



SENADO FEDERAL

PARECERES N^{os} 822 A 824, DE 2011

Sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 74, de 2009 (nº 4.464/2004, na Casa de origem, do Deputado Deley), que estabelece medidas para o controle da avifauna nas imediações de aeródromos.

PARECER Nº 822, DE 2011 (Da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional)

RELATOR: Senador **HERÁCLITO FORTES**

RELATOR "AD HOC": Senador **WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA**

I – RELATÓRIO

Esta Comissão é chamada a pronunciar-se sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 74, de 2009, que *estabelece medidas para o controle da avifauna nas imediações de aeródromos*. O Projeto, de autoria do ilustre Deputado Deley, tem por objetivo regulamentar uso do solo nos limites da Área de Segurança Aeroportuária (ASA), bem como a imposição de sanções aos transgressores da Lei proposta. Com isso, seriam estabelecidas normas para a redução do risco de acidentes aeronáuticos decorrentes de colisão de aeronaves com pássaros.

Na Câmara dos Deputados, o Projeto tramitou pelas comissões de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, Viação e Transportes, e de Constituição, Justiça e de Cidadania, na forma do art. 24, II, do Regimento Interno daquela Casa. Aprovado nesta última Comissão, foi encaminhado ao Senado Federal, nos termos do art. 134 do Regimento Comum.

No Senado Federal, distribuiu-se o Projeto às Comissões de Relações Exteriores e Defesa Nacional; de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle; e de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa. Nesta Comissão de Relações Exteriores, fui incumbido de relatá-lo e registro que, decorrido o prazo regimental, não lhe foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

No que concerne às Relações Exteriores e à Defesa Nacional, convém assinalar que o Projeto em apreço estabelece regras com o objetivo de diminuir o risco de acidentes e incidentes aeronáuticos decorrentes da colisão de aeronaves com aves nas imediações de aeródromos. Daí o estabelecimento de uma Política de Controle Aviário (PCA) no âmbito da Área de Segurança Aeroportuária (ASA).

A PCA envolve limitações, impostas pela Autoridade Aeronáutica, ao aproveitamento de imóvel público ou privado situado no interior da ASA, quais sejam:

- a) proibição de implantação de atividade atrativa de aves;
- b) cessação, imediata ou gradual, de atividade atrativa de aves em curso, observando o responsável e 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.

Delimitadas a ASA, as restrições especiais devem ser observadas pelas autoridades administrativas, ambientais e de exploração do aeródromo, inclusive no que concerne ao planejamento urbano e ambiental da área. O Projeto também elenca as infrações, respectivas penalidades e medidas administrativas a serem tomadas contra aqueles que descumprirem a Lei.

Conforme a Justificação, de acordo com o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA) do Comando da Aeronáutica, entre 1993 e 2003 ocorreram 2.636 colisões entre aves e aeronaves nos céus do Brasil. Verificamos junto àquele órgão que, apenas em 2008, foram registradas 659 colisões, 34 quase colisões e 39 avistamentos, com aves de diversas espécies e contra diferentes partes da aeronave, do motor ao pára-brisa, passando pelo trem de pouso e pela fuselagem das aeronaves. Das 659 colisões, 597 foram contra aviões civis. Note-se, ainda, que esse número de acidentes e incidentes tem crescido. Em 2009, até 31 de agosto, já haviam ocorrido 552 colisões.

Também de acordo com o autor do Projeto, até a apresentação deste, só havia ocorrido uma colisão com vítima fatal, em 1962, quando um tripulante da Força Aérea Brasileira (FAB) morreu. Entretanto, não são raros os casos de pilotos cegos ou com ferimentos graves em virtude desses acidentes. Registre-se que em países como os Estados Unidos são inúmeros os casos de acidentes fatais. Considerem-se, ainda, os prejuízos financeiros relacionados.

Assim, sob a ótica da Segurança, o projeto mostra-se vantajoso: contribui para a melhora na percepção que se tem da segurança de vôo no Brasil, o que é igualmente positivo para nossas relações internacionais.

O projeto em apreço, que, repita-se, já passou por avaliação na Casa iniciadora e ainda será objeto de análises mais acuradas em outras Comissões temáticas do Senado, tem todos os méritos para ser aprovado na Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional.

Convém, não obstante, proceder a singelas alterações no texto, com o objetivo de aperfeiçoá-lo e eliminar eventuais dúvidas interpretativas da Lei.

O art. 3º e subseqüentes definem a Área de Segurança Aeroportuária (ASA) e os critérios para o seu estabelecimento. O perímetro da ASA é definido em função do tipo de operação ali realizada, compreendendo o terreno aeroportuário e toda a porção do território circunvizinho localizado dentro do raio de vinte ou treze quilômetros do centro geométrico da sua pista de pouso e decolagem, respectivamente, para aeródromos que operem de acordo com as regras de vôo por instrumentos (IFR) ou para os demais aeródromos.

Nos casos em que as ASA ou parcelas delas sejam comuns a mais de um aeródromo, não há definição clara quanto à responsabilidade dos administradores desses aeródromos.

A Resolução nº 4, de 9 de outubro de 1995, do Conselho Nacional do Meio Ambiente, em seu art. 4º, estabelece que, de acordo com as características especiais de um determinado aeródromo, a área da ASA poderá ser alterada pela Autoridade Aeronáutica competente. Solução semelhante poderia ser apresentada para os casos em que as ASA ou parcelas delas sejam comuns a mais de um aeródromo, ou seja, as Autoridades Aeronáutica e de Aviação Civil definiriam as áreas de competência de cada aeródromo.

Ademais, o Projeto, em seu art. 15, transfere as referidas atribuições à Autoridade de Aviação Civil, que deverá exercê-las por intermédio de seus órgãos competentes. A definição dessa competência é importante, pois o art. 16 estabelece que as multas sejam 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.

Nesse sentido, o art. 15 do Projeto de Lei da Câmara nº 74, de 2009, seria melhor definido, a nosso ver, se estabelecesse a atribuição de competência para a lavratura de auto de infração, ocorrido em aeródromo militar ou civil, e para a aplicação de penalidade ou medida administrativa, como sendo da Autoridade Aeronáutica ou Autoridade de Aviação Civil, podendo estas serem exercidas por meio de delegação de competência aos órgãos responsáveis diretamente por seus aeródromos.

Portanto, parece-nos interessante que seja acrescido um inciso IV ao § 1º do art. 3º para os casos em que, em função da proximidade territorial entre aeródromos ou de uma ASA ou parcela dela seja comum a outra, a área de cada ASA deva ser definida pela Autoridade Aeronáutica competente. Outro ajuste deve ser feito no art. 15, alterando-se a redação no mesmo sentido.

Creemos que, com esses ajustes, trouxemos nossa contribuição ao Projeto, garantindo maior segurança em nossos aeroportos e no transporte aéreo do País.

III – VOTO

Por todo exposto, por ser conveniente e oportuno aos interesses nacionais e versado em boa técnica legislativa, somos pela aprovação do presente Projeto de Lei da Câmara nº 74, de 2009, com as seguintes emendas;

EMENDA Nº 1 – CRE

Acrescente-se ao § 1º do art. 3º do PLC nº 74, de 2009, o seguinte inciso IV:

“Art. 3º

§ 1º

.....

