

**PROJETO DE LEI N° , DE 2004**  
**(Do Sr. DELEY)**

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

O Congresso Nacional decreta:

**Capítulo I**  
**DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E DEFINIÇÕES**

Art. 1º Esta lei estabelece regras que visam à diminuição do risco de acidentes e incidentes aeronáuticos, decorrentes da colisão de aeronaves com aves, nas imediações de aeródromos.

Art. 2º Para os efeitos desta lei, considera-se:

I - Área de Segurança Aeroportuária - ASA a porção do território de um ou mais municípios cujos uso e ocupação, públicos ou privados, estão sujeitos a restrições especiais, destinadas a reduzir o risco de acidentes e incidentes aeronáuticos decorrentes da colisão de aeronaves com aves, nas imediações de aeródromo;

II - restrições especiais quaisquer das seguintes limitações impostas pela Autoridade Aeronáutica ao aproveitamento de imóvel, público ou privado, situado no interior da ASA:

a) proibição de implantação de atividade atrativa de aves;

b) cessação, imediata ou gradual, de atividade atrativa de aves;

c) adequação de atividade atrativa de aves a parâmetros definidos pela Autoridade Aeronáutica, acompanhada ou não de sua suspensão;

d) implantação condicionada de atividade atrativa de aves, observados parâmetros de adequação definidos pela Autoridade Aeronáutica.

III - Autoridade Aeronáutica o Comandante da Aeronáutica, ou a autoridade do Comando da Aeronáutica a quem este tenha delegado competência para o desempenho de suas atribuições;

IV - Autoridade Municipal o Prefeito e, no caso do Distrito Federal, o Governador, ou a autoridade administrativa a quem estes tenham delegado competência para o desempenho de suas atribuições;

V - Autoridade Ambiental o Titular do órgão federal ou o Titular do órgão estadual, de acordo com as competências previstas na Política Nacional de Meio Ambiente, responsável pela concessão de licenciamento ambiental, ou a autoridade administrativa a quem este tenha delegado competência para o desempenho de suas atribuições;

VI - explorador do aeródromo a União ou a pessoa física ou o Titular da pessoa jurídica que dela tenha recebido delegação para explorar aeródromo;

VII - atividade atrativa de aves toda aquela que, a critério da Autoridade Aeronáutica, ouvido o órgão competente do Sistema Nacional do Meio Ambiente - SISNAMA, concorra para a atração de aves no interior da ASA, comprometendo a segurança da navegação aérea, como, por exemplo, matadouros, cortumes, entrepostos de pesca, vazadouros de lixo e culturas agrícolas que atraiam pássaros;

VIII - Política de Controle Aviário - PCA objetivos e metas de caráter genérico, aplicáveis a todos os aeródromos e suas respectivas ASA, com o intuito de diminuir o risco de acidentes e incidentes aeronáuticos, decorrentes da colisão de aeronaves com aves.

## **Capítulo II**

### **DAS MEDIDAS DE CONTROLE E PREVENÇÃO**

Art. 3º Para a redução do risco de acidentes e incidentes aeronáuticos decorrentes da colisão de aeronaves com aves, a exploração de aeródromo, civil ou militar, público ou privado, dar-se-á no âmbito da Área de Segurança Aeroportuária - ASA e estará condicionada ao cumprimento da Política de Controle Aviário - PCA.

§ 1º O perímetro da Área de Segurança Aeroportuária - ASA do aeródromo será definido em função do tipo de operação ali realizada, de acordo com os seguintes critérios:

a) para os aeródromos que operem conforme as regras de vôo por instrumento (IFR), a ASA compreenderá o terreno aeroportuário e toda a porção do território circunvizinho que se encontre a menos de vinte quilômetros do centro geométrico do aeródromo;

b) para os demais aeródromos, a ASA compreenderá o terreno aeroportuário e toda a porção do território circunvizinho que se encontre a menos de treze quilômetros do centro geométrico do aeródromo.

§ 2º A Política de Controle Aviário - PCA, elaborada pela Autoridade Aeronáutica, abrangerá objetivos e metas comuns a todos os aeródromos e suas respectivas ASA.

§ 3º Em razão de características especiais de um determinado aeródromo ou de sua área circunvizinha, poderá a autoridade Aeronáutica, mediante ato fundamentado, estabelecer uma ASA de tamanho diferente dos previstos nesta lei.

