

**CENTRO UNIVERSITÁRIO PARA O DESENVOLVIMENTO DO ALTO VALE DO
ITAJAÍ – UNIDAVI**

LUIS GUILHERME SOUSA FLORES

**O REGIME JURÍDICO DA OPERAÇÃO AEROPORTUÁRIA, UM ESTUDO DE
CASO: AERÓDROMO HELMUTH BAUMGARTEN**

Rio do Sul

2022

LUIS GUILHERME SOUSA FLORES

**O REGIME JURÍDICO DA OPERAÇÃO AEROPORTUÁRIA, UM ESTUDO DE
CASO: AERÓDROMO HELMUTH BAUMGARTEN**

Monografia apresentada como requisito parcial para
obtenção do título de Bacharel em Direito, pelo Centro
Universitário para o Desenvolvimento do Alto Vale do
Itajaí - UNIDAVI

Rio do Sul

2022

**CENTRO UNIVERSITÁRIO PARA O DESENVOLVIMENTO DO ALTO VALE DO
ITAJAÍ – UNIDAVI**

A monografia intitulada **“O regime jurídico da operação aeroportuária, um estudo de caso: aeródromo Helmuth Baumgarten”**, elaborada pelo acadêmico Luis Guilherme Sousa Flores, foi considerada

APROVADA

REPROVADA

por todos os membros da banca examinadora para a obtenção do título de BACHAREL EM DIREITO, merecendo nota _____.

_____, ____ de _____ de _____.

M.^a Vanessa Cristina Bauer
Coordenadora do Curso de Direito

Apresentação realizada na presença dos seguintes membros da banca:

Presidente: _____

Membro: _____

Membro: _____

TERMO DE ISENÇÃO DE RESPONSABILIDADE

Declaro, para todos os fins de direito, que assumo total responsabilidade pelo aporte ideológico conferido ao presente trabalho, isentando o Centro Universitário para o Desenvolvimento do Alto Vale do Itajaí, a Coordenação do Curso de Direito, a Banca Examinadora e o Orientador de toda e qualquer responsabilidade acerca do mesmo.

Rio do Sul, 21 de junho de 2022

Luis Guilherme Sousa Flores
Acadêmico

Dedico este trabalho a minha avó Tânia dos Prazeres Sousa, minha mãe Alexandra de Sousa e minha namorada Leticia Bachmann Kurth. Sem vocês voar não seria possível.

AGRADECIMENTOS

Ao professor M^c Mickhael Erik Alexander Bachmann, por ter sido meu orientador e ter desempenhado tal função com dedicação e amizade.

A todos os integrantes do Museu de Rio do Sul pelo fornecimento de dados e materiais históricos que foram fundamentais para o desenvolvimento da pesquisa que possibilitou a realização deste trabalho.

Aos membros da Gerência de Estudos e Projetos de Obras Aeroviárias do Estado de Santa Catarina que prontamente forneceram-me os dados técnicos para realização deste trabalho.

Ao meu amigo Gustavo de Moraes Machado que ajudou e contribuiu para a realização do trabalho.

E por fim, ao 2^o Sargento Yuri Paiva Werneck da Força Aérea Brasileira, subdivisão de aeródromos e todos os militares do Segundo Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo pela sua contribuição técnica acerca do tema.

RESUMO

O Direito Aeronáutico surge a partir da necessidade de regulamentar as operações aéreas, e nesse sentido, a presente monografia tem por objetivo analisar o regime jurídico das operações aeroportuárias, realizando um estudo de caso regional. A pesquisa visa apresentar os possíveis impactos jurídicos causados pela operação aeroportuária, realizando uma análise da evolução histórica do Direito Aeronáutico bem como sua positivação e aplicabilidade no sistema jurídico Brasileiro. Ainda com o intuito de analisar o regime das operações, buscar-se-á identificar seus possíveis impactos urbanísticos, ambientais e de competência, apresentando, posteriormente, uma análise dos resultados aplicada à operação do aeródromo Helmuth Baumgarten, localizado no município de Lontras, no estado de Santa Catarina. As considerações finais trazem em seu bojo os aspectos mais relevantes do tema, demonstrando os impactos jurídicos acarretados pelas operações aeroportuárias a partir do objeto de estudo situado em nossa região. O método utilizado foi o indutivo e a pesquisa realizada foi documental e bibliográfica.

Palavras-chave: Direito Aeronáutico. Operações Aeroportuárias. Organização da Aviação Civil Internacional. Aeródromo. Aeroporto.

ABSTRACT

Aeronautical Law arises from the need to regulate air operations, and in this sense, this monograph aims to analyze the legal regime of airport operations, carrying out a regional case study. The research aims to present the possible legal impacts caused by the airport operation, performing an analysis of the historical evolution of Aeronautical Law as well as its positivization and applicability in the Brazilian legal system. Still with the intention of analyzing the regime of operations, it will seek to identify its possible urban, environmental and competence impacts, presenting, later, an analysis of the results applied to the operation of the Helmuth Baumgarten airfield, located in the municipality of Lontras, in Santa Catarina state. The final considerations bring in their core the most relevant aspects of the theme, demonstrating the legal impacts caused by airport operations from the object of study located in our region. The method used was inductive and the research carried out was documentary and bibliographic.

Palavras-chave: Aeronautical Law. Airport operations. International Civil Aviation Organization. Airfield. Airport.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Campo de Pouso Rio do Sul	21
Figura 2 - De Havilland DH 60T Gipsy Moth - Campo de Pouso de Rio do Sul	22
Figura 3 - Construção do Aeroporto de Rio do Sul (Lontras).....	23
Figura 4 - Superfície de Aproximação, Decolagem e Transição do Aeroporto Santos Dumont, localizado no Rio de Janeiro.....	34
Figura 5 - Perfil lateral da rampa de aproximação	35
Figura 6 - Superfícies de Aproximação Interna, a Transição Interna e Pouso Interrompido ...	36
Figura 7- Superfícies de Aproximação Interna, a Transição Interna e Pouso Interrompido	36
Figura 8 - Superfície de Proteção do Voo Visual.....	37
Figura 9 - Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo	38
Figura 10 - Lista de Características aprovadas em 17/06/2020.....	49
Figura 11- Atualização das características 12/05/2022	49
Figura 12 - Plano Básico de Zona de Proteção do Aeródromo Helmuth Baumgarten.....	51
Figura 13 - Superfícies de aproximação e decolagem cabeceira 25.....	52
Figura 14 - Superfícies de aproximação e decolagem cabeceira 07.....	52

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

- 1- ACIRS – Associação empresarial de Rio do Sul.
- 2- AIP – *Aeronautical Information Publication*.
- 3- AMAVI – Associação dos Municípios do Alto Vale do Itajaí.
- 4- ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil.
- 5- ASA – Área de Segurança Aeroportuária.
- 6- CBA – Código Brasileiro de Aeronáutica.
- 7- CF – Constituição Federal.
- 8- CONAMA – Conselho Nacional do Meio Ambiente.
- 9- DECEA – Departamento de Controle do Espaço Aéreo.
- 10- FAB – Força Aérea Brasileira.
- 11- ICA – Instrução do Comando da Aeronáutica.
- 12- ICAO – *International Civil Aviation Organization*.
- 13- IFR – *Instrument flight rule* (Regras de voo por instrumento).
- 14- INFRAERO – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária.
- 15- MP – Medida Provisória.
- 16- OACI – Organização da Aviação Civil Internacional.
- 17- PBZPA – Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos.
- 18- PDIR – Plano Diretor Aeroportuário.
- 19- PDM – Plano Diretor Municipal.
- 20- SARP – *Standard and Recommended Practices*.
- 21- SC – Santa Catarina
- 22- SISNAMA – Sistema Nacional do Meio Ambiente.
- 23- V COMAR – 5º Comando Aéreo Regional.
- 24- VARIG – Viação Aero Rio-Grandense.
- 25- VFR – *Visual Flight Rules* (Regras de Voo Visual).

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	13
2	ASPECTOS HISTÓRICOS DA REGULAMENTAÇÃO AERONÁUTICA	14
2.1	O AERÓDROMO HELMUTH BAUMGARTEN.....	20
3	OPERAÇÃO E COMPETÊNCIA AEROPORTUÁRIA.....	24
3.1	COMPETÊNCIA PARA EXPLORAÇÃO AEROPORTUÁRIA.....	26
3.2	A OPERAÇÃO AEROPORTUÁRIA E O ZONEAMENTO URBANO	30
3.3	ZONA DE PROTEÇÃO DE AERÓDROMOS.....	32
3.3.1	PLANO BÁSICO DE ZONA DE PROTEÇÃO DE AERÓDROMO.....	33
3.4	OS IMPACTOS AMBIENTAIS DA ATIVIDADE AEROPORTUÁRIA.....	39
3.4.1	A COMPETÊNCIA E A REGULAMENTAÇÃO AMBIENTAL	41
4	AERÓDROMO HELMUTH BAUMGARTEN	43
4.1	CLASSIFICAÇÃO	43
4.2	COMPETÊNCIA	44
4.2.1	TARIFAS.....	47
4.3	CADASTRO DO AERÓDROMO.....	48
4.4	IMPACTOS URBANÍSTICOS E AMBIENTAIS	49
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	53
6	REFERÊNCIAS.....	54
7	ANEXOS.....	60

7.1 Anexo A – Terrenos Aeródromo.....	60
7.2 Anexo B – Convênio 44/2017.....	61
7.3 Anexo C – Convênio 2019TN001251.....	74
7.4 Anexo D – Portaria 1.081/SIA.....	88
7.5 Anexo E – Lista de características 17/06/2020.....	89
7.6 Anexo F – Lista de características 11/05/2022.....	92
7.7 Anexo G – Edital n. 1 DECEA.....	95
7.8 Anexo H – Portaria 660/SAGA.....	99
7.9 Anexo I – Ficha Informativa de Aeródromos (Lontras)	100
7.10 Anexo J – Contatos via E-mail com Prefeitura de Rio do Sul e Lontras.....	103

1 INTRODUÇÃO

O Direito Aeronáutico é o ramo do Direito encarregado de regulamentar a forma com que a aviação mundial se comporta, e nesse sentido o presente trabalho de conclusão visa demonstrar seu impacto na sociedade contemporânea, perpassando por seus aspectos históricos decorrentes dos tratados internacionais até sua positivação na legislação pátria e seu reflexo na sociedade.

A aviação contribui diretamente para o deslocamento de pessoas e cargas em um mundo cada vez mais globalizado. Nesse cenário encontram-se os aeroportos, aparatos urbanos que, caso não existissem, impossibilitariam tal dinâmica social. Assim faz-se necessária a atuação, através do Direito, dos entes públicos para regulamentar e garantir a efetividade das operações aéreas através do correto funcionamento dos aeroportos.

Nesse sentido, constitui o objetivo geral do presente trabalho a análise do regime jurídico das operações aeroportuárias e seus possíveis impactos na sociedade, tomando como paradigmático um estudo de caso do aeroporto Helmuth Baumgarten, localizado no Município de Lontras, no Estado de Santa Catarina.

