



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.464-H, DE 2004

(Do Sr. Deley)

OFÍCIO Nº 1.595/11 (SF)

SUBSTITUTIVO DO SENADO FEDERAL AO PROJETO DE LEI Nº 4.464-D, DE 2004, que "Estabelece medidas para o controle da avifauna nas imediações de aeródromos"; tendo pareceres: da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, pela aprovação (relator: DEP. GIVALDO CARIMBÃO e relator substituto: DEP. PENNA); da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. ALEXANDRE SANTOS) e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relator: DEP. VICENTE CANDIDO).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL;

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54)

APRECIACÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões – Art. 24, II

S U M Á R I O

I – Autógrafos do PL nº 4.464-D/2007, aprovado na Câmara dos Deputados em 22/04/2009

II – Substitutivo do Senado Federal

III – Na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável:

- parecer dos relatores
- parecer da Comissão

IV – Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

V – Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

**AUTÓGRAFOS DO PROJETO DE LEI Nº 4.464-D/2004,
APROVADO NA CÂMARA DOS DEPUTADOS EM 22/04/2009**

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**CAPÍTULO I
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 os 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 - 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 ASAs, com o intuito de diminuir o risco de acidentes e incidentes aeronáuticos, decorrentes da colisão de aeronaves com aves.

Parágrafo único. Para os efeitos desta Lei, considera-se autoridade competente no âmbito da aviação:

I - autoridade da aviação civil, quando se tratar de aeroportos;

II - autoridade aeronáutica, quando se tratar de aeródromos militares; e

III - 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 o uso do solo ficam restritos e estarão condicionados ao cumprimento de exigências normativas específicas de segurança e/ou ambientais.

§ 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:

I - 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 km (vinte quilômetros) do raio do centro geométrico da pista de pouso e decolagem do aeródromo;

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

III - para os aeródromos com mais de uma pista de pouso e decolagem, a configuração da ASA será a resultante da aplicação dos critérios definidos neste parágrafo, 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 ASAs.

§ 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 - pelas 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 Sistema Nacional do Meio Ambiente - 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 a 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 IV do *caput* deste artigo;

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 os procedimentos específicos, quer sejam de natureza ambiental ou de segurança da atividade aeronáutica, que visam ao gerenciamento e à 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 nos incisos de I a VI do *caput* 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 do *caput* deste artigo 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 do *caput* deste artigo 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 previstas 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 do *caput* deste artigo poderá ser cumulada com a prevista no inciso IV do *caput* deste artigo, ou com quaisquer das medidas administrativas previstas no art. 9º desta Lei.

§ 2º As multas serão aplicadas de acordo com a gravidade da infração, respeitando os seguintes limites:

I - para multa simples, o mínimo de 2 (dois) e o máximo de 2.400 (dois mil e quatrocentos) salários mínimos vigentes no País; e

II - para multa diária, o mínimo de 1/2 (um meio) e o máximo de 25 (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 do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - 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.

Parágrafo único. 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 desta Lei, mesmo que em detrimento do estabelecido em legislações específicas sobre o assunto.

Parágrafo único. 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 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 invalida quaisquer dos planos de proteção de que trata o art. 44 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, a

Portaria nº 1.141/GM5/87 e a Resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA nº 4, de 9 de outubro de 1995, exceto dispositivos específicos neles presentes, referentes ao controle da avifauna, que divergirem das novas regras estatuídas.

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

SUBSTITUTIVO DO SENADO FEDERAL

Substitutivo do Senado Federal ao Projeto de Lei da Câmara nº 74, de 2009 (PL nº 4.464, de 2004, na Casa de origem), que “estabelece medidas para o controle da avifauna nas imediações de aeródromos”.

Dê-se ao Projeto a seguinte redação:

Dispõe sobre o controle da fauna nas imediações de aeródromos.

O Congresso Nacional decreta:

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

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

I – abate: morte de animais em qualquer fase do seu ciclo de vida, causada e controlada pelo homem;

II – aeródromo: toda área destinada ao pouso, à decolagem e à movimentação de aeronaves;

III – aeródromo militar: aquele destinado ao uso de aeronaves militares;

IV – aeroporto: todo aeródromo público dotado de instalações e facilidades para apoio a aeronaves e ao embarque e desembarque de pessoas e cargas;

V – Área de Segurança Aeroportuária (ASA): área circular do território de um ou mais municípios, definida a partir do centro geométrico da maior pista do aeródromo ou do aeródromo militar, com 20 km (vinte quilômetros) de raio, cujo uso e ocupação estão sujeitos a restrições especiais em função da natureza atrativa de fauna;