Art. 4º Uma vez delimitada a ASA do aeródromo, as restrições especiais impostas pela Autoridade Aeronáutica devem ser observadas, obrigatoriamente:

I - pela Autoridade Municipal, na ordenação e controle do uso e ocupação do solo urbano;

II - pela Autoridade Ambiental, no processo de licenciamento ambiental;

III - pelo explorador do aeródromo, no exercício de suas atividades.

§ 1º As propriedades rurais incorporadas à ASA também estão sujeitas às restrições especiais impostas pela Autoridade Aeronáutica, devendo a Autoridade Municipal, igualmente, ali fazê-las cumprir.

§ 2º As restrições especiais constarão do ato que delimitar a ASA, facultando-se à Autoridade Aeronáutica fixá-las de forma genérica ou singular, apontando, nesta segunda hipótese, as razões pelas quais determinada atividade ou imóvel devam merecer tratamento particularizado.

§ 3º Os instrumentos de planejamento municipal que disciplinam o parcelamento, o uso e a ocupação do solo devem observar a delimitação da ASA e as restrições especiais nela aplicáveis.

Art. 5º É competência da Autoridade Aeronáutica, concorrentemente com a Autoridade Municipal, a Autoridade Ambiental e o explorador do aeródromo, zelar pelo cumprimento das restrições especiais.

§ 1º A Autoridade Aeronáutica pode avocar o direito de submeter, à sua autorização, a implantação ou a permanência de qualquer espécie de atividade no interior da ASA.

§ 2º A autorização concedida pela Autoridade Aeronáutica não elide restrições ou proibições impostas pela Autoridade Municipal ou por qualquer órgão componente do SISNAMA, referentes ao desenvolvimento de atividades econômicas ou ao uso ou à ocupação do solo, urbano ou rural.

§ 3º A Autoridade Municipal, a Autoridade Ambiental, o explorador do aeródromo e o proprietário de imóvel situado na ASA são obrigados a prestar as informações que a Autoridade Aeronáutica estatuir como necessárias para executar a avaliação de que trata o § 1º deste artigo.

§ 4º Quando as restrições especiais estabelecidas pela Autoridade Aeronáutica impuserem a cessação de atividade considerada atrativa de aves, desenvolvida desde antes da construção do aeródromo ou mediante expressa autorização anterior de órgão do Comando da Aeronáutica, o explorador terá direito a indenização.

Art. 6º Sem prejuízo da punição de outros agentes públicos envolvidos e da aplicação de outras sanções cabíveis, a Autoridade Municipal, a

Autoridade Ambiental e o explorador do aeródromo, se agente público, praticam ato de improbidade administrativa que atenta contra os princípios da administração pública, nos termos da lei federal específica, quando deixam de tomar as providências necessárias para a observância, na ASA, das restrições especiais impostas pela Autoridade Aeronáutica.

Art. 7º No caso de descumprimento, total ou parcial, das obrigações referidas nesta lei, serão as pessoas jurídicas de direito público compelidas a cumprí-las ou reparar os danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem.

### **Capítulo III**

#### **DAS INFRAÇÕES**

Art. 8º Constitui infração a esta lei:

I - implantar atividade atrativa de aves na ASA, sem submetê-la à aprovação da Autoridade Municipal, da Autoridade Ambiental ou, na hipótese prevista no § 1º do art. 5º desta Lei, da Autoridade Aeronáutica;

II - estimular ou desenvolver atividade atrativa de aves considerada proibida no interior da ASA;

III - desrespeitar prazo que haja sido estabelecido para a cessação de atividade atrativa de aves;

IV - deixar de adequar atividade atrativa de aves a parâmetros definidos pela Autoridade Aeronáutica;

V - desrespeitar a suspensão de atividade atrativa de aves que haja sido imposta para cumprimento da adequação prevista no inciso anterior;

VI - implantar atividade atrativa de aves ignorando ou descumprindo os parâmetros de adequação definidos pela Autoridade Aeronáutica;

VII - deixar de observar as normas emanadas da Política de Controle Aviário;

VIII - deixar de prestar, na hipótese do § 3º do art. 5º desta Lei, as informações necessárias, ou prestá-las de forma a ludibriar a Autoridade Aeronáutica.