Os objetivos específicos visam apresentar os aspectos históricos do Direito Aeronáutico e do aeroporto Helmuth Baumgarten, bem como analisar as competências legais de exploração, administração e regulamentação das operações aeroportuárias. Ainda pretende apresentar os possíveis impactos jurídicos ambientais, urbanísticos e de competência, que a operação do aeroporto Helmuth Baumgarten causa na comunidade ao qual se encontra inserido.

A pesquisa utilizada para a realização do texto foi a indutiva. As fontes de pesquisa foram bibliográficas e documentais, notadamente a pesquisa doutrinária e em legislação nacional e internacional, bem como a consulta em fontes documentais primárias, como a Portaria que aprova a Operação do aeródromo de Lontras, PBZPA de Lontras e os Convênios firmados entre os Entes Estatais.

Dessa forma, o presente trabalho demonstra grande relevância para a comunidade do Alto Vale, tendo em vista a realização de análise do regime jurídico aeroportuário aplicado ao aeroporto de Lontras.

O processo de análise partiu da interpretação dos dados obtidos a partir dos métodos utilizados, que culminou na elaboração das respostas e propostas que suprem o objetivo geral, assim como os objetivos específicos postulados, que culminam no texto abaixo.

2 ASPECTOS HISTÓRICOS DA REGULAMENTAÇÃO AERONÁUTICA

O Direito Aeronáutico é visto como um dos mais novos ramos do direito, e teve seu marco com a primeira lei promulgada em 23 de abril de 1784. Tratava-se de uma ordenança de um *Lenoir* (similar ao posto de tenente) da polícia de Paris que proibia os voos de balões de ar quente.¹ Tal lei veio decorrente da recente descoberta dos irmãos Joseph Michel e Jacques-Étienne Moutgolfier, considerados os pioneiros na criação e construção de balões, e que naquela época vinham causando alguns danos à plantações e propriedades na região.²

Posteriormente, no início do século XX, com o advento e avanço tecnológico do avião³ firmaram-se alguns tratados⁴ que tentaram unificar as regras da aviação. Contudo, foi na década de 1930 que surgiu uma das primeiras grandes problemáticas do Direito Aeronáutico, fruto direto de um dos princípios que regem o direito de propriedade e que tem por máxima a seguinte frase: “*Cujus est solum, eius est usque ad coelum et ad inferos*” do latim “de quem é o solo, é deles até o céu e até o inferno”⁵. Tal princípio trouxe a discussão sobre o Direito dos Ares e também trazia consigo uma grande limitação para a aviação, posto que uma aeronave⁶ cruza diversas propriedades diferentes durante seu voo. Nesse sentido, após algumas possíveis soluções mal sucedidas, foi no caso *Smith v. New England Aircraft CO*, que firmou-se o entendimento de que tal princípio só se aplicaria até a altura de cem pés⁷. Futuramente, na década de 1940, este e outros problemas seriam o cerne da Convenção de Chicago para Aviação Civil, realizada pela recém-criada Organização das Nações Unidas, convenção esta que tinha o

¹ SHAWCROSS, Christopher N. *et al. Shawcross and Beaumont on Air Law*. Londres: Butterworth, v. 2, 1951. Apud SAND, Peter H *et al. An Historical Survey of International Air Law Before the Second World War. McGill Law Journal*. [Montreal], p. 24-42. Janeiro. 1960.

² GILLISPIE, Charles C. *The Montgolfier Brothers and the Invention of Aviation*. Princeton: Princeton University Press, 1983. p. 120-129.

³ Aeronave mais pesada que o ar, propulsada mecanicamente, que deve sua sustentação em voo principalmente às reações aerodinâmicas exercidas sobre superfícies que permanecem fixas em determinadas condições de voo. BRASIL, **Instrução do Comando da Aeronáutica 100-12 de 10 de novembro de 2016**. Regras do Ar.

⁴ Foram de importância considerável para a aviação no fim do século XIX e na primeira metade do século XX a Conferência de Paz de Haia de 1899 e 1907 bem como a Conferência Internacional de Navegação Aérea de 1910 a Conferência de Paris de 1919 que ocorreu ao término da Primeira Grande Guerra e posteriormente em 1929 a convenção de Varsóvia. SA, Marcia. A evolução do direito aéreo internacional e a Convenção de Chicago. **JUS**, 2018. Disponível em: <<https://jus.com.br/1181977-marcial-sa/publicacoes>> Acesso em 03 de abril de 2022.

⁵ ROTHBARD, Murray N. **Law, Property Rights, and Air Pollution**. The Logic of Action Two. vol 2, pp. 121-170. 1997 p.154.

⁶ Qualquer aparelho que possa sustentar-se na atmosfera a partir de reações do ar que não sejam as reações do ar contra a superfície da terra. BRASIL, **Instrução do Comando da Aeronáutica 100-12 de 10 de novembro de 2016**. Regras do Ar.

⁷ Unidade de medida que equivale a 0,3048 centímetros.

⁸ ROTHBARD, Murray N. **Law, Property Rights, and Air Pollution**. The Logic of Action Two. vol 2, pp. 121-170. 1997 p.155.

Brasil como um dos membros fundadores, dada sua grande importância e contribuição para a aviação mundial.

A Convenção de Aviação Civil Internacional, assinada em 7 de dezembro de 1944 por 54 nações durante a conferência de Chicago da ONU, foi o ato que definiu o maior marco regulatório para o direito aeronáutico internacional, regulando e estabelecendo regras acerca da utilização do espaço aéreo, registro de aeronaves, segurança das operações de aeronaves bem como instituindo a criação do órgão especializado que passaria a regulamentar a aviação civil moderna, a Organização da Aviação Civil Internacional ou OACI, mais conhecida como ICAO do inglês: *International Civil Aviation Organization*.⁹

O texto da convenção que tem os Estados Unidos da América como depositário¹⁰ foi firmado pelo Brasil em 29 de maio de 1945, e ratificado¹¹ em 8 de junho de 1946, sendo promulgado em 27 de agosto do mesmo ano pelo Decreto 21.713¹², assinado pelo então presidente Eurico Gaspar Dutra.

Denominado documento 7300 pela ICAO, o texto inicial da Convenção era composto por 96 artigos, sendo o mais importante o artigo 37, que definia os padrões para as práticas a serem realizadas no âmbito da aviação internacional. O artigo 37 definiu um hall de 11¹³ temas que passariam a ser compostos por normas e métodos recomendados a serem adotados e regulamentados com o decorrer do tempo, que posteriormente seriam publicadas em forma de

⁹ FILHO, Marcial D. Direito Aéreo, este famoso desconhecido. **CONJUR**, 2021. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2021-mar-13/sa-filho-direito-aereo-famoso-desconhecido>> Acesso em 14 de abril de 2022.

¹⁰ Conforme define Marcelo Dias varela. “Os depositários são os Estados ou Organizações Internacionais responsáveis por guardar os instrumentos formais de ratificação, reservas e declarações das partes num tratado. O depósito é a comunicação do instrumento de ratificação ao órgão depositário, ato típico de tratados multilaterais. Nos tratados bilaterais, os instrumentos de ratificação são comunicados por meio de simples troca de notas, não se falando em depósito”. VARELLA, Marcelo Dias. **Direito internacional público / Marcelo Dias Varella**. 8. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2019. p. 119.

¹¹ Ainda seguindo no entendimento do mestre Varela entende-se por ratificação “(...)ato formal do Estado pelo qual indica seu consentimento em estar submetido a um determinado tratado. Também é conhecida por aceitação, aprovação ou ato formal de confirmação. Nos tratados bilaterais, a ratificação é realizada com a troca de notas diplomáticas entre os sujeitos envolvidos. Nos tratados multilaterais, para ser considerada válida, a ratificação precisa ser registrada no secretariado da Convenção ou do respectivo órgão depositário”. Ibidem p.77.

¹² BRASIL, **Decreto 21.713 de 27 de agosto de 1946**. Promulga a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago a 7 de dezembro de 1944 e firmado pelo Brasil, em Washington, a 29 de maio de 1945. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d21713.htm> Acesso em 14 de abril de 2022.

¹³ (a) *Communications systems and air navigation aids, including ground marking*; (b) *Characteristics of airports and landing areas*; (c) *Rules of the air and air traffic control practices*; (d) *Licensing of operating and mechanical personnel*; (e) *Airworthiness of aircraft*; (f) *Registration and identification of aircraft*; (g) *Collection and exchange of meteorological information*; (h) *Log books*; (i) *Aeronautical maps and charts*; (j) *Customs and immigration procedures*; (k) *Aircraft in distress and investigation of accidents*. **CONVENÇÃO** de Chicago para Aviação Civil Internacional = *Convention on International Civil Aviation done at Chicago*. 7 de dezembro de 1944. Primeira edição.

anexos à ICAO. Via-se em tal artigo a primeira luz do que viria a ser a regulamentação aeroportuária.

Atualmente o documento 7300 da ICAO encontra-se em sua nona edição, contando com 19 anexos. Inicialmente o documento possuía 11 anexos que ao longo do tempo passaram por mudanças em seu conteúdo e nomenclatura. Devido à evolução tecnológica e jurídica houve a necessidade de implementação de outros 8 anexos, sendo o mais recente instituído por uma emenda e que regula a gestão de segurança operacional¹⁴. O de maior importância para este trabalho é o de número 14, que trata das regras concernentes aos aeródromos¹⁵ e que será melhor explorado posteriormente.

As normas e métodos recomendados ficaram conhecidos como SARPs, sigla do inglês *Standards and Recommended Practices*. Como o próprio nome define, tratam-se de padrões e práticas recomendadas. Os padrões definem características e especificações acerca dos temas contemplados nos anexos e devem ser de observância obrigatória para os Estados membros, visto que muitos são de extrema importância para a segurança das operações aéreas e em solo. Um exemplo de prática padrão é a sinalização usada pelos pilotos em solo, sendo a mesma usada no mundo todo.

As recomendações seguem o mesmo princípio das práticas padrão, contudo, são de observância desejável, já que seu impacto na segurança das operações não é significativo.¹⁶ Atualmente a ICAO conta com mais de 12 mil SARPs através dos temas abordados em seus anexos.¹⁷

Havendo alguma diferença no que tange a aplicabilidade das SARPs é de dever do Estado membro informar a ICAO o teor dessas diferenças e ainda realizar sua publicação em documento ostensivo chamado *Aeronautical Information Publication* (AIP). No Brasil este documento é de responsabilidade do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) e nele constam todas as diferenças em relação às normas contidas nos anexos ICAO, devendo ser obrigatoriamente consultado por pilotos ou empresas que desejem realizar operações no espaço aéreo Brasileiro.

Ainda que a ratificação da convenção de Montreal tenha acontecido somente em 1945, o Brasil já dispunha de legislação que regulamentava a aviação civil desde 22 de abril de 1931,

¹⁴ ICAO. **Annex 19, safety management**. 2. Ed. Julho 2016.