IV - quando, em função da proximidade territorial entre aeródromos, uma ASA ou parcela dela seja comum a outra, a área de cada ASA deverá ser definida pela Autoridade Aeronáutica competente.

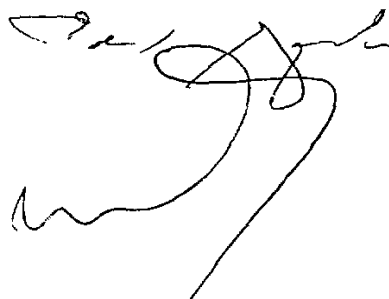
.....”

EMENDA Nº - CRE

Dê-se ao art. 15 do PLC nº 74, de 2009, a seguinte redação:

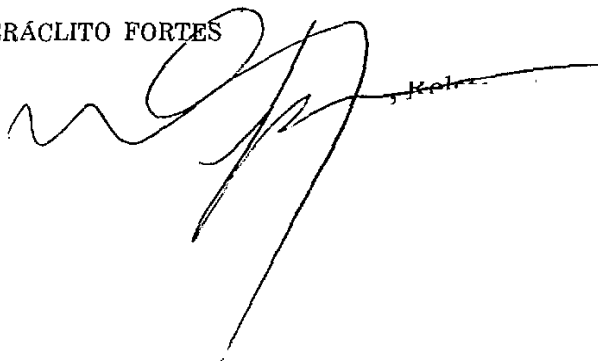
“Art. 15. A lavratura de auto de infração e a aplicação de penalidade ou medida administrativa previstas nesta Lei são atribuições da Autoridade Aeronáutica ou da Autoridade de Aviação Civil, de acordo com o tipo de aeródromo, que deverá exercê-las por intermédio de seus órgãos competentes.” (NR)

Sala da Comissão, 17 de dezembro de 2011.



, Presidente

HERÁCLITO FORTES



RELATOR “AD HOC”: Senador **Wellington Salgado de Oliveira**

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 74, DE 2009

IV – DECISÃO DA COMISSÃO

A Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, em reunião extraordinária realizada nesta data, aprovou o Relatório apresentado pelo Senador Wellington Salgado de Oliveira, que passa a constituir Parecer da CRE favorável ao Projeto de Lei da Câmara nº 74, de 2009, do Deputado Deley, com as emendas nº 1 – CRE e nº 2 – CRE.

EMENDA Nº 1 – CRE

Acrescente-se ao § 1º do art. 3º do PLC nº 74, de 2009, o seguinte inciso IV:

“Art. 3º

§ 1º

.....”

IV - quando, em função da proximidade territorial entre aeródromos, uma ASA ou parcela dela seja comum a outra, a área de cada ASA deverá ser definida pela Autoridade Aeronáutica competente.

.....”

EMENDA Nº 2 - CRE

“Art. 15. A lavratura de auto de infração e a aplicação de penalidade ou medida administrativa previstas nesta Lei são atribuições da Autoridade Aeronáutica ou

da Autoridade de Aviação Civil, de acordo com o tipo de aeródromo, que deverá exercê-las por intermédio de seus órgãos competentes.” (NR)

Assinam o Parecer os Senhores Senadores:

Eduardo Azeredo (Presidente), João Pedro, Roberto Cavalcanti, Pedro Simon, Domóstenes Torres, Flexa Ribeiro, Renato Casagrande, Augusto Botelho, Wellington Salgado de Oliveira e Romeu Tuma.

Sala da Comissão, em 17 de dezembro de 2009.



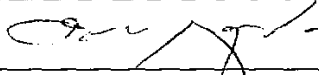
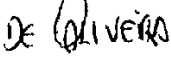
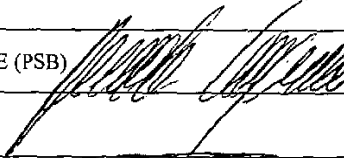
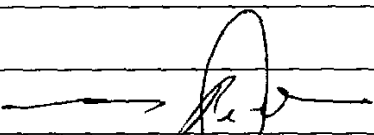
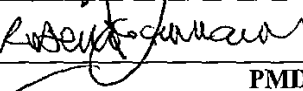

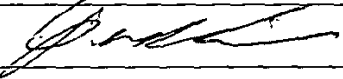
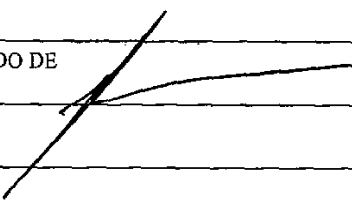

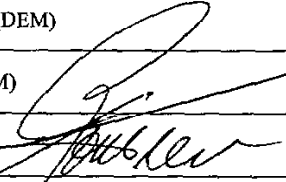
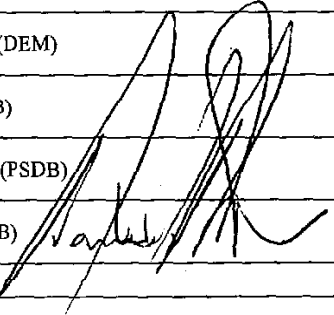
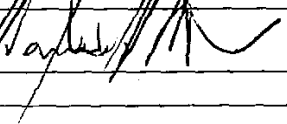
Senador EDUARDO AZEREDO

Presidente da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional – CRE

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL

PROPOSIÇÃO: PLC Nº 74, DE 2009.

ASSINAM O PARECER NA REUNIÃO DE 17/12/2009, AS SENHORAS SENADORAS E OS SENHORES SENADORES:

PRESIDENTE: SENADOR EDUARDO AZEREDO 	
RELATOR "AD HOC": SENADOR WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA 	
TITULARES	SUPLENTE
BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PT, PR, PSB, PC do B, PRB)	
EDUARDO SUPLYCY (PT)	1 - ALOIZIO MERCADANTE (PT)
ANTONIO CARLOS VALADARES (PSB)	2 - MARINA SILVA (PV)
JOÃO RIBEIRO (PR)	3 - RENATO CASAGRANDE (PSB) 
JOÃO PEDRO (PT) 	4 - MAGNO MALTA (PR)
ROBERTO CAVALCANTI (PRB) 	5 - AUGUSTO BOTELHO (PT) 
PMDB, PP	
PEDRO SIMON 	1 - ALMEIDA LIMA
FRANCISCO DORNELLES	2 - INÁCIO ARRUDA
GERALDO MESQUITA JÚNIOR	3 - WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA 
ROMERO JUCÁ	4 - VALDIR RAUPP
PAULO DUQUE	5 - GILVAM BORGES
BLOCO DA MINORIA (DEM e PSDB)	
EFRAIM MORAIS (DEM)	1 - ADELMIR SANTANA (DEM)
DEMÓSTENES TORRES (DEM) 	2 - ROSALBA CIARLINI (DEM)
MARCO MACIEL (DEM)	3 - JOSÉ AGRIPINO (DEM)
HERÁCLITO FORTES (DEM)	4 - ROMEU TUMA (PTB) 
JOÃO TENÓRIO (PSDB)	5 - ÁLVARO DIAS (PSDB)
EDUARDO AZEREDO (PSDB) 	6 - ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB)
FLEXA RIBEIRO (PSDB) 	7 - TASSO JEREISSATI (PSDB)
PTB	
FERNANDO COLLOR	1 - MOZARILDO CAVALCANTI
PDT	
PATRÍCIA SABOYA	1 - CRISTOVAM BUARQUE

PARECER Nº 823, DE 2011
(Da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle)

RELATOR: Senador **JEFFERSON PRAIA**

I – RELATÓRIO

Submete-se ao exame da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA) o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 74, de 2009. De autoria do Deputado Deley, a proposição tramitou na Câmara dos Deputados como Projeto de Lei (PL) nº 4.464, de 2004.