VI – atividade atrativa de fauna: vazadouros de resíduos sólidos e quaisquer outras atividades que sirvam de foco ou concorram para a atração relevante de fauna, no interior da ASA, comprometendo a segurança operacional da aviação;

VII – atividade com potencial atrativo de fauna: aterros sanitários e quaisquer outras atividades que, utilizando as devidas técnicas de operação e de manejo, não se

constituam como foco atrativo de fauna no interior da ASA, nem comprometam a segurança operacional da aviação;

VIII – autoridade ambiental: órgão ou entidade federal, estadual ou municipal integrante do Sistema Nacional do Meio Ambiente (Sisnama) e responsável pela concessão de licenciamento ambiental;

IX – autoridade aeronáutica militar: o Comando da Aeronáutica (Comaer) ou aquele a quem o Comando tenha delegado competência para o desempenho de suas atribuições;

X – autoridade de aviação civil: a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac);

XI – autoridade municipal: o órgão ou entidade competente da administração municipal ou do Distrito Federal;

XII – captura: ato ou efeito de deter, conter por meio mecânico ou impedir a movimentação de um animal, seguido de sua coleta ou soltura;

XIII – espécie-problema: espécie da fauna, nativa ou exótica, que interfira na segurança operacional da aviação;

XIV – espécie sinantrópica: espécie animal adaptada a viver junto ao homem, a despeito da vontade deste, e que difere dos animais domésticos criados com as finalidades de companhia, produção de alimentos ou transporte;

XV – manejo de fauna: aplicação de conhecimento ecológico às populações de espécies da fauna e da flora, que busca o equilíbrio entre as necessidades dessas populações e as necessidades das pessoas;

XVI – operador do aeródromo: órgão, entidade ou empresa responsável pela administração do aeródromo;

XVII – parâmetros de adequação: medidas determinadas pela autoridade competente com a finalidade de gerenciar e reduzir o risco de acidentes e incidentes aeronáuticos decorrentes da colisão de aeronaves com espécimes da fauna nos aeródromos;

XVIII – Plano de Manejo da Fauna em Aeródromos (PMFA): documento técnico que especifica detalhadamente as intervenções necessárias no meio ambiente, natural ou antrópico, de um aeródromo ou diretamente nas populações de espécies da fauna, nativa ou exótica, com o objetivo de reduzir o risco de colisões com aeronaves;

XIX – Programa Nacional de Gerenciamento do Risco da Fauna (PNGRF): documento de caráter normativo que estabelece objetivos e metas com o intuito de aprimorar a segurança operacional no País por meio do gerenciamento proativo do risco decorrente da colisão de aeronaves com espécies da fauna, nativa ou exótica;

XX – restrições especiais: quaisquer das seguintes limitações impostas pela autoridade competente no âmbito da aviação ao aproveitamento de imóvel, público ou privado, situado no interior da ASA:

a) proibição de implantação de atividade atrativa de espécimes da fauna;

b) cessação, imediata ou gradual, de atividade atrativa de espécimes da fauna, devendo o responsável pela atividade observar 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 espécimes da fauna aos parâmetros definidos pela autoridade competente, acompanhada ou não de sua suspensão;

d) implantação e operação de atividades com potencial de atração de espécimes da fauna, observados a autorização e os parâmetros de adequação, ambos definidos pela autoridade competente;

XXI – segurança operacional: estado em que o risco de lesões às pessoas ou de danos aos bens se reduz e se mantém em um nível aceitável, ou abaixo deste, por meio de um processo contínuo de identificação de perigos e gestão de riscos; e

XXII – translocação: captura de organismos vivos em uma determinada área para posterior soltura em outra área previamente determinada, conforme a distribuição geográfica da espécie.

Art. 3º Para o gerenciamento e a redução do risco de acidentes e incidentes aeronáuticos decorrentes da colisão de aeronaves com espécimes da fauna nos aeródromos, é estabelecida a Área de Segurança Aeroportuária (ASA), onde o aproveitamento e o uso do solo são restritos e condicionados ao cumprimento de exigências normativas específicas de segurança operacional da aviação e ambientais.

§ 1º O perímetro da Área de Segurança Aeroportuária (ASA) do aeródromo será definido a partir do centro geométrico da maior pista do aeródromo ou do aeródromo militar e compreenderá um raio de 20 km (vinte quilômetros).

§ 2º O Programa Nacional de Gerenciamento do Risco da Fauna (PNGRF), desenvolvido e supervisionado pelas autoridades de aviação civil, aeronáutica militar e ambiental, abrangerá objetivos e metas comuns aos aeródromos e suas respectivas ASA.