§ 1º As infrações relacionadas no incisos de I a VI são imputadas à pessoa física ou jurídica que estimula ou desenvolve atividade atrativa de aves na ASA.

§ 2º A infração prevista no inciso VII é imputada à pessoa física ou jurídica que descumpra norma emanada da PCA.

§ 3º A infração prevista no inciso VIII é imputada ao proprietário de imóvel situado na ASA.

## **Capítulo IV**

### **DAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS**

Art. 9º Em razão das infrações previstas nesta lei, são cabíveis as seguintes medidas administrativas:

I - suspensão de atividade;

II - interdição de área ou estabelecimento;

III - embargo de obras.

§ 1º A imposição das medidas administrativas não elide as penalidades prevista nesta lei, possuindo caráter complementar a elas.

§ 2º As medidas administrativas serão suspensas tão logo sejam sanados os motivos que ensejaram a sua imposição.

§ 3º Para salvaguarda da vida humana e da segurança da navegação aérea, a Autoridade Aeronáutica poderá aplicar as medidas administrativas liminarmente.

## **Capítulo V**

### **DAS PENALIDADES**

Art. 10. As infrações previstas nesta lei são passíveis das seguintes penalidades:

- I - notificação de advertência;
- II - multa simples;
- III - multa diária;
- IV - cessação de atividade.

§ 1º A penalidade prevista no inciso II poderá ser cumulada com a prevista no inciso IV deste artigo, ou com quaisquer das medidas administrativas previstas no artigo 9º desta Lei.

§ 2º O Poder Executivo fixará, anualmente, o valor das multas, considerando a gravidade da infração, respeitado, para a multa simples, o limite mínimo de mil reais e o limite máximo de um milhão de reais, e, para a multa diária, o limite mínimo de cem reais e o limite máximo de dez mil reais.

Art. 11. São circunstâncias que agravam as penalidades previstas nesta Lei:

- I - reincidência;
- II - evidências de que o infrator, por incorrer em quaisquer das atitudes previstas no art. 8º desta Lei, colaborou para a ocorrência de acidente ou incidente aeronáuticos, decorrente da colisão de aeronave com aves, nas imediações de aeródromo.

## **Capítulo VI**

### **DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS**

Art. 12. As medidas administrativas e penalidades previstas nesta Lei serão aplicadas mediante procedimento administrativo, que se inicia com o auto de infração, assegurados o contraditório e a ampla defesa, na forma do regulamento, observado o disposto no § 3º do art. 9º desta lei.

Art. 13. A lavratura de auto de infração e a aplicação de penalidade ou medida administrativa previstas nesta Lei são atribuições da Autoridade Aeronáutica, que deverá exercê-las por intermédio dos órgãos competentes do Comando da Aeronáutica.

Parágrafo único. A Autoridade Aeronáutica poderá firmar convênio com pessoa jurídica de direito público para que esta exerça, complementarmente, as atribuições previstas no *caput* deste artigo.

Art. 14. As multas serão arrecadadas pela autoridade pública que as impôs, devendo o montante auferido ser empregado em atividades que concorram para a redução do risco de acidentes e incidentes aeronáuticos decorrentes da colisão de aeronaves com aves, no interior da ASA.

Art. 15. O disposto nesta Lei não suprime ou limita quaisquer dos princípios e objetivos estatuídos para a Política Nacional de Meio Ambiente, tampouco elide qualquer competência dos órgãos ambientais integrantes do SISNAMA.

Art. 16. A delimitação da ASA, com o estabelecimento das restrições especiais nela aplicáveis, e a elaboração da PCA, de acordo com o prescrito nesta Lei, não invalidam quaisquer dos planos de proteção de que trata o art. 44 da Lei nº 7.565, de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, exceto dispositivos específicos neles presentes, referentes ao controle da avifauna, que divergirem das novas regras estatuídas.

Art. 17. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

## **JUSTIFICAÇÃO**

A presente proposta visa ao estabelecimento de medidas protetoras das áreas de entorno dos aeródromos de forma a garantir a segurança das operações aéreas no Brasil.

O problema que pretendemos combater consiste no perigo de colisões com aeronaves, gerado pelo grande número de aves que vivem nas áreas próximas dos aeródromos.