Na Câmara dos Deputados, o projeto de lei foi examinado pelas Comissões de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (CMADS), de Viação e Transportes (CVT) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), e aprovado na forma do Substitutivo ora analisado.

No Senado Federal, a proposição foi enviada às Comissões de Relações Exteriores e Defesa Nacional (CRE), de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle e de Serviços de Infraestrutura (CI), cabendo à última a decisão terminativa.

O projeto, composto de sete capítulos, estabelece regras que visam à diminuição do risco de acidentes e incidentes aeronáuticos decorrentes da colisão de aeronaves com aves nas imediações de aeródromos.

O Capítulo I trata das disposições gerais e das definições. O inciso I do *caput* do art. 2º da proposição define como Área de Segurança

Aeroportuária (ASA) a *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*. O inciso XIII do *caput* do mesmo artigo descreve a Política de Controle Aviário (PCA) como os *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*. O parágrafo único do art. 2º considera como autoridades competentes no âmbito da aviação, para os efeitos da lei, a autoridade da aviação civil, quando se tratar de aeroportos; a autoridade aeronáutica, quando se tratar de aeródromos militares; e ambas, quando se tratar de aeroportos com uso compartilhado por aeronaves civis e aeronaves militares.

O Capítulo II – Das Medidas de Controle e Prevenção – estabelece como será determinado o perímetro da ASA e as restrições especiais que serão impostas dentro desse perímetro para restringir atividades que atraiam aves para o local. Os arts. 5º, 6º e 7º determinam as responsabilidades dos diferentes agentes públicos.

O Capítulo III – Das Infrações – descreve os diferentes tipos de infração que podem ser imputadas às pessoas físicas ou jurídicas que descumpram as exigências normativas de segurança ou ambientais em vigor na ASA. O Capítulo IV estabelece as medidas administrativas cabíveis e o Capítulo V determina as penalidades legais decorrentes das infrações previstas no Capítulo III do projeto de lei.

O Capítulo VI – Das Ações Extraordinárias e Emergenciais – determina, no art. 12, os procedimentos para que a Comissão de Controle do Perigo Aviário no Brasil (CCPAB) submeta ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) pedido de autorização de abate das aves que interfiram na segurança aérea, em regime de urgência. O art. 13 estabelece que o Ibama poderá acatar o pedido de autorização especificado no art. 12 da proposição mesmo que em detrimento do estabelecido na legislação ambiental.

Na CRE foram aprovadas duas emendas ao PLC nº 74, de 2009. A Emenda nº 1 – CRE acrescenta o inciso IV ao § 1º do art. 3º do projeto para que, nos casos em que a ASA ou parcela dela seja comum a mais de um aeródromo, a área de cada ASA seja definida pela Autoridade Aeronáutica competente. A Emenda nº 2 – CRE altera o art. 15 da proposição para que

sejam atribuições da Autoridade Aeronáutica ou da Autoridade de Aviação Civil, de acordo com o tipo de aeródromo, a lavratura de auto de infração e a aplicação de penalidade ou medida administrativa previstas no projeto.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Compete à CMA, nos termos do art. 102-A, II, *a*, do Regimento Interno do Senado Federal, opinar sobre matérias atinentes à proteção do meio ambiente e à defesa da fauna.

Nesse contexto, concordamos com os objetivos da proposição sob exame, a qual, segundo o autor, visa estabelecer medidas protetoras nas áreas de entorno dos aeródromos de forma a garantir a segurança das operações aéreas no Brasil. O problema que se quer mitigar consiste no risco de colisão entre uma aeronave e um animal voador, normalmente uma ave, denominado pelos especialistas como Perigo Aviário. Apesar da maioria das colisões não causarem acidentes aéreos fatais (aproximadamente um caso em cada bilhão de horas de voo), o Perigo Aviário, no mundo, gera anualmente prejuízos que foram estimados em 1,2 bilhão de dólares.

Devemos notar que a maior parte das colisões com aves ocorre nas fases de aproximação, decolagem e pouso, ou seja, dentro da área dos aeródromos ou nas suas proximidades. No caso do Brasil, as áreas de entorno dos aeródromos, em sua grande maioria, ainda apresentam deficiências de saneamento básico e hospedam atividades industriais e comerciais que geram resíduos atrativos para as aves. Os focos mais comuns de atração, além dos lixões, são os matadouros e as instalações de beneficiamento de pescado.

Tendo em vista a necessidade de legislação específica para disciplinar, nas áreas de entorno dos aeródromos, a implantação de atividades que atuam como foco de atração de aves, o Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) publicou a Resolução nº 4, de 9 de outubro de 1995. A resolução estabelece as Áreas de Segurança Aeroportuária, onde é proibida a implantação de qualquer atividade que atraia ou possa vir a atrair aves. Todavia, a aplicação da Resolução não tem sido fácil, principalmente porque a redação da norma não aponta responsabilidades nem prevê sanções em caso de serem implantados empreendimentos inadequados dentro da ASA.

Sendo assim, o PLC nº 74, de 2009, solidifica os critérios de implantação de ASA, define as responsabilidades dos agentes públicos e privados e estabelece sanções administrativas. Desse modo, a proposição representa um progresso para a segurança da navegação aérea, tanto civil quanto militar.

Entretanto, algumas modificações são necessárias para aprimorar o projeto de lei. Nesse sentido, também acatamos algumas das sugestões encaminhadas pelo Ministério da Defesa, pelo Comando da Aeronáutica, pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), que são as entidades responsáveis pelo setor aéreo e que possuem interesse no aperfeiçoamento da proposição. Devido à extensão dessas modificações, decidimos pela elaboração de um substitutivo ao projeto de lei.

Em primeiro lugar, as entidades acima solicitaram que a terminologia estabelecida no art. 2º da proposição seja adequada às mudanças previstas no Projeto de Lei da Câmara nº 10, de 2010, que teve sua origem no Poder Executivo e ora tramita no Senado Federal. O PLC nº 10, de 2010, modifica a Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, que *dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas*.

Também no art. 2º do PLC nº 74, de 2009, cumpre definir o termo “segurança operacional”, que é regulada pela Organização de Aviação Civil Internacional, e alterar o termo “Política de Controle Aviário” para “Programa Nacional de Gerenciamento do Perigo da Fauna”, com concomitante delimitação do escopo.

Além disso, os representantes dos setores mencionados observaram que a competência no âmbito da aviação não deve ser vinculada ao tipo de aeródromo, seja civil ou militar, mas deve decorrer da atividade discricionária do Poder Executivo. Desse modo, foi-nos sugerido suprimir o parágrafo único do art. 2º e os seus incisos.

