

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.396, DE 2003

(Apenso os Projetos de Lei nº 1.502, de 2003, e nº 382, de 2007)

Acrescenta dispositivo ao art. 21 do Código Brasileiro de Aeronáutica, relacionado à inspeção de segurança nos aeroportos.

Autor: Deputado LEONARDO MONTEIRO
Relator: Deputado VANDERLEI MACRIS

PARECER REFORMULADO

I - RELATÓRIO

Submetem-se ao exame desta comissão os Projetos de Lei nº 1.396, de 2003, do Deputado Leonardo Monteiro, nº 1.502, de 2003, da Deputada Perpétua Almeida, e nº 382, de 2007, do Deputado Eduardo Cunha.

As duas primeiras iniciativas aqui mencionadas alteram o art. 21 do Código Brasileiro de Aeronáutica, com o intuito de exigir a presença, nos aeroportos, de equipamentos e equipes de inspeção capazes de identificar a existência de objetos que possam comprometer a segurança de vôo, junto aos passageiros e às cargas em procedimento de embarque. Para o Projeto de Lei nº 1.396/03, os aeroportos nos quais a medida deve ser tomada são aqueles em que se opera serviço de transporte aéreo público regular; para o Projeto de Lei nº 1.502/03, os aeroportos em questão são aqueles classificados como internacionais ou que possuam movimentação superior a duzentos e cinqüenta mil passageiros/ano. Na justificativa de ambas as proposições, dá-se

destaque ao fato de não existir adequada inspeção de segurança nos aeroportos brasileiros, em que pese a determinação da legislação aeronáutica no sentido de se evitar o ingresso, nas aeronaves, de objetos e substâncias que possam colocar em perigo a segurança de vôo.

A terceira proposta em análise – Projeto de Lei nº 382, de 2007 – ordena que procedimentos de vistoria nos aeroportos sejam realizados por agente público e, acrescentando, estatui que funcionários de companhias aéreas não têm legitimidade para executar tais procedimentos. Na justificação, esclarece-se que, sem amparo legal e sem observar regras de conduta, funcionários de companhias aéreas e funcionários “terceirizados” vêm revistando passageiros nos aeroportos. Segundo o autor do projeto, essas vistorias devem ficar a cargo apenas da Polícia Federal e da Receita Federal, sempre em observância ao interesse público e à lei, sob pena de se macular o princípio constitucional do direito à intimidade.

Não foram apresentadas emendas a nenhuma das três iniciativas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Levando em consideração o voto apresentado pelo nobre Deputado Carlos Zaratini, reformulo este parecer nos moldes do voto em separado apresentado integralmente pelo citado parlamentar.

Antes me reportar ao conteúdo do Projeto de Lei nº 1.396/2003 e seus apensos, gostaria de trazer algumas informações prestadas pelo Ministério da Defesa acerca do tema da segurança na aviação.

No âmbito internacional, os Estados Contratantes da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), caso do Brasil, fizeram aperfeiçoamentos nas suas normas e métodos após os atentados de 11 de setembro de 2001, nos Estados Unidos, tendo sido criado um programa regular de auditorias obrigatórias e sistemáticas a fim de monitorar as condições de segurança da aviação civil em âmbito mundial.

No Brasil, com base nas atuais normas internacionais da OACI, que entraram em vigor a partir de 01 de julho de 2002, o Diretor-Geral do agora extinto Departamento de Aviação Civil – DAC aprovou e publicou as Instruções de Aviação Civil IAC 107-1002, que trata da IDENTIFICAÇÃO DE PASSAGEIRO DO TRANSPORTE AÉREO CIVIL, de 05 de dezembro de 2002, e a IAC 107 – 1004 versando sobre o CONTROLE DE ACESSO ÀS ÁREAS

RESTRITAS DE AERÓDROMOS CIVIS BRASILEIROS COM OPERAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE AÉREO, de 31 de janeiro de 2003. Essas duas instruções estabeleceram as medidas, os meios a serem utilizados, bem como os procedimentos a serem adotados, visando à proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita, conforme preceitua o parágrafo 3º do art. 1º do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA).

