

AVULSO NÃO
PUBLICADO –
REJEIÇÃO NA
COMISSÃO DE
MÉRITO



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.787-A, DE 2008

(Do Sr. Ratinho Junior)

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que "Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica", para tornar obrigatória a gravação das imagens dos pousos e decolagens das aeronaves nos aeroportos brasileiros; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. LEONARDO QUINTÃO).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta o § 2º ao art. 26 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que “Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica”, para tornar obrigatória a gravação das imagens dos pousos e decolagens das aeronaves nos aeroportos brasileiros.

Art. 2º O art. 26 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º, transformando-se o seu parágrafo único em § 1º:

“Art. 26.....

§ 1º.....

§ 2º As imagens dos pousos e decolagens das aeronaves nos aeroportos brasileiros deverão ser gravadas de pelo menos três ângulos diferentes.” (NR)

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Com o fatídico acidente ocorrido com o avião Airbus da TAM no aeroporto de Congonhas, no dia 17 de Julho de 2007, percebeu-se a importância do funcionamento das câmeras de vigilância nos aeroportos. As imagens gravadas no momento do pouso da aeronave acidentada estão sendo utilizadas como uma das principais fontes de informação para os processos investigativos em curso.

As filmagens estão ajudando a esclarecer em que circunstâncias ocorreu o acidente e quais os fatores contribuintes e determinantes. Sem as imagens produzidas pelas câmeras do circuito interno do aeroporto, as autoridades que investigam o caso perderiam uma prova fundamental para a apuração dos fatos. Arriscamos a dizer que as investigações tenderiam a partir de outras premissas, já que não teriam como medir a velocidade e a trajetória da aeronave durante o pouso.

Assim, do mesmo modo como estão contribuindo para a elucidação do acidente em Congonhas, as filmagens poderão certamente ajudar a

desvendar outros incidentes que porventura venham a acontecer em qualquer um dos aeroportos brasileiros.

Além disso, as imagens gravadas dos pousos e decolagens servirão como mais um elemento a ser utilizado na avaliação das condições em que estão ocorrendo tais procedimentos, principalmente nos momentos em que seja necessário decidir pela abertura ou fechamento da pista para o movimento de aeronaves.

Portanto, o que queremos com este projeto de lei é obrigar a instalação de câmeras nos aeroportos brasileiros, para que os movimentos de pouso e decolagens sejam gravados de pelos menos três ângulos diferentes. Dessa forma poderemos contribuir para a segurança dos procedimentos, bem como facilitar o trabalho de apuração de incidentes e acidentes que porventura ocorram nesses locais.

Diante do aqui exposto, solicito o apoio dos nobres Colegas Parlamentares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 13 de fevereiro de 2008.

Deputado RATINHO JUNIOR

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de
Aeronáutica.

.....

**TÍTULO III
DA INFRA-ESTRUTURA AERONÁUTICA**

.....

**CAPÍTULO II
DO SISTEMA AEROPORTUÁRIO**

Seção I Dos Aeródromos

Art. 26. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros, com todas as pistas de pouso, pistas de táxi, pátio de estacionamento de aeronaves, terminal de carga aérea, terminal de passageiros e as respectivas facilidades.

Parágrafo único. São facilidades: o balizamento diurno e noturno; a iluminação do pátio; serviço contra incêndio especializado e o serviço de remoção de emergência médica; área de pré-embarque, climatização, ônibus, ponte de embarque, sistema de esteiras para despacho de bagagem, carrinhos para passageiros, pontes de desembarque, sistema de ascenso-descenso de passageiros por escadas rolantes, orientação por circuito fechado de televisão, sistema semi-automático anunciador de mensagem, sistema de som, sistema informativo de voo, climatização geral, locais destinados a serviços públicos, locais destinados a apoio comercial, serviço médico, serviço de salvamento aquático especializado e outras, cuja implantação seja autorizada ou determinada pela autoridade aeronáutica.

Art. 27. Aeródromo é toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves.

.....

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei n.º 2.787, de 2008, apresentado pelo Deputado Ratinho Júnior, acrescenta parágrafo ao art. 26 da Lei n.º 7.565, de 1986, que “Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica”. A proposta consiste na determinação de que as imagens dos pousos e decolagens de aeronaves, nos aeroportos brasileiros, sejam gravadas de três ângulos diferentes, no mínimo.

Segundo o autor, os acidentes aeronáuticos ocorridos no pouso ou na decolagem podem ser mais facilmente esclarecidos se houver, durante esse período, a gravação das imagens da aeronave em deslocamento. Lembra, por exemplo, que tal procedimento vem ajudando sobremaneira as investigações a respeito do desastre havido no aeroporto de Congonhas, em julho de 2007. Em adição, argumenta que a instalação de câmeras nos aeroportos, com o referido fim, ajudaria no trabalho de avaliação das condições das pistas de pouso, para efeito de eventual decisão sobre seu fechamento.

Não foram apresentadas emendas à iniciativa.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A instalação de câmaras para registro de imagem em prédios públicos e residenciais, estabelecimentos comerciais e, até mesmo, em logradouros públicos, é uma tendência que decorre, em primeiro lugar, do desejo de se ampliar os instrumentos de controle de segurança e, em segundo lugar, da atual facilidade de acesso às tecnologias que permitem a gravação, transmissão e processamento de imagens. Em outras palavras, não se trata de um fenômeno desencadeado por obrigação legal, mas pelo fato de o avanço tecnológico ter permitido a popularização de equipamentos e de operações úteis neste estágio da sociedade moderna, às voltas com graves problemas de criminalidade e de monitoramento de processos produtivos.