Deve ser enfatizado que as entidades do setor aeroportuário recomendaram, também, a supressão do § 3º do art. 3º da proposição, pois a flexibilização da regra é contrária ao objetivo do projeto. Por essa mesma razão decidimos por não incorporar a Emenda nº 1 – CRE ao nosso substitutivo.

Os setores ouvidos observaram, ainda, que o ordenamento do solo urbano, conforme determinado pelos arts. 30, inciso VIII, e 182 da Constituição Federal, é da competência dos Municípios. Sendo assim, a maior parte das atividades de fiscalização e controle dos locais de atração de aves em solo urbano é atribuição dos órgãos municipais. Em consequência, foi necessário alterar o art. 4º, de modo a reconhecer que a fiscalização do ordenamento do solo urbano é competência municipal e delimitar as atividades do operador do aeródromo ao sítio aeroportuário.

O *caput* do art. 5º foi igualmente suprimido, por recomendação das entidades, pois foi considerado repetitivo. Também foram suprimidos os §§ 1º e 2º do art. 5º, pois é competência do Poder Executivo determinar a área de atuação dos seus órgãos, sendo a fiscalização ambiental competência dos órgãos que compõem o Sistema Nacional do Meio Ambiente (SISNAMA), conforme determinado pela Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981. Dessa maneira, o § 3º do art. 5º foi convertido no *caput* do artigo.

Convém observar que, posteriormente à redação do PL nº 4.464, de 2004, que deu origem ao PLC nº 74, de 2009, o Ibama publicou a Instrução Normativa nº 72, de 18 de agosto de 2005, regulando o manejo da avifauna em áreas próximas a aeródromos. Tal Instrução Normativa preconiza a elaboração de Planos de Manejo visando evitar ou reduzir colisões de aeronaves com a Fauna Silvestre em Aeródromos (PMFA) e estabelece que o abate de animais somente será permitido após se comprovar que outras alternativas de manejo, indireto e direto, das espécies ou do ambiente não tenham gerado resultados significativos na redução do perigo de colisões.

Devemos, conforme nossas possibilidades econômicas e logísticas, adotar as metodologias mais modernas, amplamente utilizadas pelos países desenvolvidos, para controlar as populações de aves com o objetivo de mantê-las afastadas dos aeródromos, sendo o abate utilizado em último caso. Afinal de contas, o art. 225 da Carta Magna impõe ao poder público o dever de defender e preservar o meio ambiente ecologicamente equilibrado para as presentes e as futuras gerações. Portanto, propomos acrescentar novas definições, relativas ao manejo de aves, no art. 2º, bem como estabelecer as diretrizes a serem observadas na elaboração e aplicação do PMFA, consubstanciadas no art. 6º.

Por consequência, as infrações passam a ser descritas no art. 7º, sendo que os incisos VI e VII foram suprimidos por serem redundantes, uma vez que repetem as determinações dos incisos I e IV, respectivamente. O

inciso VIII também foi eliminado, pois as entidades ouvidas observaram que o processo administrativo, no âmbito da Administração Federal, é regulado pela Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999.

Como as penalidades descritas são, em sua totalidade, medidas administrativas, elas foram reunidas no art. 8º. As multas estabelecidas no § 3º passam a ter seus valores expressos em reais, e não mais em múltiplos do salário mínimo, utilizando-se, para tal, as sugestões de valores pecuniários feitas pelos representantes do setor aeroportuário.

Ao reconhecer que a fiscalização do ordenamento do solo urbano é competência dos Municípios, conforme estabelece a Constituição, os representantes do setor sugeriram a atual redação do art. 10, que no texto original era o art. 15, de maneira a enfatizar, no corpo da proposição, a responsabilidade da administração municipal na fiscalização e no controle das atividades que atraem pássaros. Em função da nova redação do dispositivo, deixamos de acatar a Emenda nº 2 – CRE.

Como, na Lei nº 9.784, de 1999, o contraditório e a ampla defesa são assegurados no curso do processo administrativo, foi sugerida a supressão do art. 14 do PLC nº 74, de 2009. O art. 17 também não foi acatado, conforme as recomendações dos setores ouvidos, para evitar referências a normas infralegais, que podem ser substituídas por novos atos normativos, a qualquer momento, pelo Poder Executivo. A redação do art. 11 do Substitutivo que propomos foi alterada em relação à do dispositivo correspondente no projeto original (art. 16) para torná-la mais clara.

Finalmente, o grupo de entidades responsável pelo setor sugeriu a necessidade de um *vacatio legis* mínimo de 180 dias.

III – VOTO

Em razão do exposto, opinamos pela **aprovação** do Projeto de Lei da Câmara nº 74, de 2009, na forma do seguinte substitutivo:

EMENDA Nº 3 – CMA (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 74, DE 2009

Dispõe sobre o controle da avifauna 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 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 geométrico do aeródromo ou aeródromo militar, 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, 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 aves a parâmetros definidos pela autoridade competente, acompanhada ou não de sua suspensão;
- d) implantação e operação de atividades com potencial de atração de aves, observados a autorização e os parâmetros de adequação, ambos definidos pela autoridade competente;

III – autoridade aeronáutica militar: o Comando da Aeronáutica – COMAER ou a quem esse tenha delegado competência para o desempenho de suas atribuições;

IV – autoridade de aviação civil: a Agencia Nacional de Aviação Civil – ANAC;

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

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

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

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

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

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

XI – atividade com potencial de atração de aves: matadouros, curtumes, vazadouros de lixo e qualquer atividade que concorra para a atração de aves ou sirva de foco de atração de pássaros no interior da ASA, comprometendo a segurança da operacional da aviação;

XII – parâmetros de adequação: todas as 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 aves nos aeródromos;

XIII – espécie-problema: toda espécie de avifauna, nativa ou exótica, que interfira na segurança das operações aéreas;

XIV – Programa Nacional de Gerenciamento do Perigo da Fauna – PNGPF: 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 animais, principalmente as aves;

XV – 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;

XVI – Plano de Manejo da Fauna Silvestre 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 aves ou de outros animais, com o objetivo de reduzir o risco de colisões com aeronaves;

XVII – manejo de vida silvestre: aplicação de conhecimento ecológico às populações de animais vertebrados, de vegetais e de demais animais, que busca o equilíbrio entre as necessidades dessas populações e as necessidades das pessoas;

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

XIX – translocação: captura de organismos vivos em uma determinada área para posterior soltura em outra área previamente determinada, conforme a sua distribuição geográfica;

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

Art. 3º Para o gerenciamento e a redução do risco de acidentes e incidentes aeronáuticos decorrentes da colisão de aeronaves com aves nos aeródromos, fica estabelecida a Área de Segurança Aeroportuária, onde o aproveitamento e o uso do solo ficam restritos e estarão condicionados ao cumprimento de exigências normativas específicas de segurança operacional da aviação e ambientais.

§ 1º O perímetro da Área de Segurança Aeroportuária 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, a ASA compreenderá o terreno aeroportuário e toda a porção do território circunvizinho situada no raio de vinte quilômetros a partir do centro geométrico do aeródromo;

II – para os demais aeródromos, a ASA compreenderá o terreno aeroportuário e toda a porção do território circunvizinho situada no raio de treze quilômetros a partir do centro geométrico da pista do aeródromo.