¹⁵ ICAO. **Annex 14, Aerodromes**. Volume I, Aerodrome Design and Operations. 8. ed. Julho de 2018.

¹⁶ SKYBRARY. Standards and recommended practices (SARP). **Skybrary**. 2022. Disponível em: <<https://skybrary.aero/articles/standards-and-recommended-practices-sarps>> Acesso em 18 de junho de 2022.

¹⁷ ICAO. How ICAO develops Standards. **ICAO**. 2022. Disponível em: <<https://www.icao.int/about-icao/airnavigationcommission/pages/how-icao-develops-standards.aspx>> Acesso em 18 de junho de 2022.

data de criação do Departamento de Aeronáutica Civil¹⁸, em sua maioria composto de regras decorrentes da Aviação Militar e da Aviação Naval¹⁹.

Posteriormente, em 20 de janeiro de 1941, é criado o Ministério da Aeronáutica²⁰ composto pelo Departamento de Aeronáutica Civil juntamente com as Aviações Militar e Naval que tiveram todo seu efetivo e material transferido para o que viria a ser chamado de Força Aérea Brasileira.

Em 1942, através do decreto 8535²¹ é criada a Diretoria de Aeronáutica Civil, órgão que compunha o Ministério da Aeronáutica e, em consequência, através do decreto 8561²², o Departamento de Aeronáutica Civil é extinto, ficando o Ministério da Aeronáutica diretamente responsável pelo trabalho de regulamentar e fomentar a aviação civil. Ulteriormente, a Diretoria de Aeronáutica Civil passaria por mudanças em sua estrutura e nome, tendo em 1969²³ sua última mudança, passando a se chamar Departamento de Aviação Civil (DAC).

O DAC funcionou como unidade do Ministério da Aeronáutica até o ano de 2006, quando o Estado viu a necessidade de desmilitarizar a regulamentação aeronáutica civil, criando assim a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)²⁴, entidade integrante da Administração Pública Federal indireta, submetida a regime autárquico especial, vinculada ao Ministério da Defesa, com prazo de duração indeterminado²⁵, e que viria a ser responsável pela regulamentação civil. Atualmente grande parte das normas e regras de suma importância para operação aérea em vigor são heranças diretas da administração militar.

Um exemplo claro dessa herança deixada pela administração militar é o uso da Instrução do Comando da Aeronáutica (ICA), a publicação destinada a divulgar regras, preceitos,

¹⁸ BRASIL, **Decreto 19.902, de 22 de abril de 1931**. Dispõe sobre a criação e organização do Departamento de Aeronáutica Civil. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-19902-22-abril-1931-509417-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em 17 de abril de 2022.

¹⁹ Os termos “Aviação Militar” e “Aviação Naval” referem-se às unidades responsáveis pela aviação pertencentes respectivamente ao Exército Brasileiro e a Marinha do Brasil.

²⁰ BRASIL, **Decreto 2.961, de 20 de janeiro de 1941**. Cria o Ministério da Aeronáutica. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decllei/1940-1949/decreto-lei-2961-20-janeiro-1941-412859-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em 17 de abril de 2022.

²¹ BRASIL, **Decreto 8.535, de 15 de janeiro de 1942**. Aprova regulamento para a Diretoria de Aeronáutica Civil do Ministério da Aeronáutica. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1940-1949/decreto-8535-15-janeiro-1942-325562-norma-pe.html>> Acesso em 17 de abril de 2022.

²² BRASIL, **Decreto 8.561, de 17 de janeiro de 1942**. Extingue, no Ministério da Aeronáutica, o Departamento de Aeronáutica Civil. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1940-1949/decreto-8561-17-janeiro-1942-459330-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em 17 de abril de 2022.

²³ BRASIL, **Decreto 65.144, de 12 de setembro de 1969**. Institui o Sistema de Aviação Civil do Ministério da Aeronáutica e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1950-1969/d65144.htm> Acesso em 17 de abril de 2022.

²⁴ BRASIL, **Lei 11.182 de 27 de setembro de 2005**. Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/lei/111182.htm> Acesso em 17 de abril de 2022.

²⁵ *Ibidem*, Art. 1º.

critérios, programas de trabalho, recomendações e procedimentos diversos, de caráter determinativo e diretivo, visando facilitar, a aplicação de leis, decretos, portarias e regulamentos²⁶. Grande parte das ICAs decorrem de normas gerais do Código Brasileiro de Aeronáutica e dos Anexos ICAO.

Ainda tratando acerca dos aspectos históricos, uma vez citados os tratados e normas específicas que decorrem deles, há de se falar a respeito da Constituição Federal bem como do Código Brasileiro de Aeronáutica.

Uma vez que as primeiras normas brasileiras de direito aeronáutico entraram em vigor em 1931, o legislador, ao escrever a Constituição Federal de 1937, tomou o cuidado de definir como competência privativa da União legislar sobre o direito aéreo, o que se seguiu nas próximas Constituições de 1946, 1967 e por fim na atual Constituição Federal de 1988. A Constituição de 1946, seguindo uma tendência internacional substituiu o termo “direito aéreo” por “direito aeronáutico”²⁷, termo este que fora deixado de lado pelo legislador da CF de 1967 e resgatado com a Constituição Cidadã.

Tabela 1: Artigos Definindo a Competência da União para legislar sobre Direito Aeronáutico

Constituição Federal de 1937	Constituição Federal de 1946	Constituição Federal de 1967	Constituição Federal de 1988
Art. 16 - Compete privativamente à União o poder de legislar sobre as seguintes matérias: [...] XVI - o direito civil, o direito comercial, o direito aéreo , o direito operário, o direito penal e o direito processual;	Art. 5º - Compete à União: [...] XV- legislar sobre: a) direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, aeronáutico , do trabalho e agrário; [...] Art 6º - A competência federal para legislar sobre as	Art. 8º - Compete à União: [...] XVII - legislar sobre: [...] b) direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, aéreo , marítimo e do trabalho; [...] § 2º - A competência da União não exclui a	Art. 22 ° Compete privativamente à União legislar sobre: I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico , espacial e do trabalho;

²⁶ BRASIL. **Departamento de Controle do Espaço Aéreo**. Publicações DECEA Disponível em: <<https://publicacoes.decea.mil.br/filtro?t=ICA>> Acesso em: 19 de abril de 2022.

²⁷ MESQUITA, Ivan M. O direito aeronáutico e sua evolução. **JUS**, 2014. Disponível em: <<https://rockcontent.com/br/talent-blog/referencia-bibliografica-abnt/>> Acesso em: 19 de abril de 2022.

	matérias do art. 5º, nº XV, letras <i>b, e, d, f, h, j, l, o e r</i> , não exclui a legislação estadual supletiva ou complementar.	dos Estados para legislar supletivamente sobre as matérias das letras <i>c, d, e, n, q e v</i> do item XVII, respeitada a lei federal.	
--	--	--	--

Fonte: Elaborada pelo Autor com base nas Constituições Federais Brasileiras de 1937, 1946, 1967 e 1988.

Um ano após a promulgação da constituição de 1937, através do Decreto-lei 483, de 8 de junho de 1938, entra em vigor o primeiro Código Brasileiro do Ar²⁸. Tal código foi sucedido através do Decreto-Lei nº 32, de 18 de novembro de 1966, que manteve a mesma denominação até a publicação do atual Código Brasileiro de Aeronáutica em 1986, Lei nº 7.565. O CBA, apesar de ter passado por 3 edições, não teve mudanças e alterações significativas, legislando de forma geral a respeito de temas como: espaço aéreo, infraestrutura, sistema de proteção de voo, certificação e homologação, formação e adestramento de pessoal, aeronaves, tripulação, serviços aéreos, seguros, busca e salvamento, investigação de acidentes, transportes aéreos e responsabilidade civil.²⁹

Uma vez apresentado o panorama histórico geral a respeito do Direito Aeronáutico³⁰ pode-se verificar que o Direito como mecanismo de regulação aérea reformulou a relação internacional entre os países do mundo, contribuindo diretamente na segurança e clareza das operações aéreas e, por consequência, tornando o avião um dos meios de transporte mais seguros do planeta.

²⁸ BRASIL. **Decreto-lei n. 483, de 8 de junho de 1938 (revogado)**. Institui o Código Brasileiro do Ar. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/del0483.htm> Acesso em 06 de maio de 2022.

²⁹ MESQUITA, Ivan M. O direito aeronáutico e sua evolução. **JUS**, 2014. Disponível em: <<https://rockcontent.com/br/talent-blog/referencia-bibliografica-abnt/>> Acesso em: 19 de abril de 2022.

³⁰ São fontes do direito aeronáutico: O costume, as convenções, acordos e tratados, doutrina, jurisprudência, lei e a segurança. NOVO, Benigno Núñez. **Direito aeronáutico**. Boletim Jurídico, Uberaba/MG, a. 28, nº 1493. Disponível em <<https://www.boletimjuridico.com.br/artigos/direito-civil/3827/direito-aeronautico>> Acesso em 01 maio 2022.

2.1 O aeródromo Helmuth Baumgarten

A pesquisa histórica documental referente ao aeródromo Helmuth Baumgarten contou, em grande parte, com a contribuição do acervo histórico do Museu de Rio do Sul, juntamente com o acervo fotográfico do Sr. Marzall.

Para contar a história do aeródromo Helmuth Baumgarten é necessário retroagir até a década de 1930, mais especificamente o ano de 1933, quando teve início a construção do campo de pouso do município de Rio do Sul. Esse campo era usado por aeronaves militares que compunham o Correio Aéreo Nacional, o CAN, e tinham como missão o transporte de correspondências de forma mais ágil entre as grandes cidades e o interior, o que contribuiu para o fomento da aviação no país. Também auxiliou o desenvolvimento regional, posto que a ideia do Governo era conectar o interior com as metrópoles. Uma vez que determinada cidade criava um campo de pouso, a velocidade de comunicação com as metrópoles era uma vantagem em relação aos demais municípios. Esse foi o caso de Rio do Sul.³¹

O campo de pouso de Rio do Sul ficava localizado onde atualmente se encontra o Bairro Canta Galo, nas proximidades do Rio Itajaí-Açu. Possuía quinhentos metros de extensão por cinquenta metros de largura e fora financiado através de verbas do estado de Santa Catarina³². Os aviões usados para realizar as rotas do CAN eram do modelo Curtiss Fledgling³³ e não dispunham de instrumentos para navegação aérea, possuindo recursos tecnológicos limitados. Os pilotos voavam baseando-se em referências visuais como rios, montanhas e estradas. Tal forma de voar é conhecida como navegação aérea por contato.³⁴

Não foi possível precisar, devido à falta de documentação, exatamente até quando o campo de pouso de Rio do Sul ficou em funcionamento. Na Figura 1 temos uma imagem do campo com uma multidão ao redor de duas aeronaves modelo De Havilland DH 60T Gipsy Moth,³⁵ da Escola de Aviação Militar. Essas aeronaves eram usadas na formação e treinamento de pilotos e também à época foram empregadas nos conflitos da revolução constitucionalista.

