

# **Comissão de Viação e Transportes**

## **PROJETO DE LEI Nº 4.464-A, DE 2004**

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

**Autor:** Deputado Deley  
**Relator:** Deputado Hugo Leal

### **I. RELATÓRIO**

O objetivo do Projeto de Lei nº 4.464 de 2004 do deputado Deley é o estabelecimento de regras de uso do solo nos limites da Área de Segurança Aeroportuária (ASA), bem como a imposição de sanções aos transgressores dos dispositivos da lei.

O motivo de tais regras e restrições decorre do fato de ser recorrente o estabelecimento e manutenção de atividades nas redondezas de aeródromos que atraem aves, por exemplo, vazadouros de lixo á céu aberto. Tal aproximação é extremamente perigosa para a aviação civil e militar, porquanto a colisão entre uma ave e uma aeronave poderá ocasionar danos significativos ao aparelho e desencadear um acidente.

De acordo com o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes da Aeronáuticos (CENIPA), foram registradas mais de duas mil colisões entre aves e aeronaves no Brasil entre 1993 e 2003. Não bastasse o número significativo

de ocorrências registradas, a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) afirma que apenas um em cada cinco acidentes do tipo são relatados, o que faz do cenário ainda mais preocupante.

As ocorrências acima tendem a aumentar de forma mais acelerada em virtude do número cada vez maior de aeronaves no espaço aéreo nacional. De acordo com o CENIPA, a frota brasileira em 1997 era de cerca de 9.900 aeronaves. No ano de 2006, foram computadas mais de 11.000.

As conseqüências desses incidentes devem ser observadas em duas direções. A primeira está relacionada à possibilidade de o incidente em questão poder ocasionar vítimas, inclusive fatais. Além da comoção nacional decorrente de acidente aéreo, o provável sentimento de insegurança por parte da população terá reflexos negativos no âmbito do turismo e da indústria aeroespacial.

A segunda conseqüência diz respeito aos prejuízos arcados pelas companhias aéreas. A título de exemplo, em julho de 2003, uma grande empresa aérea nacional decolou de São Paulo com destino a Santiago do Chile. Pouco após a decolagem, houve a colisão de uma ave em uma das turbinas do aparelho, fazendo o piloto retornar a São Paulo. O resultado do incidente, ou seja, os custos com a reparação do aparelho, diárias para os passageiros, o deslocamento de nova aeronave para cumprir o percurso, as ações na justiça dentre outros, ultrapassaram a cifra dos dois milhões de dólares.

Já existem mecanismos legais que buscam coibir a instalação de lixões e a degradação do meio ambiente próximos dos aeródromos, bem com restringir a instalação de atividades consideradas perigosas para a aviação nas cercanias dos aeródromos. Todavia, esses dispositivos legais têm, ou caráter meramente ambiental, ou são desprovidos de sanções, o que torna sua aplicação ineficaz.

## II. VOTO DO RELATOR

Diante do cenário apresentado acima e em função da ausência de mecanismos eficazes de combate às atividades atrativas de aves nas redondezas dos aeródromos nacionais, faz-se necessário implementação de instrumento legal voltado ao estabelecimento de critérios que balizem o uso do solo nas áreas localizadas na ASA e à imposição de sanções aos infratores.

O Projeto de Lei apresentado pelo deputado Deley proporciona os meios jurídicos necessários a essa empreitada. Todavia, em virtude do lapso de tempo entre sua apresentação na Câmara dos Deputados – 17 de novembro de 2004 - e votação da mesma neste Colegiado, fez-se necessário a realização de adaptações do texto original no sentido de adequá-lo ao ordenamento jurídico em vigor.

Não houve a apresentação de emendas neste Comissão.

Diante do exposto, no que cabe a esta Comissão regimentalmente analisar, somos pela APROVAÇÃO, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 4.464 de 2004 na forma do substitutivo em anexo.

Sala de Comissão, em        de        de 2008

Deputado Hugo Leal

Relator

## **SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI 4.464-A DE 2004**

**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 - área circular do território de um ou mais municípios, definida a partir do centro da pista de pouso e decolagem, cujos uso e ocupação estão sujeitos a restrições especiais em função da natureza atrativa de aves das atividades propostas;

II – Restrições especiais – quaisquer das seguintes limitações impostas pela Autoridade Competente no âmbito da aviação ao aproveitamento do 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, observando o responsável o estrito cumprimento do previsto na legislação ambiental vigente, inclusive quanto à recuperação da área degradada;

c) adequação das atividades com potencial de atração de aves a parâmetros definidos pela Autoridade Competente no âmbito da aviação, acompanhada ou não de sua suspensão;

d) implantação e operação condicionadas de atividades com potencial de atração de aves, observados a autorização e parâmetros de adequação, ambos definidos pela Autoridade Competente no âmbito da aviação.