§ 2º O Programa Nacional de Gerenciamento do Perigo da Fauna, desenvolvido e supervisionado pela autoridade de aviação civil e pela autoridade aeronáutica militar, abrangerá objetivos e metas comuns aos aeródromos e suas respectivas ASA.

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

I – pela autoridade municipal, na ordenação e controle do uso e ocupação do solo urbano, que será responsável pela sua implementação e fiscalização;

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

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

§ 1º As propriedades rurais incorporadas à ASA também estão sujeitas às restrições especiais previstas no PNGPF 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 PNGPF.

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 de vida silvestre em aeródromos e em áreas de entorno será autorizado pela autoridade ambiental mediante a aprovação do Plano de Manejo da Fauna Silvestre em Aeródromos 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 silvestre 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 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 a avifauna no aeródromo.

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

§ 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 aves 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 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 nas restrições especiais;

V – desrespeitar a determinação de suspender atividade atrativa de aves.

Art. 8º Em razão das infrações previstas no art. 7º da 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;

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 e o máximo de R\$ 1.250.000,00; e

II – para multa diária, o mínimo de R\$ 250,00 e o máximo de R\$ 12.500,00.

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 aves, 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 aves.

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

Sala da Comissão, 23 de novembro de 2010.

, Presidente

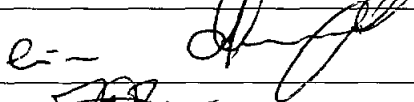
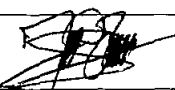
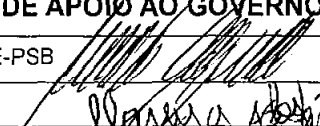
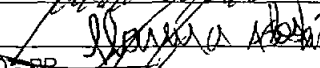
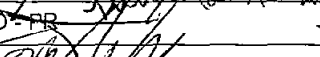
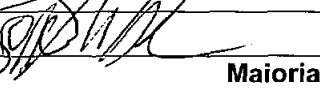
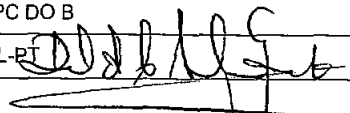

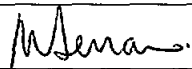
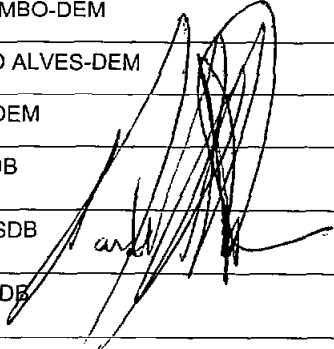


, Relator

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, DEFESA DO CONSUMIDOR E FISCALIZAÇÃO E CONTROLE

PROPOSIÇÃO: PLC Nº 74, DE 2009

ASSINAM O PARECER NA REUNIÃO DE 23, 11, 2010, OS SENHORES(AS) SENADORES(AS):

PRESIDENTE:  (SEN. CÍCERO LUCENA)	
RELATOR:  (SEN. JEFFERSON PRAIA)	
BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PT, PR, PSB, PC do B, PRB e PP)	
RENATO CASAGRANDE-PSB 	FÁTIMA CLEIDE-PT
MARINA SILVA-PV 	CÉSAR BORGES-PR
ALFREDO NASCIMENTO-PR 	* INÁCIO ARRUDA-PC DO B
JOÃO RIBEIRO-PR 	DELCÍDIO AMARAL-PT 
Maioria (PMDB)	
GILVAM BORGES-PMDB *	ROMERO JUCÁ-PMDB
HÉLIO COSTA-PMDB	VALDIR RAUPP-PMDB
VAGO	ALMEIDA LIMA-PMDB
VALTER PEREIRA-PMDB	GERALDO MESQUITA-PMDB
Bloco da Minoria (DEM e PSDB)	
GILBERTO GOELLNER (DEM) 	ADELMIR SANTANA-DEM
KÁTIA ABREU-DEM	RAIMUNDO COLOMBO-DEM
FERNÁCLITO FORTES-DEM	MARIA DO CARMO ALVES-DEM
ELISEU RESENDE-DEM	JAYME CAMPOS-DEM
ARTHUR VIRGÍLIO-PSDB	ALVARO DIAS-PSDB
CÍCERO LUCENA-PSDB	FLEXA RIBEIRO-PSDB
MARISA SERRANO-PSDB 	MÁRIO COUTO-PSDB 
PTB	
GIM ARGELLO	SÉRGIO ZAMBIASI
PDT	
JEFFERSON PRAIA	CRISTOVAM BUARQUE

PARECER Nº 824, DE 2011
(Da Comissão de Serviços de Infraestrutura)

RELATOR “AD HOC”: Senador **VITAL DO RÊGO**

I – RELATÓRIO

Submete-se ao exame da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão terminativa, o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 74, de 2009, que *estabelece medidas para o controle da avifauna nas imediações de aeródromos*. De autoria do Deputado Deley, a proposição tramitou na Câmara dos Deputados como Projeto de Lei (PL) nº 4.464, de 2004.

No Senado Federal, a proposição foi enviada previamente às Comissões de Relações Exteriores e Defesa Nacional (CRE) e de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA).

O projeto original, composto de sete capítulos, estabelece regras que visam à diminuição do risco de acidentes e incidentes aeronáuticos decorrentes da colisão de aeronaves com aves nas imediações de aeródromos.

O Capítulo I trata das disposições gerais e das definições. O inciso I do *caput* do art. 2º da proposição define como Área de Segurança Aeroportuária (ASA) a *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*.

O Capítulo II – Das Medidas de Controle e Prevenção – estabelece como será determinado o perímetro da ASA e as restrições especiais que serão impostas dentro desse perímetro para restringir atividades que atraiam aves para o local. Os arts. 5º, 6º e 7º determinam as responsabilidades dos diferentes agentes públicos.

O Capítulo III – Das Infrações – descreve os diferentes tipos de infração que podem ser imputadas às pessoas físicas ou jurídicas que descumpram as exigências normativas de segurança ou ambientais em vigor na ASA.

O Capítulo IV estabelece as medidas administrativas cabíveis e o Capítulo V determina as penalidades legais decorrentes das infrações previstas no Capítulo III do projeto de lei.

O Capítulo VI – Das Ações Extraordinárias e Emergenciais – determina, no art. 12, os procedimentos para que a Comissão de Controle do Perigo Aviário no Brasil (CCPAB) submeta ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) pedido de autorização de abate das aves que interfiram na segurança aérea, em regime de urgência. O art. 13 estabelece que o Ibama poderá acatar o pedido de autorização especificado no art. 12 da proposição mesmo que em detrimento do estabelecido na legislação ambiental.

Na CMA foi aprovado substitutivo, que resultou de 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). As alterações feitas ao projeto têm o objetivo de, entre outras questões observadas, resolver 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 corrigir a terminologia utilizada, consolidar as definições, garantir o contraditório e a ampla defesa no curso do processo administrativo e adequar as ações objetivas às melhores práticas de gerenciamento ambiental.