³¹ FORÇA AÉREA BRASILEIRA. **Conheça a história dos pioneiros do Correio Aéreo Nacional**, agência da FAB, 2012. Disponível em:< <https://www.fab.mil.br/noticias/mostra/11465/>> Acesso em 19 de abril de 2022.

³² KLUG, Joao. DIRKSEN, Valberto, **Rio do Sul: uma História**. Rio do Sul: Ed. da UFSC, 1999. Página 186 - 187

³³ FORÇA AÉREA BRASILEIRA. Curtiss Fledgling J-2 | Curtiss-Wright Corporation, **Museu aeroespacial**. Disponível em:<<https://www2.fab.mil.br/musal/index.php/aeronaves-em-exposicao/55-avioes/380-fledgling>> Acesso em 19 de abril de 2022.

³⁴ ANTAS, Luiz Mendes. **Glossário de termos técnicos**. São Paulo: Traço, 1979. 756 p.

³⁵ JUNIOR, Manuel Cambeses. **O Emprego do Avião na Revolução Constitucionalista de 1932**. INCAER, Instituto Histórico Cultural da Aeronáutica. Pagina 6.

Ao fundo podemos ver o morro conhecido atualmente como Pico da Bandeira, a foto fora tirada no dia 25/07/1935 juntamente com outra foto, figura 2, também tirada no mesmo dia, e mostra uma das aeronaves Gipsy Moth com sua hélice girando também cercada por uma multidão, compondo os dois possíveis únicos registros fotográficos do campo de pouso de Rio do Sul.

Figura 1 - Campo de Pouso Rio do Sul



Fonte: Acervo Histórico Foto Marzall (1935).

No ano de 1947 ocorreu a fundação do Aeroclube de Rio do Sul³⁶, que tinha a finalidade de fomentar a aviação local e participar da formação de futuros aviadores. Logo após, em 1953, representantes da Campanha Pró-Aviação contribuíram com a quantia de Cr\$ 124.762,10 (cento e vinte e quatro mil setecentos e sessenta e dois cruzeiros e dez centavos de cruzeiro), que seria usada para auxiliar a construção do campo de pouso de Rio do Sul, situado no distrito de Lontras. Três anos mais tarde, precisamente em 08 de setembro de 1956, o então prefeito de Rio do Sul, Sr. Helmuth Baumgarten, assina a lei municipal de número 282 autorizando o município a contrair um empréstimo no valor de Cr\$ 2.500.000,00 (dois milhões e quinhentos

³⁶ KLUG, Joao. DIRKSEN, Valberto, **Rio do Sul: uma História**. Rio do Sul: Ed. da UFSC, 1999. Pagina 187.

mil cruzeiros)³⁷ que juntamente com uma verba federal foram usadas para a construção do referido campo.

A aplicação das verbas deu-se por meio de concorrência pública em que uma empresa especializada do município de Itajaí sagrou-se vencedora. As obras foram terminadas no dia 12 de agosto de 1960 e o campo de pouso, através da resolução número 38 da câmara de vereadores de Rio do Sul, foi denominado Aeroporto Helmuth Baumgarten, possuindo mil e duzentos metros de comprimento por sessenta metros de largura, com uma faixa de brita e macadame por toda sua extensão e largura de quarenta e cinco metros. Ao final do ano de 1961 o aeroporto já contava com voos da Viação Aérea Rio-Grandense (VARIG) operando as aeronaves C-46³⁸, que possuíam rotas regulares para São Paulo e Rio de Janeiro.³⁹

Figura 2 - De Havilland DH 60T Gipsy Moth - Campo de Pouso de Rio do Sul



Fonte: Acervo Histórico Foto Marzall (1935).

A regulamentação e devidas autorizações foram prestadas pelo 5 Comando aéreo Regional (V COMAR), sediado em Canoas no estado do Rio Grande do Sul. Ocorreram

³⁷ RIO DO SUL. Nossa história em revista. **Fundação Cultural de rio do sul**. Arquivo Público Histórico. Tomo II, n.4, 2000. Rio do Sul: Jawi, 2000. Pagina 27

³⁸ A portaria do Ministério da Aeronáutica de n 180 de 20 de setembro de 1960 aprovou a operação de aeronaves até o tipo C-47 para transporte de passageiros e cargas. RIO DO SUL. Nossa história em revista. **Fundação Cultural de rio do sul**. Arquivo Público Histórico. Tomo XVI, n.5, 2014. Rio do Sul: Meta, 2014. Pagina 85.

³⁹ KLUG, Joao. DIRKSEN, Valberto, **Rio do Sul: uma História**. Rio do Sul: Ed. da UFSC, 1999. Pagina 188,189.

tratativas para a extensão e asfaltamento da pista, inclusive ordens de desapropriação⁴⁰. A intenção era que a pista fosse expandida para mil e quinhentos metros⁴¹, trezentos metros a mais, possibilitando a operação de aeronaves maiores e elevando a segurança de pousos e decolagens. Contudo, o parecer do V COMAR fora de que devido a geografia da região seria necessário realizar mais estudos acerca do aeródromo. Tais estudos só foram retomados após a ditadura militar, na década de 1990.⁴²

Figura 3 - Construção do Aeroporto de Rio do Sul (Lontras)



Fonte: Acervo Histórico Foto Marzall (sem data).

⁴⁰ “Lei n 396/1960 - Art. 1º São declaradas de utilidade pública, ficando o Executivo Municipal autorizado a desapropriar, as áreas de terras de propriedade de Afonso Hager e sua esposa, com 10.163,7 m² e dos herdeiros de Leopoldo Buzzi com 8.552,8m² e cm as seguintes confrontações Afonso Hager: - frente com a estrada geral 94,00 metros, fundos com as terras de sua propriedade, 82,10metros extremado um lado com terrenos da Prefeitura com 130,00 metros e na outra extrema, com terras dos herdeiros de Leopoldo Buzzi: - frente com a estrada geral 93,00 - fundos com as terra de Afonso Hager com 104,50 metros e a outra extrema com terrenos de sua propriedade com 77,50 metros; destinam ao prolongamento da pista de pouso do Aeroporto Comercial do Município”. RIO DO SUL. **Lei 396 de 1960**. Declara de utilidade pública uma faixa de terras necessárias para o prolongamento da pista do aeroporto. Disponível em <<https://leismunicipais.com.br/a/sc/r/rio-do-sul/lei-ordinaria/1960/40/396/lei-ordinaria-n-396-1960-declara-de-utilidade-publica-uma-faixa-de-terras-necessarias-para-o-prolongamento-da-pista-do-aeroporto>> Acesso em 20 de abril de 2022.

⁴¹ RIO DO SUL. Nossa história em revista. **Fundação Cultural de rio do sul**. Arquivo Público Histórico. Tomo XVI, n.5, 2014. Rio do Sul: Meta, 2014. Pagina 89,90 e 91.

⁴² KLUG, Joao. DIRKSEN, Valberto, **Rio do Sul: uma História**. Rio do Sul: Ed. da UFSC, 1999. Pagina 190 e 191.

Em 1990, com a retomada dos estudos acerca do asfaltamento e ampliação da pista do aeródromo de Rio do Sul, houve por parte do governo do estado um novo aporte econômico para auxiliar nas obras, e a meta agora era de expandir a pista para mil e oitocentos metros. O então prefeito de Rio do Sul, Sr. Nodgi Pellizzetti, juntamente com a Associação dos Municípios do Alto Vale do Itajaí (AMAVI), Associação Empresarial de Rio do Sul (ACIRS) e o Aeroclube de Rio do Sul formaram uma comissão encarregada de auxiliar nos estudos de viabilidade.⁴³

Durante a pesquisa documental não foram encontrados documentos que expliquem o que ocorreu com o projeto de asfaltamento e alongamento da pista. Hoje sabe-se que o terreno do aeródromo é composto por doze matrículas de imóveis que se encontram no registro de imóveis de Rio do Sul (Anexo A). O aeródromo é de responsabilidade da União, contudo, firmou-se convênios entre o estado de Santa Catarina e os municípios de Lontras e Rio do Sul. A competência aeroportuária bem como o conteúdo dos convênios serão pormenorizados nos próximos capítulos.

Em relação às atuais dimensões do aeródromo, em consulta ao manual auxiliar de rotas aeronáuticas (ROTAER), publicação produzida e distribuída pelo DECEA que tem a finalidade de auxiliar nas consultas de informações aeronáuticas a respeito de todos os aeródromos do país⁴⁴, pode-se constatar que a pista atualmente conta com mil e setenta e sete metros por vinte e três metros de largura, asfaltada em toda sua extensão⁴⁵, diferentemente do que se pretendia no início do projeto de expansão.

3 OPERAÇÃO E COMPETÊNCIA AEROPORTUÁRIA

Pode-se definir aeródromo como sendo a área de terra ou água destinada de forma total ou parcial a chegada, partida ou movimentação de aeronaves na superfície terrestre. Os

⁴³ Ibidem. Pagina 191.

⁴⁴ BRASIL. **Comando da Aeronáutica**. MROTAER: Manual de confecção do ROTAER. Aprovar a reedição do Manual que disciplina a confecção da Publicação Auxiliar de Rotas Aéreas. 2017. Disponível em <<https://publicacoes.decea.mil.br/publicacao/mrotaer-x>> Acesso em 05 de maio de 2022.

⁴⁵ AISWEB, ROTAER (SSLN). **Departamento de Controle do espaço aéreo**. Disponível em: <<https://aisweb.decea.mil.br/?i=aerodromos&codigo=SSLN>>. Acesso em 05 de maio de 2022.

aeródromos podem ainda ser divididos em civis⁴⁶, militares⁴⁷, públicos⁴⁸ e particulares⁴⁹. Os aeroportos são aeródromos públicos dotados de edificações, instalações e equipamentos que facilitam e apoiam a operação de aeronaves e o embarque e desembarque de pessoas e/ou cargas.⁵⁰

Os aeroportos possuem grande importância para o ambiente e comunidade ao qual estão inseridos, uma vez que causam grandes impactos sociais e geográficos, podendo ser tanto de cunho positivo, como a conectividade com os grandes polos, permitindo a facilidade no transporte de cargas, pessoas e apoios de cunho humanitário, como negativos, gerando impactos ambientais e impondo restrições urbanísticas à comunidade que vive em seu entorno.⁵¹

Nesse sentido, é necessário o estudo acerca da competência dos entes federados no que tange a operação aeroportuária e a responsabilidade pelas atividades que impactam diretamente na gestão de sua infraestrutura e da vida local.

A Constituição Federal define a forma organizativa do Estado brasileiro com base no princípio da predominância do interesse⁵², separando as competências legislativas e administrativas conforme a amplitude e o impacto das atividades exercidas pelos entes federados.

O transporte aéreo como uma atividade global que segue, em grande parte, normas e tratados internacionais, regula-se através do Direito Aeronáutico. Em virtude disso, tem a União competência exclusiva para legislar⁵³, posto que é o ente capaz de manter relações com Estados estrangeiros e participar de organizações internacionais.⁵⁴

⁴⁶ Aeródromo destinado à operação de aeronaves civis. Pode ser usado por aeronaves militares, obedecendo às normas estabelecidas pelas autoridades competentes. *Ibidem*.