III - Autoridade Aeronáutica – o Comandante da Aeronáutica (COMAER) ou a quem esse tenha delegado competência para o desempenho de suas atribuições;

IV – Autoridade de Aviação Civil – a Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) ou demais autoridades de órgãos internos a quem a Diretoria Colegiada tenha delegado competência para o desempenho de suas atribuições;

V - Autoridade Municipal - o prefeito e, no caso do Distrito Federal, o governador ou a autoridade administrativa a quem esses tenham delegado competência para o desempenho de suas atribuições;

VI - 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 esse tenha delegado competência para o desempenho de suas atribuições;

VII – Administrador do aeródromo – pessoa designada, responsável pela administração, direção ou gerência da administração aeroportuária local (ALL);

VIII – Aeródromo militar – é aquele destinado ao uso de aeronaves militares;

IX – Aeroporto – todo aeródromo público dotado de instalações e facilidades para apoio a aeronaves e ao embarque e desembarque de pessoas e cargas;

X - Atividade com potencial de atração de aves - toda aquela que, concorra para a atração de aves no interior da ASA, comprometendo a segurança da navegação aérea, como, por exemplo, matadouros, curtumes, entrepostos de pesca, vazadouros de lixo e culturas agrícolas que atraiam pássaros;

XI – Parâmetros de adequação – todas aquelas medidas determinadas pela Autoridade Competente no âmbito da aviação e/ou pela Autoridade Ambiental, com a finalidade de gerenciar e reduzir o risco de acidentes e incidentes aeronáuticos decorrentes da colisão de aeronaves com aves nos aeródromos de que trata esta lei.

XII – Espécie-problema – toda espécie de avifauna, nativa ou exótica, que interfira na segurança das operações aéreas.

XIII - 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.

§ 1º Para os efeitos desta lei, considera-se Autoridade Competente no âmbito da aviação:

- a) a Autoridade da Aviação Civil, quando se tratar de aeroportos;
- b) a Autoridade Aeronáutica, quando se tratar de aeródromos militares e;
- c) ambas as autoridades citadas neste parágrafo, quando se tratar de aeroportos com uso compartilhado por aeronaves civis e aeronaves militares.

## **Capítulo II**

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

Art. 3º Para o gerenciamento e a redução do risco de acidentes e incidentes aeronáuticos decorrentes da colisão de aeronaves com aves nos aeródromos de que trata esta lei, fica estabelecida a Área de Segurança Aeroportuária (ASA), onde o aproveitamento e uso do solo ficam restritos e estarão condicionados ao cumprimento de exigências normativas específicas de segurança e/ou ambiental.

§ 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 voo por instrumento (IFR), a ASA compreenderá o terreno aeroportuário e toda a porção do território circunvizinho que se encontra a 20 (vinte) quilômetros do raio do centro geométrico da pista de pouso e decolagem do aeródromo;

b) para os demais aeródromos, a ASA compreenderá o terreno aeroportuário e toda a porção do território circunvizinho que se encontra a menos de 13 (treze) quilômetros do raio do centro geométrico da pista de pouso e decolagem do aeródromo.

c) para os aeródromos com mais de uma pista de pouso e decolagem, a configuração da ASA será a resultante da aplicação dos critérios definidos no parágrafo anterior, para cada uma das pistas de pouso e decolagem existentes;

§ 2º A Política de Controle Aviário (PCA), elaborada pela Autoridade Aeronáutica em conjunto com a Autoridade de Aviação Civil, abrangerá objetivos e metas comuns a todos os aeródromos e suas respectivas ASA.

§ 3º Em razão de características especiais de determinado aeródromo ou de sua área circunvizinha, poderá a Autoridade competente no âmbito da

aviação, mediante ato fundamentado, estabelecer ASA de tamanho diferente dos previstos nesta lei.

Art. 4º Uma vez delimitada a ASA do aeródromo, as restrições especiais impostas pela Autoridade Competente no âmbito da aviação devem ser observadas, obrigatoriamente:

I - pela Administrações Públicas, na ordenação e controle do uso e ocupação do solo urbano;

II - pela Autoridade Ambiental, no processo de licenciamento ambiental e durante as atividades de fiscalização e controle;

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

§ 1º As propriedades rurais incorporadas à ASA também estão sujeitas às restrições especiais impostas pela Autoridade Competente no âmbito da aviação, devendo a Autoridade Municipal, igualmente, ali fazê-las cumprir.

§ 2º As restrições especiais constarão do ato que delimitar a ASA, facultando-se à Autoridade Competente no âmbito da aviação fixá-las de forma genérica ou singular, apontando na 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 dever da Autoridade Competente no âmbito da aviação, concorrentemente com a Autoridade Municipal, a Autoridade Ambiental e o administrador do aeródromo, zelar pelo cumprimento das restrições especiais.