O substitutivo aprovado na CMA é composto de 12 artigos. O art. 1º explica a abrangência da lei. O art. 2º define os termos referentes ao controle da presença de aves próximas a aeródromos, entre os quais a ASA. O art. 3º estabelece como será determinado o perímetro da ASA e o art. 4º determina quais as restrições que serão impostas dentro desse perímetro. O art. 5º determina as responsabilidades dos diferentes agentes públicos.

O art. 6º incumbe a autoridade ambiental de aprovar o manejo de vida silvestre em aeródromos e em áreas de entorno mediante a aceitação do Plano de Manejo da Fauna Silvestre em Aeródromos e descreve quais procedimentos são possíveis e cabíveis nesse processo de manejo ambiental.

O art. 7º descreve os diferentes tipos de infração que podem ser imputadas às pessoas físicas ou jurídicas que descumpram as exigências normativas de segurança ou ambientais em vigor na ASA. O art. 8º estabelece as sanções administrativas cabíveis, e o art. 9º, as circunstâncias agravantes.

O art. 10 enfatiza a responsabilidade da administração municipal na fiscalização e no controle das atividades que atraem pássaros. O art. 11 determina que 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 aves*. O art. 12 estabelece *vacatio legis* de 180 dias.

Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Compete à CI, nos termos do art. 104, I, do Regimento Interno do Senado Federal, opinar sobre temas pertinentes aos transportes de terra, mar e ar. Por ser matéria em decisão terminativa, cabe a esta Comissão também examinar a constitucionalidade e a juridicidade do projeto.

Com relação ao mérito, cumpre notar que a colisão de aviões com aves é um risco constante para o transporte aéreo em todo o mundo, sendo necessária a implementação de ações que diminuam a ocorrência desses acidentes. Portanto, o PLC nº 74, de 2009, representa um avanço na segurança da navegação aérea, tanto civil como militar.

Em relação à constitucionalidade, observe-se que o PLC nº 74, de 2009, cuida de matéria cuja competência legislativa é privativa da União, conforme o estabelecido no art. 22, inciso X, da Constituição de 1988. Nesse caso, cabe ao Congresso Nacional dispor sobre a matéria, e é legítima a iniciativa parlamentar, nos termos do art. 61 da Lei Maior.

Cumpra-se enfatizar que o Substitutivo aprovado na CMA elimina, do texto original, os conflitos com a norma constitucional referentes à competência municipal de fiscalizar o ordenamento do solo urbano e ao dever do poder público de proteger a fauna, estabelecidos, respectivamente, nos arts. 30, inciso VIII, e 225, § 1º, inciso VII, da Constituição Federal.

Além disso, o Substitutivo corrige as imperfeições do PLC nº 74, de 2009, no que tange à redação de normas jurídicas, conforme o estabelecido pela Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

Entretanto, cumpre observar que o Ibama e o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA) apresentaram, após a aprovação da matéria na CMA, sugestões para aprimorar o projeto.

As alterações solicitadas buscam: melhorar e clarear as definições e a terminologia estabelecidas no art. 2º do Substitutivo aprovado na CMA; estender as ações para todas as espécies da fauna que apresentem riscos à segurança operacional da aviação; fixar 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 possibilitar o abate de animais quando o impacto ambiental ou o custo econômico da transferência de espécies sinantrópicas ou da(s) espécie(s)-problema não ameaçada(s) de extinção não justificarem a sua translocação.

Entendemos que as alterações solicitadas acima justificam a apresentação de um novo substitutivo à proposição original.

III – VOTO

Em razão do exposto, opinamos pela **aprovação** do Projeto de Lei da Câmara nº 74, de 2009, na forma do seguinte substitutivo:

EMENDA Nº – CI (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 74, DE 2009

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 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 a quem esse 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 coleta ou soltura do indivíduo;

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 do 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, fica estabelecida a Área de Segurança Aeroportuária, onde o aproveitamento e o uso do solo ficam restritos e condicionados ao cumprimento de exigências normativas específicas de segurança operacional da aviação e ambientais.

§ 1º O perímetro da Área de Segurança Aeroportuária do aeródromo será definido a partir do centro geométrico da maior pista do aeródromo ou do aeródromo militar e compreenderá um raio de 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 estão 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 justificarem 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 e o máximo de R\$ 1.250.000,00; e

II – para multa diária, o mínimo de R\$ 250,00 e o máximo de R\$ 12.500,00.

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

I – reincidência;

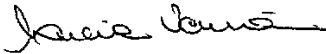
II – evidências de que o infrator, por incorrer em quaisquer das atitudes previstas no art. 7º desta Lei, colaborou para a ocorrência de acidente ou incidente aeronáutico resultante da colisão de aeronave com espécimes da fauna, nas imediações de aeródromo.

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.

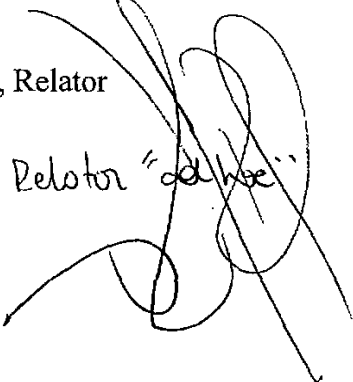
Art. 12. Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, 11 de agosto de 2011.

 , Presidente

 , Relator

Relator "deliberado"



COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

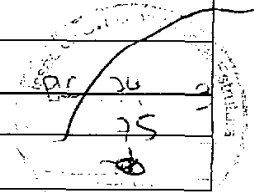
Projeto de Lei da Câmara nº 74, de 2009

ASSINAM O PARECER, NA REUNIÃO DE 11/08/2011, OS SENHORES (AS) SENADORES (AS)

PRESIDENTE: *[Handwritten Signature]*

RELATORA: *[Handwritten Signature]*

TITULARES	SUPLENTE
Bloco de Apoio ao Governo (PT, PDT, PSB, PC do B, PRB)	
LINDBERGH FARIAS <i>[Handwritten Signature]</i>	1- HUMBERTO COSTA <i>[Handwritten Signature]</i>
DELCÍDIO DO AMARAL <i>[Handwritten Signature]</i>	2- JOSÉ PIMENTEL
JORGE VIANA <i>[Handwritten Signature]</i>	3 - WELLINGTON DIAS <i>[Handwritten Signature]</i>
WALTER PINHEIRO <i>[Handwritten Signature]</i>	4 - MARCELO CRIVELLA
BLAIRO MAGGI <i>[Handwritten Signature]</i>	5 - VICENTINHO ALVES
ACIR GURGACZ <i>[Handwritten Signature]</i>	6 - PEDRO TAQUES
ANTONIO CARLOS VALADARES	7 - RODRIGO ROLLEMBERG
INÁCIO ARRUDA	8 - VANESSA GRAZZIOTIN
Bloco Parlamentar (PMDB, PP, PSC, PMN, PV)	
VALDIR RAUPP	1- ROMERO JUCÁ
WALDEMIR MOKA <i>[Handwritten Signature]</i>	2- GEOVANI BORGES
LOBÃO FILHO <i>[Handwritten Signature]</i>	3- ROBERTO REQUIÃO
VITAL DO RÊGO <i>[Handwritten Signature]</i>	4- JOÃO ALBERTO SOUZA <i>[Handwritten Signature]</i>
RICARDO FERRAÇO <i>[Handwritten Signature]</i>	5- WILSON SANTIAGO
EDUARDO BRAGA	6- CASILDO MALDANER
CIRO NOGUEIRA	7- EDUARDO AMORIM
FRANCISCO DORNELLES <i>[Handwritten Signature]</i>	8- REDITÁRIO CASSOL <i>[Handwritten Signature]</i>
Bloco Parlamentar (PSDB, DEM)	
FLEXA RIBEIRO	1- AÉCIO NEVES
LÚCIA VÂNIA <i>[Handwritten Signature]</i> <i>Presidente</i>	2- ALOYSIO NUNES FERREIRA <i>[Handwritten Signature]</i>
CYRO MIRANDA <i>[Handwritten Signature]</i>	3- ALVARO DIAS
DEMÓSTENES TORRES	4- JAYME CAMPOS
PTB	
FERNANDO COLLOR	1 - ARMANDO MONTEIRO
MOZARILDO CAVALCANTI	2 - JOÃO VICENTE CLAUDINO
PSOL	
	1-