Art. 4º As restrições especiais constantes no PNGRF devem ser observadas, obrigatoriamente:

I – pela autoridade municipal, na ordenação e controle do uso e ocupação do solo urbano, sendo ela a responsável pela implementação e fiscalização do PNGRF;

II – pela autoridade ambiental, no processo de licenciamento ambiental e durante as atividades de fiscalização e controle; e

III – pelo operador do aeródromo, na administração do sítio aeroportuário.

§ 1º As propriedades rurais incorporadas à ASA também são sujeitas às restrições especiais previstas no PNGRF e à fiscalização pela autoridade municipal.

§ 2º Os instrumentos de planejamento municipal que disciplinam o parcelamento, o uso e a ocupação do solo observarão as disposições desta Lei e as restrições especiais previstas no PNGRF.

Art. 5º A administração pública federal, estadual ou municipal, o operador do aeródromo e o proprietário dos imóveis ou empreendimentos situados na ASA são obrigados a prestar as informações requisitadas pela autoridade de aviação civil ou pela autoridade aeronáutica militar.

Art. 6º O manejo da fauna em aeródromos e em áreas de entorno será autorizado pela autoridade ambiental mediante a aprovação do Plano de Manejo da Fauna em Aeródromos (PMFA) e poderá envolver:

I – manejo do ambiente;

II – manejo de animais ou de partes destes;

III – transporte e destinação do material zoológico coletado;

IV – captura e translocação;

V – coleta e destruição de ovos e ninhos; e

VI – abate de animais.

§ 1º O PMFA deve avaliar as formas de controle e de redução do potencial perigo de colisões de aeronaves com espécimes da fauna, subsidiado por dados obtidos a partir de método científico e que contemplem aspectos da dinâmica populacional da(s) espécie(s)-problema.

§ 2º O abate de animais somente será permitido:

I – após comprovação de que o uso de manejo indireto e direto da(s) espécie(s)-problema ou do ambiente não tenha gerado resultados significativos na redução do perigo de colisões de aeronaves com espécimes da fauna no aeródromo;

II – após comprovação de que o impacto ambiental ou o custo econômico da transferência de espécies sinantrópicas ou da(s) espécie(s)-problema não ameaçada(s) de extinção não justificam a translocação.

§ 3º Os animais abatidos, ninhos e demais materiais zoológicos coletados poderão ser encaminhados para coleções de instituições científicas ou descartados.

§ 4º O descarte de material zoológico deverá ser feito por meio de enterro, deposição em aterro sanitário, incineração ou demais formas adequadas e possíveis no município onde se localiza o aeródromo em questão.

§ 5º A autorização para o manejo da fauna silvestre não exime os portadores do cumprimento da Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998.

Art. 7º Constitui infração ao disposto nesta Lei:

I – implantar ou operar atividade com potencial de atração de espécimes da fauna na ASA sem submetê-la à aprovação da autoridade municipal e da autoridade ambiental;

II – estimular, desenvolver ou permitir que se desenvolva atividade com potencial de atração de espécimes da fauna consideradas proibidas no interior da ASA;

III – desrespeitar prazo que haja sido estabelecido para a cessação de atividade com potencial de atração de espécimes da fauna;

IV – deixar de adequar atividade com potencial de atração de espécimes da fauna a parâmetros definidos nas restrições especiais; e

V – desrespeitar a determinação de suspender atividade atrativa de espécimes da fauna.

Art. 8º Em razão das infrações previstas no art. 7º desta Lei, são cabíveis as seguintes sanções administrativas:

I – notificação de advertência;

II – multa simples;

III – multa diária;

IV – suspensão de atividade;

V – interdição de área ou estabelecimento; e

VI – embargo de obra.

§ 1º As sanções administrativas serão suspensas tão logo sejam sanados os motivos que ensejaram a sua imposição.

§ 2º As sanções previstas nos incisos II e IV do **caput** deste artigo poderão ser aplicadas cumulativamente.

§ 3º As multas serão aplicadas de acordo com a gravidade da infração, respeitados os seguintes limites:

I – para multa simples, o mínimo de R\$ 1.000,00 (mil reais) e o máximo de R\$ 1.250.000,00 (um milhão, duzentos e cinquenta mil reais); e

II – para multa diária, o mínimo de R\$ 250,00 (duzentos e cinquenta reais) e o máximo de R\$ 12.500,00 (doze mil e quinhentos reais).