O assunto foi amplamente analisado e debatido pelo grupo de trabalho, constituído e nomeado pela Portaria Interministerial nº 724, de 6 de setembro de 2001.

Esse grupo de trabalho foi encarregado de elaborar um Programa Nacional de

Segurança da Aviação Civil voltado para a revisão e atualização das medidas de segurança da aviação civil contidas no atual Plano de Segurança Aviação Civil, a serem aplicadas nas empresas aéreas e nos aeroportos brasileiros.

O resultado do trabalho está contido na edição do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNAVSEC), aprovado em 30 de setembro de 2003, pelo Comandante da Aeronáutica.

Neste aspecto, cabe ainda ressaltar que as medidas de caráter preventivo contra Atos de Interferência Ilícita, os meios de detecção e identificação de materiais perigosos, os quais não podem ser transportados por passageiros, bem como a relação dos mesmos, encontram-se estabelecidas na legislação complementar, cujo conteúdo é de conhecimento e aplicação obrigatórios por parte das administrações aeroportuárias e empresas aéreas nacionais e estrangeiras que operam no território brasileiro.

Entrando agora no teor dos Projetos de Lei em pauta, deve ser ressaltado que, muito embora reflita a preocupação dos autores no que concerne às inspeções de segurança nos aeroportos brasileiros, conclui-se que seu conteúdo se coaduna com o texto do art. 21 do CBA. O artigo, constante no CAPÍTULO II – DO TRÁFEGO AÉREO em seu TÍTULO II – DO ESPAÇO AÉREO E SEU USO PARA FINS AERONÁUTICOS, versa sobre medidas de Segurança de Tráfego Aéreo, a saber:

Salvo com autorização especial do órgão competente, nenhuma aeronave poderá transportar explosivos, munições, arma de fogo, material bélico, equipamentos destinados a levantamento aerofotogramétrico ou de prospecção, ou ainda quaisquer outros objetos ou substâncias consideradas perigosas para a segurança pública, da própria aeronave ou de seus ocupantes.

Parágrafo único. O porte de aparelhos fotográficos, eletrônicos ou nucleares, a bordo de aeronave, poderá ser impedido quando a segurança da navegação aérea ou o interesse público assim o exigir.

O *caput* do artigo refere-se a "Mercadoria Perigosa", cujo tratamento especial começa nos terminais de carga aérea, onde se lhe reserva local próprio para armazenagem e não em terminais de passageiros (TPS). As mercadorias, por exemplo, devem estar em recinto fechado e à prova de radiação. Há casos, também, de materiais incompatíveis, que são capazes de reagirem entre si, e que neste modo não podem estar na mesma aeronave ou pelo menos no mesmo compartimento dela. "Mercadoria Perigosa", segundo a

definição da OACI, é todo artigo ou substância capaz de constituir-se num risco para a saúde, segurança ou propriedade, quando transportada por via aérea. São exemplos os produtos médicos radioativos, amostras de vírus, tipos de explosivos e substâncias tóxicas.

Pelo exposto acima, pode-se inferir a incompatibilidade da proposta contida nos Projetos de Lei, uma vez que esta não complementa nem otimiza a finalidade do artigo 21.

As propostas em tela, na verdade, se referem ao controle de segurança de pessoas e objetos embarcados mediante inspeção de passageiros e suas respectivas bagagens, por ocasião da apresentação para o embarque e o deslocamento até a aeronave. O objetivo é evitar que armas, explosivos ou substâncias e materiais proibidos sejam introduzidas a bordo de uma aeronave, ou seja, são medidas executadas visando os aspectos relativos aos procedimentos previstos de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita. Dentre outras, inclui-se o controle de acesso às Áreas Restritas de Segurança (ARS) realizado por pessoal treinado e qualificado nas inspeções de passageiros e suas respectivas bagagens, utilizando meios eletrônicos automáticos e manuais.