SECRETARIA DE COMISSÕES
SERVIÇO DE APOIO ÀS COMISSÕES PERMANENTES

TEXTO FINAL AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 74, DE 2009, APROVADO, EM TURNO ÚNICO, EM 11/08/2011 E DEFINITIVAMENTE ADOTADO EM 18/08/2011.

EMENDA Nº 4 – CI (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 74, DE 2009

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 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 a quem esse 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 coleta ou soltura do indivíduo;

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 do 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, fica estabelecida a Área de Segurança Aeroportuária, onde o aproveitamento e o uso do solo ficam restritos e condicionados ao cumprimento de exigências normativas específicas de segurança operacional da aviação e ambientais.

§ 1º O perímetro da Área de Segurança Aeroportuária do aeródromo será definido a partir do centro geométrico da maior pista do aeródromo ou do aeródromo militar e compreenderá um raio de 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 estão 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 justificarem 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 e o máximo de R\$ 1.250.000,00; e

II – para multa diária, o mínimo de R\$ 250,00 e o máximo de R\$ 12.500,00.

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 cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão,



Senador Blairo Maggi

Vice-Presidente da Comissão, no exercício da Presidência

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988

.....

**CAPÍTULO II
DA UNIÃO**

.....

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

.....

X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;

.....

**CAPÍTULO IV
Dos Municípios**

.....

Art. 30. Compete aos Municípios:

.....

VIII - promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano;

.....

**Subseção III
Das Leis**

.....

Art. 61. A iniciativa das leis complementares e ordinárias cabe a qualquer membro ou Comissão da Câmara dos Deputados, do Senado Federal ou do Congresso Nacional, ao Presidente da República, ao Supremo Tribunal Federal, aos Tribunais Superiores, ao Procurador-Geral da República e aos cidadãos, na forma e nos casos previstos nesta Constituição.

§ 1º - São de iniciativa privativa do Presidente da República as leis que:

I - fixem ou modifiquem os efetivos das Forças Armadas;

II - disponham sobre:

a) criação de cargos, funções ou empregos públicos na administração direta e autárquica ou aumento de sua remuneração;

b) organização administrativa e judiciária, matéria tributária e orçamentária, serviços públicos e pessoal da administração dos Territórios;

~~e) servidores públicos da União e Territórios, seu regime jurídico, provimento de cargos, estabilidade e aposentadoria de civis, reforma e transferência de militares para a inatividade;~~

c) servidores públicos da União e Territórios, seu regime jurídico, provimento de cargos, estabilidade e aposentadoria;(Redação dada pela Emenda Constitucional nº 18, de 1998)

d) organização do Ministério Público e da Defensoria Pública da União, bem como normas gerais para a organização do Ministério Público e da Defensoria Pública dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios;

~~e) criação, estruturação e atribuições dos Ministérios e órgãos da administração pública.~~

e) criação e extinção de Ministérios e órgãos da administração pública, observado o disposto no art. 84, VI (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

f) militares das Forças Armadas, seu regime jurídico, provimento de cargos, promoções, estabilidade, remuneração, reforma e transferência para a reserva.(Incluída pela Emenda Constitucional nº 18, de 1998)

§ 2º - A iniciativa popular pode ser exercida pela apresentação à Câmara dos Deputados de projeto de lei subscrito por, no mínimo, um por cento do eleitorado nacional, distribuído pelo menos por cinco Estados, com não menos de três décimos por cento dos eleitores de cada um deles.

.....

CAPÍTULO II DA POLÍTICA URBANA

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

§ 1º - O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

§ 2º - A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor.

§ 3º - As desapropriações de imóveis urbanos serão feitas com prévia e justa indenização em dinheiro.

§ 4º - É facultado ao Poder Público municipal, mediante lei específica para área incluída no plano diretor, exigir, nos termos da lei federal, do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de:

I - parcelamento ou edificação compulsórios;

II - imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo;

III - desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública de emissão previamente aprovada pelo Senado Federal, com prazo de resgate de até dez anos, em parcelas anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais.

CAPÍTULO VI DO MEIO AMBIENTE

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

§ 1º - Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao Poder Público:

I - preservar e restaurar os processos ecológicos essenciais e prover o manejo ecológico das espécies e ecossistemas; (Regulamento)

II - preservar a diversidade e a integridade do patrimônio genético do País e fiscalizar as entidades dedicadas à pesquisa e manipulação de material genético; (Regulamento)

III - definir, em todas as unidades da Federação, espaços territoriais e seus componentes a serem especialmente protegidos, sendo a alteração e a supressão permitidas somente através de lei, vedada qualquer utilização que comprometa a integridade dos atributos que justifiquem sua proteção; (Regulamento)

IV - exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade; (Regulamento)

V - controlar a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que comportem risco para a vida, a qualidade de vida e o meio ambiente; (Regulamento)

VI - promover a educação ambiental em todos os níveis de ensino e a conscientização pública para a preservação do meio ambiente;

VII - proteger a fauna e a flora, vedadas, na forma da lei, as práticas que coloquem em risco sua função ecológica, provoquem a extinção de espécies ou submetam os animais a crueldade. (Regulamento)

§ 2º - Aquele que explorar recursos minerais fica obrigado a recuperar o meio ambiente degradado, de acordo com solução técnica exigida pelo órgão público competente, na forma da lei.

§ 3º - As condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados.

§ 4º - A Floresta Amazônica brasileira, a Mata Atlântica, a Serra do Mar, o Pantanal Mato-Grossense e a Zona Costeira são patrimônio nacional, e sua utilização far-se-á, na forma da lei, dentro de condições que assegurem a preservação do meio ambiente, inclusive quanto ao uso dos recursos naturais.

§ 5º - São indisponíveis as terras devolutas ou arrecadadas pelos Estados, por ações discriminatórias, necessárias à proteção dos ecossistemas naturais.

§ 6º - As usinas que operem com reator nuclear deverão ter sua localização definida em lei federal, sem o que não poderão ser instaladas.

