



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 74, DE 2009

(nº 4.464/2004, na Casa de origem, do Deputado Deley)

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.

PROJETO DE LEI Nº 4.464, DE 2004

Estabelece medidas para o controle de avifauna nas imediações de aeródromos;

O Congresso Nacional decreta:

Capítulo I

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E DEFINIÇÕES

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

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

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

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

- a) proibição de implantação de atividade atrativa de aves;
- b) cessação, imediata ou gradual, de atividade atrativa de aves;
- c) adequação de atividade atrativa de aves a parâmetros definidos pela Autoridade Aeronáutica, acompanhada ou não de sua suspensão;
- d) implantação condicionada de atividade atrativa de aves, observados parâmetros de adequação definidos pela Autoridade Aeronáutica.

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

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

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

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

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

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

Capítulo II

DAS MEDIDAS DE CONTROLE E PREVENÇÃO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 6º Sem prejuízo da punição de outros agentes públicos envolvidos e da aplicação de outras sanções cabíveis, a Autoridade Municipal, a Autoridade Ambiental e o explorador do aeródromo, se agente público, praticam ato de improbidade administrativa que atenta contra os princípios da administração pública, nos termos da lei federal específica, quando deixam de tomar as

providências necessárias para a observância, na ASA, das restrições especiais impostas pela Autoridade Aeronáutica.

Art. 7º No caso de descumprimento, total ou parcial, das obrigações referidas nesta lei, serão as pessoas jurídicas de direito público compelidas a 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 atividade atrativa de aves na ASA, sem submetê-la à aprovação da Autoridade Municipal, da Autoridade Ambiental ou, na hipótese prevista no § 1º do art. 5º desta Lei, da Autoridade Aeronáutica;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Capítulo IV

DAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

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

- I - suspensão de atividade;
- II - interdição de área ou estabelecimento;
- III - embargo de obras.

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

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

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

Capítulo V

DAS PENALIDADES

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

- I - notificação de advertência;

II - multa simples;

III - multa diária;

IV - cessação de atividade.

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

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

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

I - reincidência;

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

Capítulo VI

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

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

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

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

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

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

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

De acordo com o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), de 1993 a 2003, ocorreram 2.636 colisões entre aves e aeronaves nos céus do Brasil. Em 1962 morreu um tripulante da Força Aérea Brasileira, a única vítima fatal até hoje. Mas há casos de pilotos cegos e com ferimentos graves em consequência de tais ocorrências. Dados da Organização de

Aviação Civil Internacional (OACI) mostram que apenas uma em cada cinco colisões é reportada, o que nos leva a números ainda mais preocupantes. Também na aviação militar, a situação é grave. A Força Aérea Brasileira já perdeu aviões *Mirage* e F-5 e pilotos ficaram cegos em virtude do choque entre aeronaves e aves.

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

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

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

A presença de aves nas proximidades dos aeroportos deve-se à existência de atividades que atraem aves para dentro da Área de Segurança Aeroportuária. A questão torna-se mais grave na medida que os municípios, mesmo

em desrespeito às normas ambientais, criam vazadouros de lixo à céu aberto, os famosos "lixões", ou não fiscalizam atividades de alto teor atrativo de aves, como os aterros sanitários inadequados e matadouros, por exemplo.

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

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

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

Sala das Sessões, em 17 de novembro de 2004.

Deputado Deley

Legislação citada anexada pela Secretaria-Geral da Mesa

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986.

Código Brasileiro de Aeronáutica. (Substitui o
Código Brasileiro do Ar)

Art. 44. As restrições de que trata o artigo anterior são as especificadas pela autoridade aeronáutica, mediante aprovação dos seguintes planos, válidos, respectivamente, para cada tipo de auxílio à navegação aérea:

- I - Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos;
- II - Plano de Zoneamento de Ruído;
- III - Plano Básico de Zona de Proteção de Helipontos;
- IV - Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea.

§ 1º De conformidade com as conveniências e peculiaridades de proteção ao voo, a cada aeródromo poderão ser aplicados Planos Específicos, observadas as prescrições, que couberem, dos Planos Básicos.

§ 2º O Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos, o Plano Básico de Zoneamento de Ruído, o Plano de Zona de Proteção de Helipontos e os Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea serão aprovados por ato do Presidente da República.

§ 3º Os Planos Específicos de Zonas de Proteção de Aeródromos e Planos Específicos de Zoneamento de Ruído serão aprovados por ato do Ministro da Aeronáutica e transmitidos às administrações que devam fazer observar as restrições.

§ 4º As Administrações Públicas deverão compatibilizar o zoneamento do uso do solo, nas áreas vizinhas aos aeródromos, às restrições especiais, constantes dos Planos Básicos e Específicos.

§ 5º As restrições especiais estabelecidas aplicam-se a quaisquer bens, quer sejam privados ou públicos.

.....

(À Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle e, nos termos do art. 49, I a Comissão de Serviços de Infra-Estrutura)

Publicado no DSF, de 20/05/2009.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF

OS: 12818/2009