No que concerne aos aeroportos onde existam operações de transporte aéreo público, estas medidas, similares às apresentadas pelos autores, já são realizadas nos principais aeroportos brasileiros, e estão sendo gradativamente implantadas nos aeroportos que se revestem de maior importância, conforme o planejamento das administrações aeroportuárias, mediante a aplicação de meios, métodos e ações estabelecidas pela Autoridade Aeronáutica brasileira.

Assim, entendo que as propostas ora analisadas, por sua coerência e oportunidade, é pertinente ao artigo 95 do Código Brasileiro de Aeronáutica, podendo ter uma melhor adequação com o acréscimo de um 3º parágrafo do citado artigo, na SEÇÃO II – DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL, do CAP. VII – SISTEMA DE FACILITAÇÃO, SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL E COORDENAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO, do TÍTULO III – DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA.

Esse acréscimo diz respeito à competência da Comissão Nacional de Segurança da Aviação Civil (CONSAC) para acompanhar a implementação e revisão do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNAVSEC).

Cabe assinalar que o assunto reveste-se de grande importância, considerando que a inclusão do texto no artigo 95 do CBA viria sedimentar toda a legislação complementar existente, proporcionando à Autoridade Aeronáutica brasileira um maior embasamento jurídico quanto à regulamentação e fiscalização do cumprimento da lei. A complexidade dos aspectos envolvendo a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita requer um detalhamento das ações inerentes ao assunto, que somente num Programa de Segurança de Aviação Civil podem ser explicitadas e detalhadas, de forma a permitir o seu completo entendimento pelas organizações públicas e privadas envolvidas.

Neste sentido, é de se ressaltar a coerência e compreensão do Autor do projeto principal, ao afirmar que as medidas relativas à segurança da aviação civil, no que concerne à sua implementação, não podem ser incrementadas da mesma forma em todos os aeroportos brasileiros, em função de seu extenso território, características regionais, diversidade na dimensão e movimento de

aeronaves, passageiros e carga e, principalmente, dos custos decorrentes da aplicação das mesmas, sem a devida adequação.

Minha intenção com a proposta que ora apresento repercutirá no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, nas Instruções de Aviação Civil, nos Programas de Segurança Aeroportuária e nos Programas de Segurança de Empresa Aérea, com a clareza, os detalhes e especificações relativas às medidas de Segurança da Aviação Civil, devidamente ajustados às reais necessidades, características e controle de segurança do transporte aéreo nos aeroportos brasileiros.

Estas legislações têm como objetivo promover a implementação de medidas de segurança destinadas a garantir a integridade de passageiros, tripulantes, pessoal de terra, público em geral, aeronaves e instalações de aeroportos brasileiros, nacionais e internacionais. Trata-se, portanto, de medidas de proteção das operações da aviação civil contra atos de interferência ilícita, cometidos no solo ou em vôo, coordenando a participação dos diversos órgãos públicos e empresas privadas envolvidos com a aviação civil.

Dado o exposto, meu voto pela Aprovação do Projetos de Lei nº 1.396, de 2003, e dos apensados PL's nºs 1.502, de 2003, e nº 382, de 2007, na forma do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em _____ de _____ de 2011.

Deputado VANDERLEI MACRIS

Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.396, DE 2003

Acrescenta dispositivo ao art. 95 do Código Brasileiro de Aeronáutica, relacionado à inspeção de segurança nos aeroportos.

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo ao art. 95 da Lei nº 7.656, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, com a finalidade de estabelecer critérios para acompanhamento da implementação e revisão do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNAVSEC).

Art. 2º O art. 95 da Lei nº 7.656, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 95
§ 1º
§ 2º
§ 3º A CONSAC deverá acompanhar a implementação e revisão do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNAVSEC), a ser aprovado pela Autoridade Aeronáutica, que estabelecerá as normas, os procedimentos, as medidas e os meios técnicos necessários para proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita. (NR)”

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

Sala da Comissão, em 11 de dezembro de 2011.

**Deputado VANDERLEI MACRIS
(PSDB/SP)**