LEI COMPLEMENTAR Nº 95, DE 26 DE FEVEREIRO DE 1998

Dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, conforme determina o parágrafo único do art. 59 da Constituição Federal, e estabelece normas para a consolidação dos atos normativos que menciona.

LEI COMPLEMENTAR Nº 97, DE 9 DE JUNHO DE 1999

Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas.

LEI Nº 6.938, DE 31 DE AGOSTO DE 1981

Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências.

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.

LEI Nº 9.784, DE 29 DE JANEIRO DE 1999.

Regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal.

Ofício nº 071/2011-CI

Brasília, 18 de agosto de 2011.

Excelentíssimo Senhor Presidente,

Nos termos do §2º, do artigo 91 do Regimento Interno do Senado Federal, comunico a Vossa Excelência que esta Comissão aprovou no dia 11 de agosto de 2011, em Turno Único, o Substitutivo ao Projeto de Lei da Câmara nº 74, de 2009, de autoria do Deputado Deley, e que, no dia 18 de agosto de 2011, não tendo recebido emendas em Turno Suplementar, foi definitivamente adotado, nos termos do art. 284 do Regimento Interno do Senado Federal.

Atenciosamente



Senador ~~Blairo Maggi~~
Vice-Presidente da Comissão, no exercício da Presidência

Excelentíssimo Senhor
Senador José Sarney
Digníssimo Presidente do Senado Federal
N E S T A

DOCUMENTO ANEXADO PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA NOS
TERMOS DO ART. 250, PARÁGRAFO ÚNICO, DO REGIMENTO INTERNO

RELATÓRIO

RELATOR: Senador **CIRO NOGUEIRA**

I – RELATÓRIO

Submete-se ao exame da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão terminativa, o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 74, de 2009, que *estabelece medidas para o controle da avifauna nas imediações de aeródromos*. De autoria do Deputado Deley, a proposição tramitou na Câmara dos Deputados como Projeto de Lei (PL) nº 4.464, de 2004.

No Senado Federal, a proposição foi enviada previamente às Comissões de Relações Exteriores e Defesa Nacional (CRE) e de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA).

O projeto original, composto de sete capítulos, estabelece regras que visam à diminuição do risco de acidentes e incidentes aeronáuticos decorrentes da colisão de aeronaves com aves nas imediações de aeródromos.

O Capítulo I trata das disposições gerais e das definições. O inciso I do *caput* do art. 2º da proposição define como Área de Segurança Aeroportuária (ASA) a *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*.

O Capítulo II – Das Medidas de Controle e Prevenção – estabelece como será determinado o perímetro da ASA e as restrições especiais que serão impostas dentro desse perímetro para restringir atividades que atraiam aves para o local. Os arts. 5º, 6º e 7º determinam as responsabilidades dos diferentes agentes públicos.

O Capítulo III – Das Infrações – descreve os diferentes tipos de infração que podem ser imputadas às pessoas físicas ou jurídicas que descumpram as exigências normativas de segurança ou ambientais em vigor na ASA.

O Capítulo IV estabelece as medidas administrativas cabíveis e o Capítulo V determina as penalidades legais decorrentes das infrações previstas no Capítulo III do projeto de lei.

O Capítulo VI – Das Ações Extraordinárias e Emergenciais – determina, no art. 12, os procedimentos para que a Comissão de Controle do Perigo Aviário no Brasil (CCPAB) submeta ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) pedido de autorização de abate das aves que interfiram na segurança aérea, em regime de urgência. O art. 13 estabelece que o Ibama poderá acatar o pedido de autorização especificado no art. 12 da proposição mesmo que em detrimento do estabelecido na legislação ambiental.

Na CMA foi aprovado substitutivo, que resultou de 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). As alterações feitas ao projeto têm o objetivo de, entre outras questões observadas, resolver 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 corrigir a terminologia utilizada, consolidar as definições, garantir o contraditório e a ampla defesa no curso do processo administrativo e adequar as ações objetivas às melhores práticas de gerenciamento ambiental.

O substitutivo aprovado na CMA é composto de 12 artigos. O art. 1º explica a abrangência da lei. O art. 2º define os termos referentes ao controle da presença de aves próximas a aeródromos, entre os quais a ASA. O art. 3º estabelece como será determinado o perímetro da ASA e o art. 4º determina quais as restrições que serão impostas dentro desse perímetro. O art. 5º determina as responsabilidades dos diferentes agentes públicos.

O art. 6º incumbe a autoridade ambiental de aprovar o manejo de vida silvestre em aeródromos e em áreas de entorno mediante a aceitação do Plano de Manejo da Fauna Silvestre em Aeródromos e descreve quais procedimentos são possíveis e cabíveis nesse processo de manejo ambiental.

O art. 7º descreve os diferentes tipos de infração que podem ser imputadas às pessoas físicas ou jurídicas que descumpram as exigências normativas de segurança ou ambientais em vigor na ASA. O art. 8º estabelece as sanções administrativas cabíveis, e o art. 9º, as circunstâncias agravantes.

O art. 10 enfatiza a responsabilidade da administração municipal na fiscalização e no controle das atividades que atraem pássaros. O art. 11 determina que 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 aves*. O art. 12 estabelece *vacatio legis* de 180 dias.

Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Compete à CI, nos termos do art. 104, I, do Regimento Interno do Senado Federal, opinar sobre matérias pertinentes aos transportes de terra, mar e ar. Por ser matéria em decisão terminativa, compete também opinar sobre a constitucionalidade e a juridicidade do projeto.

Com relação ao mérito, cumpre notar que a colisão de aviões com aves é um risco constante para o transporte aéreo em todo o mundo, sendo necessária a implementação de ações que diminuam a incidência desses acidentes. Portanto, o PLC nº 74, de 2009, representa um avanço com relação à segurança da navegação aérea, tanto civil como militar.

Em relação à constitucionalidade, note-se que o PLC nº 74, de 2009, cuida de matéria cuja competência legislativa é privativa da União, conforme o estabelecido no art. 22, inciso X, da Constituição de 1988. Nesse caso, cabe ao Congresso Nacional dispor sobre a matéria, e é legítima a iniciativa parlamentar, nos termos do art. 61 da Lei Maior.

Cumpre enfatizar que o substitutivo aprovado na CMA elimina, do texto original, os conflitos com a norma constitucional referentes à competência municipal de fiscalizar o ordenamento do solo urbano e ao dever do poder público de proteger a fauna, estabelecidos, respectivamente, nos arts. 30, inciso VIII, e 225, § 1º, inciso VII, da Constituição Federal.

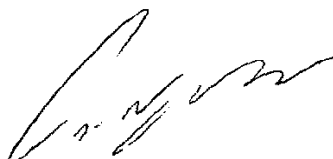
Além disso, o substitutivo corrige as imperfeições do PLC nº 74, de 2009, no que tange à redação de normas jurídicas, conforme o estabelecido pela Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

III – VOTO

Em razão do exposto, opinamos pela **aprovação** do Projeto de Lei da Câmara nº 74, de 2009, na forma da Emenda Substitutiva nº 1- CMA.

Sala da Comissão,

, Presidente

 , Relator

Publicado no DSF, em 24/08/2011.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF
OS:14289/2011