⁴⁷ Aeródromo destinado à operação de aeronaves militares. Pode ser usado por aeronaves civis, obedecendo às normas estabelecidas pelas autoridades competentes. *Ibidem*.

⁴⁸ Aeródromo civil aberto ao tráfego aéreo por meio de um processo de homologação de sua infraestrutura pela ANAC e destinado ao uso de aeronaves em geral. *Ibidem*.

⁴⁹ Aeródromo civil aberto ao tráfego aéreo por meio de um processo de registro junto à ANAC, utilizado somente com permissão de seu proprietário, vedada sua exploração comercial. *Ibidem*.

⁵⁰ *Ibidem*.

⁵¹ FRANCA, Denis. **Operação aeroportuária seguindo a Constituição Federal de 1988 e os potenciais conflitos regulatório**. Rio de Janeiro: ANAC, 2010. 33 p. página 2.

⁵² Segundo Alexandre de Moraes acerca do princípio da predominância do interesse, “à União caberá aquelas matérias e questões de predominância do interesse geral ao passo que aos Estados referem-se as matérias de predominante interesse regional, e aos municípios concernem os assuntos de interesse local.” MORAES, Alexandre de. **Direito constitucional / Alexandre de Moraes**. 13. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

⁵³ “Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre: I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho; [...] X – Regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial [...]”. BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil, 5 de outubro de 1988**. Brasília, Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

⁵⁴ “Art. 21. Compete à União: I - manter relações com Estados estrangeiros e participar de organizações internacionais;”. BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil, 5 de outubro de 1988**. Brasília, Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

Ainda que os aeroportos se enquadrem à categoria de bens públicos federais, conforme preceitua o CBA⁵⁵, devem ainda conviver da forma mais harmônica possível com a organização dos entes municipais e estaduais em que se situam. Tal harmonia é necessária devido às possíveis restrições⁵⁶ que os entes locais podem impor a sua infraestrutura e operação.⁵⁷

A forma Federativa do Estado garante aos estados-membros autonomia política para legislar respeitando a organização e competências atribuídas pela CF⁵⁸. Dessa forma cria-se a consensualidade entre os entes para a gestão de suas respectivas competências, ou seja, ainda que os estados e municípios criem normas e regras que não sejam de tema aeronáutico, mas que contribuam ou restrinjam o desenvolvimento da atividade aérea e sua infraestrutura, dependerão diretamente da autorização de âmbito federal.⁵⁹

Isso demonstra que o desenvolvimento da aviação como atividade de interesse nacional depende diretamente de normas criadas em cooperação por todos os entes federados⁶⁰, e inclusive pelas organizações internacionais integradas pelo Brasil.

3.1 Competência para exploração aeroportuária

A CF delega, através de seu artigo 21, inciso XII, alínea ‘c’, a titularidade da exploração aeroportuária à União, podendo ser realizada de forma direta ou de forma delegada através de concessões, permissões ou ainda autorizações.⁶¹ O mesmo artigo ainda traz a competência para execução de serviços de polícia aeroportuária.⁶² Assim, uma vez a União detendo a titularidade da exploração aeroportuária tal ato torna-se um serviço público que, conforme a Carta Magna,

⁵⁵ “Art. 38. Os aeroportos constituem universalidades, equiparadas a bens públicos federais, enquanto mantida a sua destinação específica, embora não tenha a União a propriedade de todos os imóveis em que se situam.” BRASIL. **Lei n. 7.565, de 19 de dezembro de 1986**. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/17565compilado.htm> Acesso em 17 de abril de 2022.

⁵⁶ Podem ser restrições urbanísticas ou de cunho ambiental, bem como pela simples geografia e localização do aeroporto.

⁵⁷ FRANCA, Denis. **Operação aeroportuário seguindo a Constituição Federal de 1988 e os potenciais conflitos regulatório**. Rio de Janeiro: ANAC, 2010. 33 p. página 5.

⁵⁸ “Art. 18. A organização político-administrativa da República Federativa do Brasil compreende a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, todos autônomos, nos termos desta Constituição.” BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil, 5 de outubro de 1988**. Brasília, Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

⁵⁹ FRANCA, Denis. **Operação aeroportuário seguindo a Constituição Federal de 1988 e os potenciais conflitos regulatório**. Rio de Janeiro: ANAC, 2010. 33 p. página 5.

⁶⁰ Ibidem

⁶¹ “Art. 21. Compete à União: [...] XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão: [...] c) a navegação aérea, aeroespacial e a infraestrutura aeroportuária;” BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil, 5 de outubro de 1988**. Brasília, Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

⁶² “Art. 21. Compete à União: [...] XXII - executar os serviços de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras;”. Ibidem.

poderá ser prestado diretamente pelo titular da atividade ou deve este delegar na forma de concessão ou permissão, eximindo a possibilidade de autorização.⁶³

No que tange os regimes de delegação pode-se definir a concessão como sendo um contrato pelo qual a administração realiza a transferência da execução remunerada um serviço ou obra pública, ou ainda cede o uso de um bem público a um ente particular.⁶⁴ Já o regime de permissão é o ato administrativo discricionário e precário pelo qual o Poder Público faculta ao particular a execução de serviço de interesse coletivo ou uso especial de bens públicos, em condições previamente estabelecidas, ato esse que é realizado por meio de licitação.⁶⁵

Define-se a autorização como sendo o ato administrativo discricionário e precário pelo qual o Poder público torna possível a realização de atividades do ente interessado. Ainda que o interessado satisfaça as exigências cabe ao Poder Público a decisão sobre o atendimento da prestação pretendida.⁶⁶

No que se refere aos Entes Federados define a Carta Magna outras formas de delegação ou compartilhamento da prestação dos serviços, através de uma gestão associada mediante a convênios e consórcios.⁶⁷

Os convênios são acordos firmados entre entidades públicas de qualquer espécie ou entre tais entidades e organizações particulares que visam a realização de objetivos comuns dos partícipes. Nesse sentido, os convênios diferenciam-se dos contratos pois não possuem interesses opostos.⁶⁸

Já os consórcios são acordos de vontades firmados entre pessoas jurídicas públicas de mesma natureza ou nível governamental para a consecução de objetivos comuns.⁶⁹

Atualmente, grande parte dos aeroportos do Brasil estão passando por um processo de concessão para a iniciativa privada. Até o ano de 2018 quase a totalidade era de administração da INFRAERO, empresa pública vinculada ao Ministério da Defesa, que vem gradativamente sendo extinta através das concessões. Funcionários e patrimônio vêm sendo transferidos para uma nova estatal chamada NAV Brasil Serviços de Navegação Aérea, que ficará encarregada

⁶³ “Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.” *Ibidem*.

⁶⁴ MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro**. 42ª ed. São Paulo: Malheiros, 2016. Pagina 486.

⁶⁵ *Ibidem* página 214.

⁶⁶ *Ibidem* página 213.

⁶⁷ “Art. 241. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios disciplinarão por meio de lei os consórcios públicos e os convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, bem como a transferência total ou parcial de encargos, serviços, pessoal e bens essenciais à continuidade dos serviços transferidos.” *Ibidem*.

⁶⁸ MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro**. 42ª ed. São Paulo: Malheiros, 2016. Pagina 511.

⁶⁹ DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito administrativo**. 27ª ed. São Paulo: Editora Jurídico Atlas, 2014. Página 359.

somente da prestação de serviços de navegação aérea⁷⁰, e não da exploração e manutenção aeroportuária como vinha sendo feito pela INFRAERO.⁷¹

Conforme preconiza o CBA⁷², o modelo atualmente adotado para a administração do sistema aeroportuário nacional é legítimo tanto no que tange a administração feita através de uma empresa pública quanto a administração feita pelos entes particulares através de concessão.⁷³

Anteriormente a publicação da Medida Provisória 1.089⁷⁴ de 2021, denominada MP do Voo Simples, existia uma questão a respeito do regime de monopólio econômico da exploração aeroportuária, e ainda que existisse as possibilidades de delegação pela União, o CBA previa⁷⁵ que deveria ser de monopólio da mesma⁷⁶, o que não fora recepcionado pela CF de 88, visto que a mesma determina em rol taxativo as atividades que devem ser prestadas sob esse

⁷⁰ “Art. 21. Compete à União: [...] XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão: [...] c) a navegação aérea, aeroespacial e a infraestrutura aeroportuária;” BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil, 5 de outubro de 1988**. Brasília, Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

⁷¹ NITAHARA, Akemi. Todos os aeroportos do país deverão ser concedidos em 4 anos. **Agencia Brasil**. 2019. Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2019-01/todos-os-aeroportos-do-pais-deverao-ser-concedidos-em-4-anos>> Acesso em: 18 de junho de 2022.

⁷² “Art. 36. Os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados: I - Diretamente, pela União; II - Por empresas especializadas da Administração Federal Indireta ou suas subsidiárias, vinculadas ao Ministério da Aeronáutica; III - mediante convênio com os Estados ou Municípios; IV - Por concessão ou autorização. [...]” BRASIL. **Lei n. 7.565, de 19 de dezembro de 1986**. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/17565compilado.htm> Acesso em 17 de abril de 2022.

⁷³ FRANCA, Denis. **Operação aeroportuário seguindo a Constituição Federal de 1988 e os potenciais conflitos regulatório**. Rio de Janeiro: ANAC, 2010. 33 p. Página 9.

⁷⁴ Conhecida como MP do voo simples, veio para simplificar processor bem como modernizar a regulamentação aérea resolvendo conflitos jurídicos que anteriormente causavam insegurança ao setor, ainda não há estudos sobre sua efetividade e impacto no setor dado seu tempo de publicação. NITAHARA, Akemi. Todos os aeroportos do país deverão ser concedidos em 4 anos. **Agencia Brasil**. 2019. Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2019-01/todos-os-aeroportos-do-pais-deverao-ser-concedidos-em-4-anos>> Acesso em: 18 de junho de 2022.

⁷⁵ “§ 2º A operação e a exploração de aeroportos e heliportos, bem como dos seus serviços auxiliares, constituem atividade monopolizada da União, em todo o Território Nacional, ou das entidades da Administração Federal Indireta a que se refere este artigo, dentro das áreas delimitadas nos atos administrativos que lhes atribuírem bens, rendas, instalações e serviços.” BRASIL, **Medida Provisória n. 1.089, de 29 de dezembro de 2021**. Altera a Lei n. 6.009 de 26 de dezembro de 1973, a Lei n. 7.565, de 19 de novembro de 1986 e a Lei n. 11.182, de 27 de setembro de 2005, para dispor sobre o transporte aéreo.