§ 1º A Autoridade Competente no âmbito da aviação pode avocar o direito de submeter, à sua autorização, a implantação ou a permanência de qualquer espécie de atividade com potencial de atração de aves no interior da ASA.

§ 2º A autorização concedida pela Autoridade Competente no âmbito da aviação 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 Administração Pública, a Autoridade Ambiental, o administrador do aeródromo e o proprietário de imóvel situado na ASA são obrigados a prestar as informações que a Autoridade Competente no âmbito da aviação estatuir como necessárias para executar a avaliação de que trata o § 1º deste artigo.

§ 4º Quando as restrições especiais estabelecidas pela Autoridade Competente no âmbito da aviação 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 Administração Pública, a Autoridade Ambiental e o administrador 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 cumpri-las ou reparar os danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem.

### **Capítulo III**

#### **DAS INFRAÇÕES**

Art. 8º Constitui infração a esta lei:

I - implantar e/ou operar atividade com potencial de atração de aves na ASA, sem submetê-la à aprovação da Autoridade Municipal, da Autoridade Ambiental e da Autoridade Competente no âmbito da aviação;

II – estimular, desenvolver ou permitir que se desenvolva atividade com potencial de atração de aves considerada proibida no interior da ASA;

III - desrespeitar prazo que haja sido estabelecido para a cessação de atividade com potencial de atração de aves;

IV - deixar de adequar atividade com potencial de atração de aves a parâmetros definidos pela Autoridade Competente no âmbito da aviação;

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 Competente no âmbito da aviação;

VII - deixar de observar as normas e procedimentos específicos, quer sejam de natureza ambiental ou de segurança da atividade aeronáutica, que visam ao gerenciamento e redução do risco de acidentes e incidentes aeronáuticos, decorrentes da colisão de aeronaves com aves e;

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 Competente no âmbito da aviação.

§ 1º As infrações relacionadas no incisos de I a VI deste artigo são imputadas à pessoa física ou jurídica que estimula, desenvolve ou permite que se desenvolva atividade com potencial de atração de aves na ASA.

§ 2º A infração prevista no inciso VII é imputada à pessoa física ou jurídica que descumpra com as exigências normativas de segurança e/ou ambientais em vigor.

§ 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 Competente no âmbito da aviação 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 As multas serão aplicadas de acordo com a gravidade da infração, respeitando os seguintes limites:

- a) para multa simples, o mínimo de dois e o máximo de dois mil e quatrocentos salários mínimos vigentes no país; e
- b) para multa diária, o mínimo de um meio e o máximo de vinte e cinco salários mínimos vigentes no país.

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 AÇÕES EXTRAORDINÁRIAS E EMERGENCIAIS**

Art. 12. Uma vez ratificada pela Comissão de Controle do Perigo Aviário no Brasil – CCPAB – a condição de elevado risco operacional do aeródromo, apontada pela Autoridade Competente no âmbito da aviação, caberá àquela Comissão submeter ao Instituto Brasileiro de Meio Ambiente – IBAMA pedido de autorização de manejo direto sobre a ave considerada espécie-problema em regime de urgência, quanto ao procedimento de abate (eutanásia) imediato e por período pré-determinado.

§ 1º O pedido de autorização de que trata o *caput* deste artigo deverá conter, além dos elementos que caracterizam a ave envolvida como espécie-problema e das justificativas para o abate, um plano de ação detalhado com a determinação do período a ser executado, o método de resgate e captura, o processo de abate (eutanásia), a coleta de material biológico e o manejo de carcaças e partes animais.

Art. 13. Com o intuito de salvaguardar vidas humanas, o IBAMA poderá acatar o pedido de autorização especificado no Art. 12, mesmo que em detrimento do estabelecido em legislações específicas sobre o assunto.

§ 1 Caso julgue necessário, o IBAMA poderá estabelecer procedimentos adicionais àqueles previstos no plano de ação apresentado pela Autoridade Competente no âmbito da aviação.

## **Capítulo VII**

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

Art. 14. 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. 15. A lavratura de auto de infração e a aplicação de penalidade ou medida administrativa previstas nesta lei são atribuições da Autoridade de Aviação Civil, que deverá exercê-las por intermédio de seus órgãos competentes.

Art. 16. As multas serão arrecadadas pela autoridade pública que as impuser, 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.

Art. 17. A delimitação da ASA, com o estabelecimento das restrições especiais nela aplicáveis, 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, a Portaria 1.141/GM5/87 e Resolução do CONAMA nº 04, de 09 de outubro de 1995, exceto dispositivos específicos neles presentes, referentes ao controle da avifauna, que divergirem das novas regras estabelecidas.

Art. 18. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

Sala de Comissão, em                  de                  de 2008

Deputado Hugo Leal

Relator