadora, na forma de substitutivo, o Projeto de Lei nº 4.464, de 2004, está adequado e pronto para contribuir com a sociedade no controle da fauna nas imediações dos aeródromos brasileiros.

No Senado Federal, as alterações feitas ao projeto, entre outras questões observadas, resolveram os problemas de conflito com as normas constitucionais relativas à competência de fiscalização do ordenamento do solo urbano e à proteção da fauna, bem como corrigiram a terminologia utilizada, consolidaram as definições e adequaram as ações objetivas às melhores práticas de gerenciamento ambiental.

O Substitutivo apresentado na Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal foi originado de sugestões apresentadas pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) e pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), após a aprovação da matéria na CMA.

As alterações solicitadas aperfeiçoaram as definições e a terminologia estabelecidas no art. 2º do Substitutivo aprovado na CMA, estenderam as ações para todas as espécies da fauna que apresentam riscos à segurança operacional da aviação, fixaram a Área de Segurança Aeroportuária (ASA) em um raio de vinte quilômetros a partir do centro geométrico da maior pista do aeródromo, inclusive o de natureza militar, e possibilitaram o abate de animais quando o impacto ambiental ou o custo econômico da transferência de espécies sinantrópicas ou de espécies-problema não-ameaçadas de extinção não justificarem a sua translocação.

A proposição obedece aos requisitos constitucionais formais para a espécie normativa e não afronta dispositivos de natureza material da Constituição Federal.

Quanto à juridicidade, o projeto em questão harmoniza-se com o ordenamento jurídico vigente, não havendo qualquer impedimento à sua aprovação.

Em relação à técnica legislativa não há nenhum óbice quanto ao texto do projeto, estando o mesmo de acordo com as normas vigentes.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Certo de que os nobres Parlamentares concordarão com a importância desta proposição para a diminuição do risco de acidentes e incidentes aeronáuticos decorrentes da colisão de aeronaves com espécimes da fauna nas imediações dos aeródromos, conto com o imprescindível apoio para a aprovação da proposição ora em pauta.

Ante o exposto, voto pela Constitucionalidade, Juridicidade e Boa Técnica Legislativa do Substitutivo do Senado Federal ao Projeto de Lei nº 4.464, de 2004.

Sala da Comissão, em de de 2012.

Deputado **VICENTE CÂNDIDO**

Relator