A velocidade e a amplitude da incorporação de avanços tecnológicos à vida de pessoas e de instituições se dão num contexto de escolhas voluntárias; não são ditadas pelo legislador. Em função da utilidade que cada indivíduo ou organização atribui a um equipamento ou processo disponível no mercado, decidirá se, pelo preço que lhe é cobrado, vale a pena adquirir uma unidade, mais de uma ou, mesmo, nenhuma, podendo recorrer a equipamentos e procedimentos alternativos. Das decisões de milhares de integrantes da sociedade, agindo livremente, constrói-se a reputação de determinada tecnologia ou técnica específica para a solução de um problema.

Penso que na definição de medidas que visem ao aumento da segurança aeroportuária, tal é o que acontece. Preferencialmente, é o administrador quem deve determinar a configuração física do aeroporto, seus equipamentos, os processos internos e a dimensão e capacitação das equipes de trabalho, entre outros aspectos. Subsidiariamente, devem vir em auxílio do administrador normas técnicas ou regulamentares, cuja finalidade seja garantir a segurança e a padronização básicas. Por meio desses instrumentos normativos, evita-se, a um só tempo, eventual excesso de discricionariedade nas decisões administrativas, em prejuízo da segurança do transporte aéreo, e o emprego da lei como veículo para ordenamentos de natureza mais transitória e flexível. Finalmente, no âmbito da administração de aeroportos, à lei cumpre fixar os mandamentos de caráter perene e genérico, os quais, espera-se, não fiquem ao sabor de seguidos avanços tecnológicos, nem de conveniências de indivíduos, grupos ou instituições particulares.

Como corolário, deve-se admitir que a instalação de câmaras para filmagem das aeronaves, nos aeroportos, não deveria ser matéria de lei, malgrado a eventual utilidade da medida. Ocorre que essa utilidade – expressa no monitoramento e estudo das condições sob as quais se dão pousos e decolagens ou na captação de imagens de acidentes aeronáuticos, por exemplo – não é desconhecida dos que administram aeroportos, nem das autoridades responsáveis pela regulação de segurança da infra-estrutura aeroportuária. Tampouco há, junto a esses segmentos, até onde se sabe, qualquer resistência, por princípio, à adoção da prática de se filmar pousos e decolagens de aeronaves. Se não o fazem em determinadas circunstâncias, é porque julgam que o benefício a ser gerado por tal prática não superará os custos daí decorrentes ou, por outra, será inferior ao benefício gerado por prática alternativa.

Em verdade, os objetivos que a sociedade espera ver atendidos com a ação estatal, sejam eles derivados de mandamento legal direto, sejam decorrência das atribuições conferidas pela lei a determinado organismo do poder público, somente podem ser perseguidos lançando-se mão de meios escassos, necessários também a outras finalidades públicas e privadas. Nesse contexto, no qual cambiam as prioridades sociais e a disponibilidade dos meios, nada mais temerário do que se fincar, na lei, providências específicas, com as quais se espera atingir os fins que constituem, eles mesmos, a razão de ser da existência de um aparato estatal.

Acrescento ainda mais. A segurança das operações aeroportuárias, como tantos outros bens que ao Estado cumpre tutelar, na qualidade de legislador, de regulador ou de administrador, é resultado de um sem número de ações, praticadas por agentes diversos, em épocas diversas e com meios diversos. Em vista da inamovível necessidade de se resguardar o princípio da proporcionalidade nas leis, pergunta-se por que motivo dever-se-ia ter a filmagem de pousos e decolagens nos aeroportos em mais alta conta do que qualquer outra providência ou medida direcionada à segurança de voo e dos aeroportos, a ponto de figurar explicitamente no Código Brasileiro de Aeronáutica? Eis questão para a qual o autor não nos dá resposta.

Se, afinal, tudo que se entendesse oportuno e conveniente tivesse que se materializar por força de lei, triste fim teriam os indivíduos e organizações imersos nesse estado de coisas, do qual só poderia resultar uma sociedade castrada. Triste fim, igualmente, do Legislativo, embotado por uma

avalanche de proposições, em relação às quais já não saberia distinguir o principal do acessório, e o acessório do dispensável.

Em razão de todas essas considerações, voto pela rejeição do Projeto de Lei n.º 2.787, de 2008.

Sala da Comissão, em 8 de abril de 2009.

Deputado **LEONARDO QUINTÃO**

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 2.787/08, nos termos do parecer do relator, Deputado Leonardo Quintão.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Milton Monti - Presidente, Pedro Fernandes, Cláudio Diaz e Osvaldo Reis - Vice-Presidentes, Alberto Fraga, Beto Albuquerque, Camilo Cola, Carlos Alberto Leréia, Carlos Santana, Décio Lima, Eliene Lima, Geraldo Simões, Hermes Parcianello, Hugo Leal, Ilderlei Cordeiro, Lázaro Botelho, Leonardo Quintão, Mauro Lopes, Tadeu Filippelli, Themístocles Sampaio, Vanderlei Macris, Fernando Chucre, Fernando Marroni, Flaviano Melo, Geraldo Thadeu, Gonzaga Patriota, Jaime Martins, Lael Varella, Marcelo Almeida e Rita Camata.

Sala da Comissão, em 24 de março de 2010

Deputado **MILTON MONTI**

Presidente

FIM DO DOCUMENTO