Art. 9º São circunstâncias que agravam as sanções previstas nesta Lei:

I – reincidência;

II – evidências de que o infrator, por incorrer em quaisquer das atitudes previstas no art. 7º desta Lei, colaborou para a ocorrência de acidente ou incidente aeronáutico resultante da colisão de aeronave com espécimes da fauna nas imediações de aeródromo.

Art. 10. A aplicação das sanções administrativas previstas nesta Lei é atribuição da autoridade municipal.

Art. 11. O montante auferido pela arrecadação de multas deverá ser empregado em atividades que concorram para a redução do risco de acidentes e incidentes aeronáuticos decorrentes da colisão de aeronaves com espécimes da fauna.

Art. 12. Esta Lei entra em vigor após decorridos 180 (cento e oitenta) dias de sua publicação.

Senado Federal, em 2 de setembro de 2011.

Senador José Sarney
Presidente do Senado Federal

<p align="center">LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</p>
--

LEI Nº 9.605, DE 12 DE FEVEREIRO DE 1998

Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 1º (VETADO)

Art. 2º Quem, de qualquer forma, concorre para a prática dos crimes previstos nesta Lei, incide nas penas a estes cominadas, na medida da sua culpabilidade, bem como o diretor, o administrador, o membro de conselho e de órgão técnico, o auditor, o gerente, o preposto ou mandatário de pessoa jurídica, que, sabendo da conduta criminosa de outrem, deixar de impedir a sua prática, quando podia agir para evitá-la.

.....
.....

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

Na reunião desta Comissão realizada na data de hoje, tendo em vista a ausência do relator, Deputado Givaldo Carimbão, fui designado como Relator Substituto do Projeto de Lei nº. 4.464, de 2004, de autoria do Deputado Deley, para elaborar novo parecer. No entanto adotei integralmente o parecer do Relator, o qual transcrevo integralmente.

1 – RELATÓRIO

Submete-se ao exame da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (CMADS), 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 o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

A matéria em questão é pertinente à esta Comissão, nos termos do

art. 32, inciso XIII, alíneas *a)* e *b)* do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD).

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).

Naquela Comissão da Câmara Alta, 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, garantiram o contraditório e a ampla defesa no curso do processo administrativo 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 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.

Tendo em vista o extenso trâmite legislativo que a presente

proposição percorreu em ambas 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.

Certos de que os ilustres Pares 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, esperamos contar com o imprescindível apoio para aprovar a proposição ora em pauta.

Em face do exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do **substitutivo do Senado Federal ao Projeto de Lei nº 4.464, de 2004.**

Deputado **GIVALDO CARIMBÃO – PSB/AL**
Relator”

Sala da Comissão, em 21 de março de 2012.

Deputado Penna
Relator Substituto

III – PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, em reunião extraordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Substitutivo do Senado Federal ao Projeto de Lei nº 4.464/2004, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Givaldo Carimbão, e do Parecer do Relator Substituto, Deputado Penna.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Sarney Filho - Presidente, Arnaldo Jordy, Penna e Rebecca Garcia - Vice-Presidentes, Augusto Carvalho, Giovani Cherini, Leonardo Monteiro, Marcio Bittar, Marina Santanna, Vilalba, Bernardo Santana de Vasconcellos, Fernando Ferro, Lauriete, Leandro Vilela, Lira Maia, Marco Tebaldi e Paes Landim.

Sala da Comissão, em 21 de março de 2012.

Deputado SARNEY FILHO
Presidente

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 4.464-E, de 2004, que corresponde ao substitutivo do Senado Federal à proposição apresentada pelo Deputado Deley, aprovada nesta casa em 2009. O projeto cuida de estabelecer medidas que promovam o controle da avifauna nas cercanias de aeródromos, com a finalidade de prevenir acidentes e incidentes aéreos.

O substitutivo encaminhado pelo Senado Federal alterou alguns aspectos da proposta originada na Câmara dos Deputados. Destacam-se a definição da Área de Segurança Aeroportuária em formato circular, com 20 km de raio; a redefinição de competências; a previsão de abate de animais, quando inviável a transferência de espécies; a criação do Plano de Manejo da Fauna em Aeródromos – PMFA; a criação do Plano Nacional de Gerenciamento do Risco da Fauna – PNGRF, em substituição ao Plano de Controle Aviário – PCA; a simplificação dos tipos infracionais; pequena correção dos valores das multas; e atribuição da aplicação das sanções administrativas à administração municipal.