⁷⁶ “O STF na da ADI 3273 / DF - Distrito Federal - 2005 analisou exaustivamente esse regime de prestação da atividade econômica. Ainda, o monopólio pode ser classificado como (i) Monopólio legal (público constitucional), que é a exclusividade criada pelo Poder Público em seu benefício ou de terceiros, que, atualmente, fora das hipóteses taxativamente elencadas na CRFB, é vedado o estabelecimento de monopólio por ato infraconstitucional; e (ii) monopólio convencional, que é estabelecido pelos próprios produtores via acordo vertical ou horizontal, por força da própria atividade ou por eficiência do produtor; todavia, o primeiro, ou seja, a vontade de concentração de mercado é vedada tanto pela CRFB (art. 173, §4º), como pela legislação ordinária (Lei nº 8.884/94 - art. 20, II).” FRANCA, Denis. **Operação aeroportuário seguindo a Constituição Federal de 1988 e os potenciais conflitos regulatório**. Rio de Janeiro: ANAC, 2010. 33 p. Página 10.

regime^{77,78}. O monopólio da atividade aeroportuária na CF de 67 já fora instituído de forma controversa, pois em seu artigo 163, redação dada pela Emenda Constitucional 1/69⁷⁹, definia que era faculdade de Lei específica o monopólio de determinada indústria ou atividade. Posteriormente, o CBA veio a instituir a forma mitigada, uma vez que trouxe a previsão da exploração pela iniciativa privada através dos contratos de concessão.⁸⁰

Atualmente, com a publicação da MP do Voo Simples, que resolveu questões importantes como a acima descrita, deixou de aplicar o monopólio, passando a fomentar indiretamente a exploração aeroportuária através de delegações, o que evidencia uma redução nos conflitos entre o Estado e a iniciativa privada na gerência da atividade aeroportuária. Todavia, uma vez sob administração privada, tal cenário não deixa de ensejar outras discussões relevantes, como a segurança das operações, o crescimento do tráfego aéreo e a concorrência entre os aeroportos além, é claro, de fatores que ainda não podem ser previstos.⁸¹

Isso tudo evidencia que a gestão aeroportuária visa uma atuação pública cooperativa, exigindo o comprometimento do Estado para com a sociedade e entes particulares, dado o impacto do aparato aeroportuário no cenário global contemporâneo.⁸²

⁷⁷ “Art. 177. Constituem monopólio da União: I - a pesquisa e a lavra das jazidas de petróleo e gás natural e outros hidrocarbonetos fluidos; II - a refinação do petróleo nacional ou estrangeiro; III - a importação e exportação dos produtos e derivados básicos resultantes das atividades previstas nos incisos anteriores; IV - o transporte marítimo do petróleo bruto de origem nacional ou de derivados básicos de petróleo produzidos no País, bem assim o transporte, por meio de conduto, de petróleo bruto, seus derivados e gás natural de qualquer origem; V - a pesquisa, a lavra, o enriquecimento, o reprocessamento, a industrialização e o comércio de minérios e minerais nucleares e seus derivados, com exceção dos radioisótopos cuja produção, comercialização e utilização poderão ser autorizadas sob regime de permissão, conforme as alíneas *b* e *c* do inciso XXIII do caput do art. 21 desta Constituição Federal.” BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil, 5 de outubro de 1988**. Brasília, Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

⁷⁸ “Todavia, a 2ª Turma do STF parece ter misturado os conceitos de serviço público em sentido estrito com atividade econômica em sentido estrito prestada sob o regime de monopólio constitucional no RE 363412 AgR / BA - BAHIA de 07/08/2007: “EMPRESA PÚBLICA FEDERAL VOCACIONADA A EXECUTAR, COMO ATIVIDADE-FIM, EM FUNÇÃO DE SUA ESPECÍFICA DESTINAÇÃO INSTITUCIONAL, SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - MATÉRIA SOB RESERVA CONSTITUCIONAL DE MONOPÓLIO ESTATAL (CF, ART. 21, XII, "C") - POSSIBILIDADE DE A UNIÃO FEDERAL OUTORGAR, POR LEI, A UMA EMPRESA GOVERNAMENTAL, O EXERCÍCIO DESSE ENCARGO, SEM QUE ESTE PERCA O ATRIBUTO DE ESTATALIDADE QUE LHE É PRÓPRIO – OPÇÃO CONSTITUCIONALMENTE LEGÍTIMA - CRIAÇÃO DA INFRAERO COMO INSTRUMENTALIDADE ADMINISTRATIVA DA UNIÃO FEDERAL, INCUMBIDA, NESSA CONDIÇÃO INSTITUCIONAL, DE EXECUTAR TÍPICO SERVIÇO PÚBLICO (LEI Nº 5.862/1972)”. Nesse sentido, também: STF REAgR 524615 de 09/09/2008. ” FRANCA, Denis. **Operação aeroportuário seguindo a Constituição Federal de 1988 e os potenciais conflitos regulatório**. Rio de Janeiro: ANAC, 2010. 33 p. Página 11.

⁷⁹ “Art. 163. São facultados a intervenção no domínio econômico e o monopólio de determinada indústria ou atividade, mediante lei federal, quando indispensável por motivo de segurança nacional ou para organizar setor que não possa ser desenvolvido com eficácia no regime de competição e de liberdade de iniciativa, assegurados os direitos e garantias individuais. ” BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil, 24 de janeiro de 1967**. Brasília, Senado Federal: Centro Gráfico, 1967.

⁸⁰ FRANCA, Denis. **Operação aeroportuário seguindo a Constituição Federal de 1988 e os potenciais conflitos regulatório**. Rio de Janeiro: ANAC, 2010. 33 p. Página 11.

⁸¹ *Ibidem* página 12

⁸² *Ibidem* página 12

3.2 A operação aeroportuária e o zoneamento urbano

A CF prevê que compete à União, juntamente com o Distrito Federal e os Estados, legislar acerca do Direito Urbanístico, cabendo à União estipular as normas gerais de forma prioritária ou restritiva, não sendo exclusiva no que tange as competências suplementares dos Estados para atender suas respectivas peculiaridades.⁸³

Aos Municípios a CF estipula que deverão executar a respectiva política de desenvolvimento urbano local com o fim de promover, no que couber, o adequado ordenamento territorial, bem como o parcelamento e ocupação do solo urbano, seguindo no sentido de acrescentar normas de cunho geral e agir de forma privativa nas matérias de interesse local.⁸⁴

Nesse sentido, verifica-se que a infraestrutura aeronáutica deverá constar no planejamento urbanístico da localidade, cabendo ao Plano Diretor Municipal prever os limites de operação e segurança do aeroporto ou aeródromo instalado em seu território. Dessa forma, por ser a atividade aérea um campo de interesse nacional, demandando de procedimentos especiais para sua operação, há a restrição do direito privado no que tange a propriedade, construção e utilização da área necessária à operação aeroportuária.⁸⁵

Logo a operação aeroportuária depende de uma série de fatores como: regiões de baixa densidade demográfica; áreas planas de grandes dimensões que não possuam restrições verticais nos limites das rotas de pousos e decolagens; não existência de instalações em sua vizinhança que sejam usadas para fins dos quais não foram previamente autorizados, pondo em risco as operações aéreas bem como as pessoas que fazem uso de tais instalações.⁸⁶

⁸³ “Art. 24. Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre: I - direito tributário, financeiro, penitenciário, econômico e urbanístico; [...] § 1º No âmbito da legislação concorrente, a competência da União limitar-se-á a estabelecer normas gerais. § 2º A competência da União para legislar sobre normas gerais não exclui a competência suplementar dos Estados. § 3º Inexistindo lei federal sobre normas gerais, os Estados exercerão a competência legislativa plena, para atender a suas peculiaridades. § 4º A superveniência de lei federal sobre normas gerais suspende a eficácia da lei estadual, no que lhe for contrário.” BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil, 5 de outubro de 1988**. Brasília, Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

⁸⁴ “ 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;” bem como “ 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.” BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil, 5 de outubro de 1988**. Brasília, Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

⁸⁵ FRANCA, Denis. **Operação aeroportuária seguindo a Constituição Federal de 1988 e os potenciais conflitos regulatório**. Rio de Janeiro: ANAC, 2010. 33 p. Página 11.

⁸⁶ A Zona de Proteção de Aeródromo, define os limites a serem respeitados impondo restrições a localidade a qual se insere o aeródromo, nesse sentido há julgados determinando a demolição de parcelas de prédios que acabam por interferir na rampa de aproximação das aeronaves, é o caso de andares construídos de forma irregular aos arredores do aeroporto de Vitória no Espírito Santo. RIBETI, Gabriela. Justiça manda demolir andares de prédio

Sendo assim, qualquer obra que esteja prevista no Plano Diretor Aeroportuário⁸⁷ dispensa qualquer licença por parte do Município, desde que não cause impactos ao meio ambiente local.⁸⁸

Ainda que haja a evidente competência da União para planejar o sistema aeroportuário há de se ressaltar que qualquer ação nesse sentido envolverá os três níveis de Governo, tendo em vista a necessidade de aparatos como acessibilidade ao aeródromo através de vias e mecanismos de planejamento de tráfego urbano, energia elétrica, sistemas de comunicações, água potável e esgoto. Isso tudo faz com que haja uma gama de atividades de competências distribuídas no âmbito dos três entes federativos.⁸⁹

Fazendo a análise dos temas abordados verifica-se que há necessidade de autorizações concomitantes⁹⁰ entre os entes estatais para que haja o correto desempenho da atividade econômica na área do sítio aeroportuário. Tal atividade, uma vez que prospere, e tendo em vista toda a urbanização trazida, causará limitações ao uso da propriedade privada que, em prol do interesse público, torna-se uma garantia constitucional relativa⁹¹, tendo em vista que a função

perto do aeroporto do ES. **G1**. Disponível em: <<https://g1.globo.com/espírito-santo/noticia/2013/05/justica-manda-demolir-andares-de-predio-perto-de-aeroporto-no-es.html>>. Acesso em 03 de abril de 2022. Contudo a presença do aeroporto não gera um direito absoluto sob a comunidade ao seu redor, a ANAC em 2010 restringiu a operação do aeroporto de Ilhéus tendo em vista a falta de uma área de escape durante as operações de pousos e decolagens, determinando ainda a redução de 110 metros da pista, nesse caso demandaria uma mudança demasiada na comunidade ao seu entorno, posto que vários fatores impactavam na operação, como a vegetação, presença de diversas edificações e rodovias. ADVOCACIA GERAL DA UNIAO, Procuradorias mantem determinação da ANAC para garantir segurança no aeroporto de ilhéus. **Jusbrasil**. Disponível em: <<https://agu.jusbrasil.com.br/noticias/144427/procuradorias-mantem-determinacao-da-anac-para-garantir-seguranca-no-aeroporto-de-ilheus>>. Acesso em 03 de abril de 2022.

