

## PARECER N°       , DE 2009

Da COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES  
E DEFESA NACIONAL, sobre o Projeto de Lei  
da Câmara nº 74, de 2009, do Deputado Deley,  
que *estabelece medidas para o controle da  
avifauna nas imediações de aeródromos.*

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 subsequentes 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 voo 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 – 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 2009.

Senador Eduardo Azeredo , Presidente

Senador Heráclito Fortes, Relator

Senador Wellington Salgado de Oliveira,  
Relator “ad hoc”

## 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