O texto que chega do Senado Federal, apontam os pareceres lhe deram origem, foi produzido a partir da contribuição de vários agentes diretamente interessados na matéria: Ministério da Defesa, Comando da Aeronáutica (CENIPA), ANAC, Infraero e IBAMA.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O problema da colisão de aves com aeronaves é antigo e vem ganhado contornos cada vez mais preocupantes. O chamado “perigo aviário” representa hoje um dos principais riscos para a atividade de aviação, especialmente no espaço aéreo que se encontra sobre o sítio aeroportuário e suas imediações. De acordo com levantamento do CENIPA, quase cem por cento das colisões acontecem nessa área, que corresponde, grosso modo, à Área de Segurança Aeroportuária –

ASA, já prevista em norma infralegal e, agora, espera-se, formalmente integrada à lei.

Muito embora várias providências possam ser tomadas – como, de fato, vêm sendo – para reduzir o risco dessas colisões, parece indispensável que norma legal passe a cuidar da matéria, que por sua própria natureza envolve conhecimentos múltiplos e instâncias de poder variadas.

O substitutivo encaminhado pelo Senado Federal mantém a base da proposta aprovada na Câmara dos Deputados, mas acrescenta ou modifica tópicos em relação aos quais não havia perfeita concordância quando da discussão inicial do projeto nesta Casa. Com o passar do tempo – a proposição é de 2004 – e a sucessão de experiências no combate ao perigo aviário, muitos consensos foram sendo firmados e, de certo modo, o texto do Senado Federal os expressa muito bem.

Estando já há quase dez anos no Congresso Nacional e tendo recebido atenção cuidadosa de todos quantos por ela se interessam, creio que a matéria está pronta para ingressar no mundo jurídico, produzindo, que assim seja, os efeitos desejados.

Sendo que se tinha a dizer, **o voto é pela aprovação do Projeto de Lei nº 4.464-E, de 2004** (Substitutivo do Senado Federal ao Projeto de Lei nº 4.464-D, de 2004).

Sala da Comissão, em 23 de maio de 2012.

Deputado ALEXANDRE SANTOS
Relator

III – PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Substitutivo do Senado Federal ao Projeto de Lei nº 4.464-E/2004, nos termos do parecer do relator, Deputado Alexandre Santos.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Alexandre Santos, Hugo Leal e Mauro Lopes - Vice-Presidentes, Diego Andrade, Edinho Araújo, Edson Ezequiel, Jaime Martins, José de Filippi, Jose Stédile, Laurez Moreira, Lázaro Botelho, Lourival Mendes, Lúcio Vale, Luiz Argôlo, Marinha Raupp, Mário Negromonte, Renzo Braz, Wellington Fagundes, Zoinho, Arolde de Oliveira, Carlos Alberto Leréia, Devanir Ribeiro, Flaviano Melo, Francisco Floriano, Giroto, Ricardo Izar e Vitor Penido.

Sala da Comissão, em 30 de maio de 2012.

Deputado EDSON EZEQUIEL
Presidente, em exercício

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei n.º 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 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).

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.

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 23 de julho de 2012.

Deputado **VICENTE CÂNDIDO**

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Substitutivo do Senado Federal ao Projeto de Lei nº 4.464-D/2004, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Vicente Candido.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Ricardo Berzoini - Presidente, Alessandro Molon e Fabio Trad - Vice-Presidentes, Alceu Moreira, Andre Moura, Antonio Bulhões, Arnaldo Faria de Sá, Arthur Oliveira Maia, Bruna Furlan, Dr. Grilo, Eliseu Padilha, Esperidião Amin, Felipe Maia, Félix Mendonça Júnior, Francisco Araújo, Jerônimo Goergen, João Campos, João Paulo Cunha, João Paulo Lima, José Nunes, Leonardo Picciani, Luiz Couto, Luiz Pitiman, Marçal Filho, Onofre Santo Agostini, Onyx Lorenzoni, Paulo Magalhães, Paulo Maluf, Paulo Teixeira, Roberto Freire, Ronaldo Fonseca, Sérgio Barradas Carneiro, Valry Moraes, Valtenir Pereira, Vicente Candido, Vieira da Cunha, Vilson Covatti, Alexandre Leite, Cesar Colnago, Cida Borghetti, Efraim Filho, Francisco Escórcio, Gonzaga Patriota, Hugo Leal, Jaime Martins, João Magalhães, Laercio Oliveira, Luiz Noé, Marcos Rogério, Nazareno Fonteles, Ricardo Tripoli e Rosane Ferreira.

Sala da Comissão, em 7 de agosto de 2012.

Deputado **RICARDO BERZOINI**

Presidente

FIM DO DOCUMENTO