⁸⁷ Plano Diretor Aeroportuário é o documento elaborado pelo operador de aeródromo, que estabelece o planejamento para a expansão da infraestrutura aeroportuária, é ainda um requisito obrigatório para aeroportos que pretendam receber o transporte regular de cargas ou passageiros. ANAC. **Resolução n. 153, de 18 de junho de 2010**. Dispõe sobre a aprovação de Planos Diretores Aeroportuários. O PDIR deve ser incorporado ao PDM para que não haja possíveis conflitos em sua aplicabilidade, e, ainda que não seja prevalecer a competência da União. FRANCA, Denis. **Operação aeroportuário seguindo a Constituição Federal de 1988 e os potenciais conflitos regulatório**. Rio de Janeiro: ANAC, 2010. 33 p. Página 15.

⁸⁸ Tal questão pode ensejar um possível conflito de competências, contudo, não se trata de um conflito entre o interesse privado e o interesse público como define Maria Zanella Di Pietro “No uso de bens públicos por concessionárias para execução de serviços públicos, não há contraposição entre interesse privado e interesse público, mas entre dois interesses públicos, a serem atendidos obrigatoriamente. E esses interesses nem sempre se colocam no mesmo nível, já que algumas concessionárias exercem serviço de competência da União e, portanto, de interesse nacional, não podendo ceder diante de interesses locais(...)”. DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Função Social da Propriedade pública. **Revista Eletrônica de Direito do Estado**. Salvador: Instituto de Direito Privado da Bahia, n° 6, abril/maio/junho de 2006. Disponível em <<http://www.direitodoestado.com.br/codrevista.asp?cod=104>>. Acesso em 03 de abril de 2022.

⁸⁹ FRANCA, Denis. **Operação aeroportuário seguindo a Constituição Federal de 1988 e os potenciais conflitos regulatório**. Rio de Janeiro: ANAC, 2010. 33 p. Página 17.

⁹⁰ Como citado anteriormente todo o aparato exterior ao aeroporto necessitava de contratos especiais ou de fiscalizações por entes locais, sendo alguns exemplos os contratos de fornecimento de energia, água e esgoto bem como a cessão de alvarás e fiscalização de obras, estas que devem estar em consonância com o PDM. *Ibidem* página 17.

⁹¹ O mestre José Afonso da Silva, tratando o Direito à propriedade privada como absoluto ainda defende que “As restrições limitam o caráter absoluto da propriedade; as servidões, o caráter exclusivo; e a desapropriação, o

social da propriedade urbana só será cumprida quando atendidas as exigências de ordenação do município previstas no respectivo PDM.⁹²

3.3 Zona de Proteção de Aeródromos

O aeroporto como polo da atividade aérea, necessita de garantias para sua operação de forma segura, o que acarreta em limitações públicas às propriedades em seu entorno. Tais limitações são definidas pelas Superfícies de Zona de Proteção de Aeródromos, que são tratadas no Anexo 14 da ICAO (Aeródromos, *Design* e Operações). O anexo define que o espaço aéreo situado nas redondezas dos aeródromos deve permanecer livre de obstáculos de forma que não haja risco à condução e operação das aeronaves.⁹³ No Brasil, as normas⁹⁴ concernentes as zonas de proteção foram recepcionadas através da Portaria 957, do Comando da Aeronáutica, revogada em 2020 pela ICA 11-408, que apresenta as superfícies limitadoras de obstáculos como superfícies imaginárias que restringem a ocupação do solo com vistas a garantir a segurança das operações aéreas.⁹⁵

O CBA define que as propriedades vizinhas aos aeródromos e aos auxílios à navegação aérea estão sujeitas a restrições especiais⁹⁶ e, ainda, que tais restrições serão especificadas, dadas suas particularidades, através de um dos seguintes planos⁹⁷: Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo; Plano de Zoneamento de Ruído; Plano Básico de Zona de Proteção de Helipontos e o Plano de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea,⁹⁸ facultando à

caráter perpétuo.” E ainda nesse sentido afirma que tais “restrições urbanísticas são as limitações impostas as faculdades de fruição, de modificação e de alienação da propriedade, no interesse da ordenação do território. Constituem condições ao exercício dessas faculdades; sendo assim, não extirpam a substância mínima do direito de propriedade. São seus caracteres a generalidade, a executividade, a razoabilidade, a não-confiscatoriedade. Por isso hão de ser toleradas.” SILVA, Jose Afonso da. **Direito Urbanístico Brasileiro**. 6 ed. Malheiros editora, São Paulo. 2010. 473 p. Páginas 393 e 394.

⁹² FRANCA, Denis. **Operação aeroportuário seguindo a Constituição Federal de 1988 e os potenciais conflitos regulatório**. Rio de Janeiro: ANAC, 2010. 33 p. Página 18.

⁹³ ICAO. **Annex 14, Aerodromes**. Volume I, Aerodrome Design and Operations. 8. ed. Julho de 2018.

⁹⁴ As zonas de proteção são normas classificadas como *Standards* dentro das SARPS, ou seja, são restrições e requisitos impostos a todos os signatários da ICAO.

⁹⁵ BRASIL, **Instrução do Comando da Aeronáutica 11-408 de 14 de dezembro de 2020**. Restrições aos objetos projetados no espaço aéreo que possam afetar adversamente a segurança ou a regularidade das operações aéreas.

⁹⁶ “Art. 43. As propriedades vizinhas dos aeródromos e das instalações de auxílio à navegação aérea estão sujeitas a restrições especiais.” BRASIL. **Lei n. 7.565, de 19 de dezembro de 1986**. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica

⁹⁷ Tendo em vista as especificidades e tecnicidades de cada plano, este trabalho abordara tão somente as restrições impostas pelo PBZPA.

⁹⁸ “Art. 44. As restrições de que trata o artigo anterior são as especificadas pela autoridade aeronáutica, mediante aprovação dos seguintes planos, válidos, respectivamente, para cada tipo de auxílio à navegação aérea: I - Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos; II - Plano de Zoneamento de Ruído; III - Plano Básico de Zona de

autoridade aeronáutica embargar obras ou construções que contrariem os referidos documentos.⁹⁹

3.3.1 Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo.

Conforme a ICA 11-408, o PBZPA é composto pelas seguintes superfícies:

- i. Superfície de aproximação e transição (*Approach Surface and Transitional Surface*), que tem por objetivo proteger a fase final do voo;
- ii. Superfície horizontal interna (*Inner Horizontal Surface*) e cônica (*Conical Surface*) que tem por finalidade preservar um espaço aéreo no entorno do aeródromo que permita uma circulação visual para o pouso;
- iii. Superfície de proteção do voo visual, que protege uma aeronave realizando um procedimento de aproximação visual;
- iv. Superfície de decolagem (*Take-off Climb Surface*);
- v. Superfície horizontal externa (*Outer Horizontal Surface*) que tem por finalidade identificar objetos nas vizinhanças do aeródromo que ofereçam perigos a operação do voo sob regras por instrumentos e, por fim,
- vi. Superfícies de aproximação interna (*Approach Surface*), transição interna (*Transitional Surface*) e de pouso interrompido, que asseguram a recepção segura dos sinais dos equipamentos utilizados para aproximações por instrumentos bem como garantem a proteção às aeronaves que iniciam o procedimento de arremetida por instrumentos.¹⁰⁰

As superfícies de aproximação, decolagem e transição são as mais importantes para operação segura do aeródromo e, por consequência, as que mais geram restrições urbanísticas à localidade, condicionando o proprietário dos imóveis situados em sua abrangência a adequar

Proteção de Helipontos; IV - Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea. [...]”. BRASIL. **Lei n. 7.565, de 19 de dezembro de 1986**. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/17565compilado.htm> Acesso em 17 de abril de 2022.

⁹⁹ “Art. 45. A autoridade aeronáutica poderá embargar a obra ou construção de qualquer natureza que contrarie os Planos Básicos ou os Específicos de cada aeroporto, ou exigir a eliminação dos obstáculos levantados em desacordo com os referidos planos, posteriormente à sua publicação, por conta e risco do infrator, que não poderá reclamar qualquer indenização. ” E “Art. 46. Quando as restrições estabelecidas impuserem demolições de obstáculos levantados antes da publicação dos Planos Básicos ou Específicos, terá o proprietário direito à indenização. ”. Ibidem.

¹⁰⁰ BRASIL, **Instrução do Comando da Aeronáutica 11-408 de 14 de dezembro de 2020**. Restrições aos objetos projetados no espaço aéreo que possam afetar adversamente a segurança ou a regularidade das operações aéreas.

a atividade fim do imóvel de acordo com o planejamento aeroportuário.¹⁰¹ A figura de número 4 tem o intuito de demonstrar visualmente a magnitude da Superfície de Aproximação, decolagem e Transição aplicada ao Aeroporto Santos Dumont.

Figura 4 - Superfície de Aproximação, Decolagem e Transição do Aeroporto Santos Dumont, localizado no Rio de Janeiro.

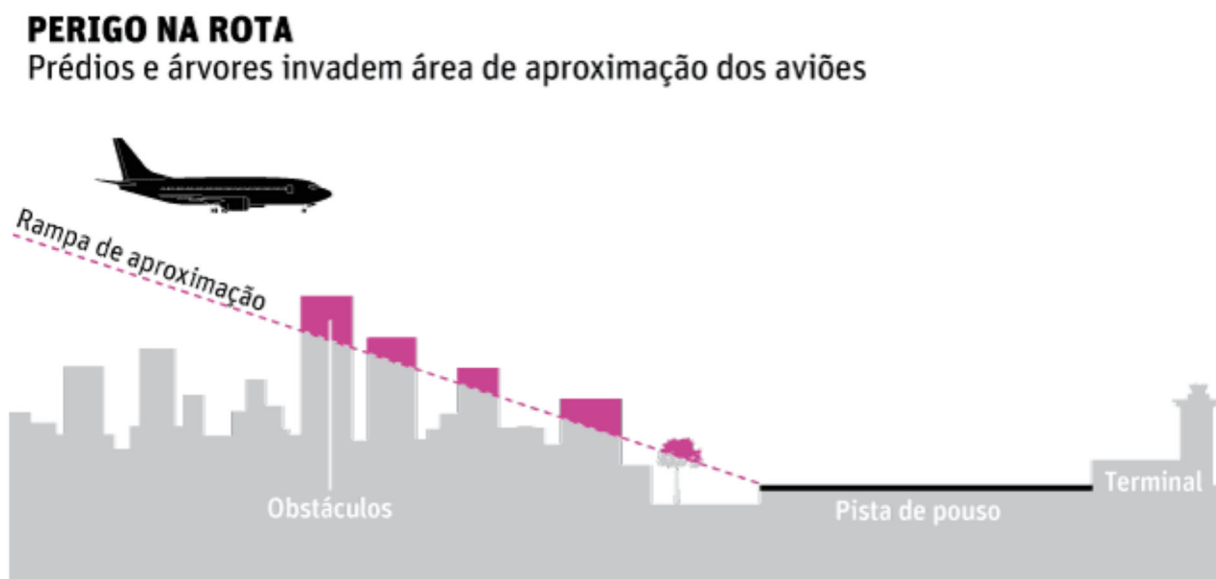


Fonte: Hangar 33 (2015).