De acordo com o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), de 1993 a 2003, ocorreram 2.636 colisões entre aves e aeronaves nos céus do Brasil. Em 1962 morreu um tripulante da Força Aérea Brasileira, a única vítima fatal até hoje. Mas há casos de pilotos cegos e com ferimentos graves em consequência de tais ocorrências. Dados da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) mostram que apenas uma em cada cinco colisões é reportada, o que nos leva a números ainda mais preocupantes. Também na aviação militar, a situação é grave. A Força Aérea Brasileira já perdeu aviões *Mirage* e *F-5* e pilotos ficaram cegos em virtude do choque entre aeronaves e aves.

O momento resultante do impacto de um pássaro com uma aeronave varia de acordo com o peso do pássaro e a velocidade do avião. Como exemplo, pode-se dizer que uma ave de 2kg produz um impacto de 7 toneladas em uma aeronave que esteja a 300km/h, que é aproximadamente a velocidade que uma aeronave a jato (*Boeing 737, 767, etc.*) emprega na aproximação para pouso. Portanto, uma aeronave de grande porte de passageiros pode ser “abatida” por um urubu, podendo-se estender os danos, ainda, ao aeroporto e aos bairros vizinhos, atingindo casas e pessoas no solo.

Em outros países, como os Estados Unidos, por exemplo, são inúmeros os casos de acidentes fatais envolvendo a colisão de aeronaves com aves. No Brasil, apesar de não termos acidentes fatais envolvendo a aviação civil, as estatísticas levam a acreditar que é possível que tenhamos um acidente aeronáutico envolvendo uma empresa aérea nos próximos anos, com centenas de vítimas, caso nenhuma providência seja tomada.

Outro ponto importante é que as empresas vêm enfrentando prejuízos astronômicos como consequência desse problema. Em 7 de julho de 2003, uma das grandes empresas de transporte aéreo nacional decolou de São Paulo para Santiago do Chile e, pouco após a decolagem, uma ave colidiu com uma de suas turbinas. O resultado foi o cancelamento do vôo, que tendo seus custos somados à manutenção da aeronave e outros custos indiretos (hotel para os passageiros, nova aeronave para cumprir o vôo, ações na Justiça, entre outros) atingiu cifras superiores a dois milhões de dólares. De acordo com o Sindicato Nacional das Empresas Aéreas (SNEA), as quatro principais empresas de transporte aéreo do País tiveram, em 2003, prejuízos superiores a seis milhões de dólares, comprometendo seriamente suas finanças,

já que tais prejuízos não são contabilizados nos planejamentos para o ano corrente.

A presença de aves nas proximidades dos aeroportos deve-se à existência de atividades que atraem aves para dentro da Área de Segurança Aeroportuária. A questão torna-se mais grave na medida que os municípios, mesmo em desrespeito às normas ambientais, criam vazadouros de lixo à céu aberto, os famosos “lixões”, ou não fiscalizam atividades de alto teor atrativo de aves, como os aterros sanitários inadequados e matadouros, por exemplo.

Caso aconteça um acidente de grave proporções, decorrente da colisão de uma aeronave com uma ave, além dos prejuízos materiais, que às vezes até inviabilizam a subsistência de uma empresa aérea, haverá repercussão negativa no setor turístico, podendo inclusive ocasionar o rebaixamento de categoria e até a interdição do aeroporto envolvido, caso se constate que o mesmo não esteja atendendo aos requisitos mínimos de segurança das operações exigido pela Organização de Aviação Civil Internacional - OACI.

É verdade que já existem alguns mecanismos legais para coibir a instalação de lixões e a degradação do meio ambiente, como a Lei nº 9.605/98, por exemplo. Também existem normas que criam restrições para a instalação de atividades consideradas perigosas para a aviação nas cercanias dos aeródromos, como a Portaria nº 1.145/95, do Comando da Aeronáutica, e a Lei nº 7.565/86. Porém, as primeiras têm apenas caráter ambiental e as restantes não estabelecem sanções, o que torna sua aplicação ineficaz.

Assim, é necessária a criação de um instrumento legal voltado a estabelecer critérios de implantação, restrições e sanções para o uso da áreas próximas aos aeroportos brasileiros. Esta lei poderá significar a diferença entre um pouso seguro e uma tragédia de grandes proporções.

Sala das Sessões, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2004.

Deputado Deley