Ainda com o intuito de demonstrar de forma mais didática os impactos das violações ao PBZPA a figura de número 5 representa o perfil lateral da superfície de aproximação e como a presença de obstáculos pode causar severos danos a segurança das operações aéreas.

¹⁰¹ FRANCA, Denis. **Operação aeroportuário seguindo a Constituição Federal de 1988 e os potenciais conflitos regulatório**. Rio de Janeiro: ANAC, 2010. 33 p. Página 19.

Figura 5 - Perfil lateral da rampa de aproximação



Fonte: Folha de São Paulo (2012)

Seguindo, no que tange a segurança e restrições, pode-se elencar as Superfícies horizontal, cônica e horizontal externa como as de maior amplitude no que diz respeito às restrições impostas. Contudo, tais restrições são mais flexíveis em virtude da área de abrangência destas superfícies.

A Superfície Horizontal Interna e a Cônica protegem o espaço aéreo para operações de voos visuais até a altitude de 45 metros, conforme o código de referência do aeródromo¹⁰². A superfície horizontal externa fica localizada 150 metros acima da elevação do aeródromo, podendo ter um raio de abrangência de até 20 quilômetros de distância a partir de cada cabeceira da pista. -se da superfície de maior altura do PBZPA, o que a torna relativamente mais permissível no que tange as restrições imobiliárias e urbanísticas, sendo possível a implantação de estruturas mais altas dentro de seus limites desde que haja uma adequada sinalização¹⁰³

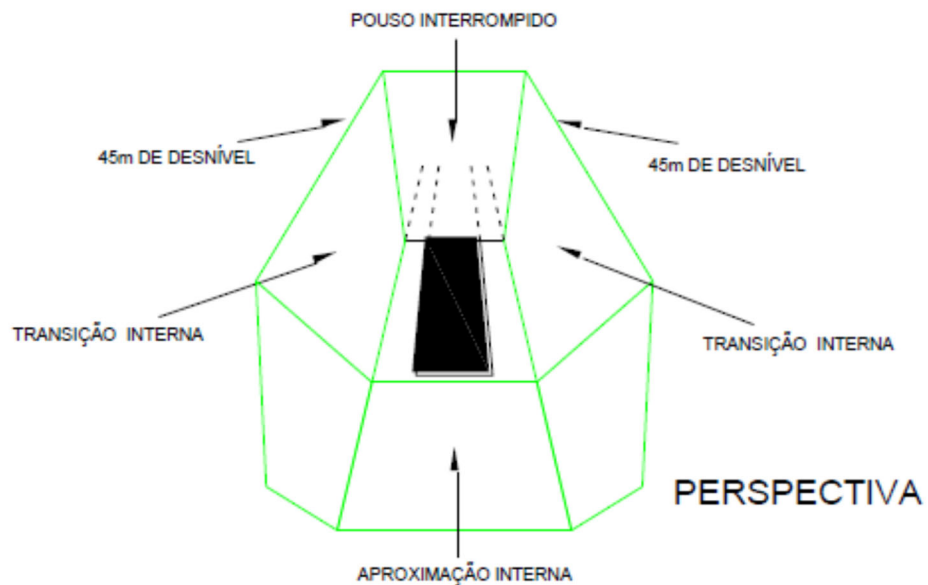
Tem-se ainda as superfícies mais simples, sendo como a de aproximação interna, transição e pouso interrompido, que são áreas livres de obstáculos, pois contém os auxílios à navegação aérea e por isso não podem sofrer interferências. Tal área se encontra muito próxima da pista, não causando restrições significativas.¹⁰⁴

¹⁰² O código de referência do aeródromo é definido por um estudo técnico da região e serve como base para estipular as alturas mínimas e máximas para as restrições. BRASIL, **Instrução do Comando da Aeronáutica 11-408 de 14 de dezembro de 2020**. Restrições aos objetos projetados no espaço aéreo que possam afetar adversamente a segurança ou a regularidade das operações aéreas.

¹⁰³ Ibidem

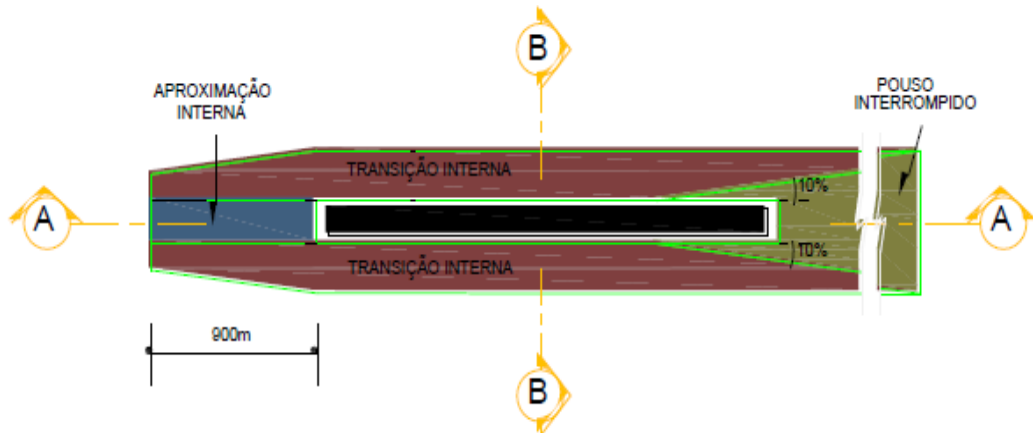
¹⁰⁴ Ibidem

Figura 6 - Superfícies de Aproximação Interna, a Transição Interna e Pouso Interrompido



Fonte: ICA 11-408

Figura 7- Superfícies de Aproximação Interna, a Transição Interna e Pouso Interrompido

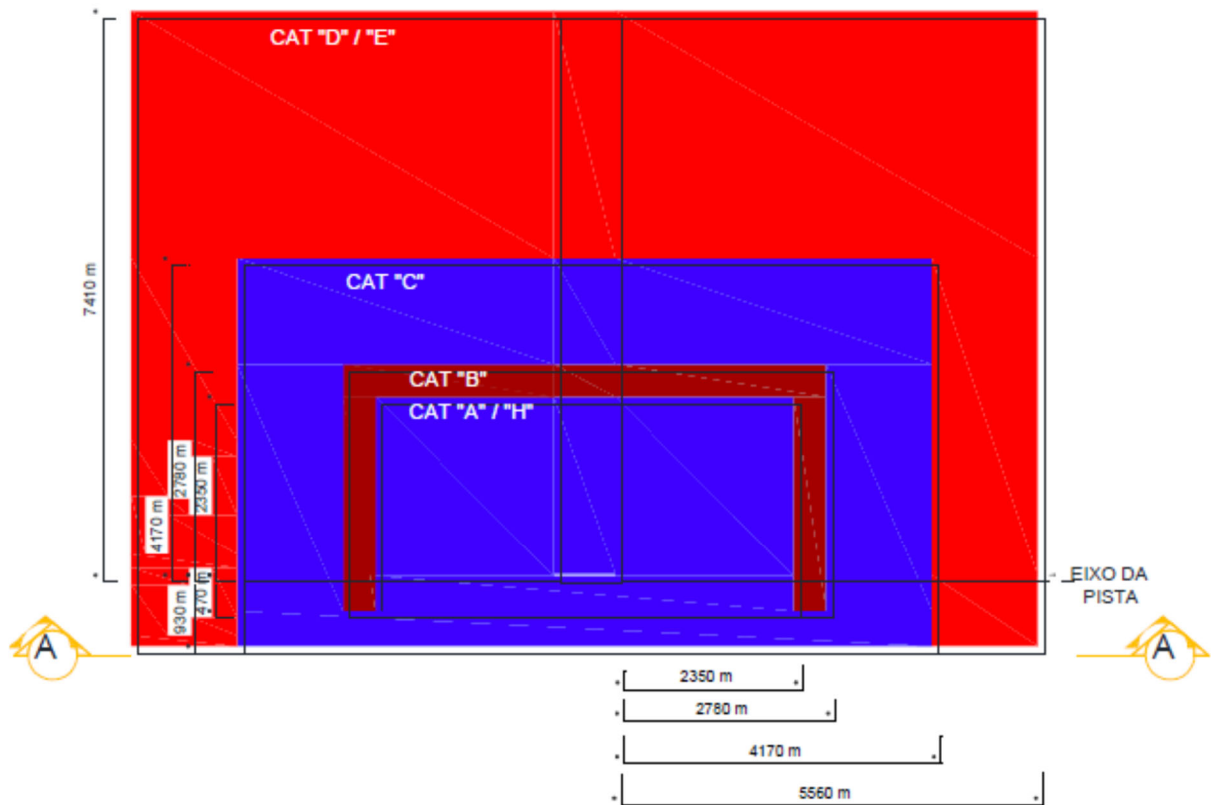


Fonte: ICA 11-408

Por fim existe ainda a superfície de proteção do voo visual que é composta por três retângulos cuja altura é definida com base no código de referência do aeródromo.¹⁰⁵

¹⁰⁵ Ibidem

Figura 8 - Superfície de Proteção do Voo Visual



Fonte: ICA 11-408

A figura a seguir demonstra o plano imaginário do PBZPA, conforme prevê a ICAO bem como a ICA 11-408.

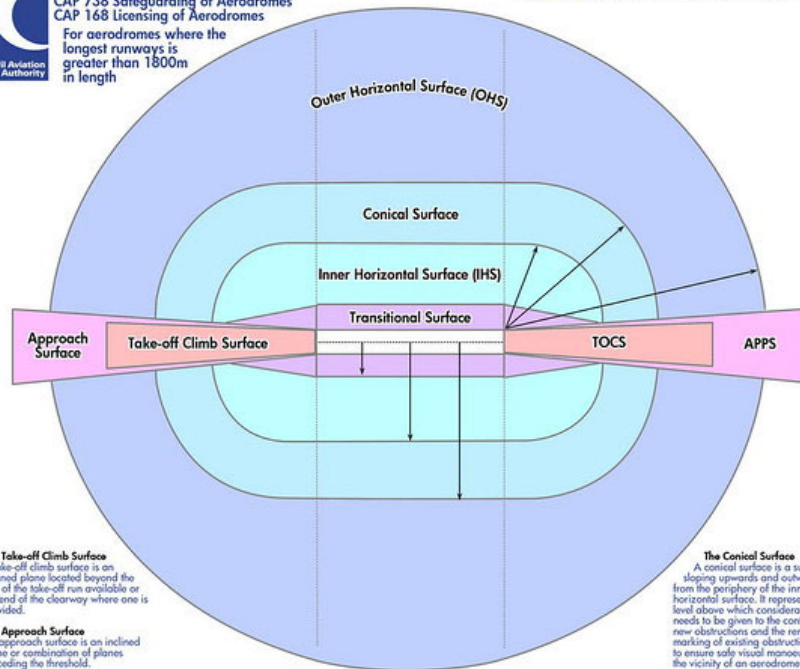
Figura 9 - Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo

Safeguarding of Aerodromes

Obstacle Limitation Surfaces



CAP 738 Safeguarding of Aerodromes
CAP 168 Licensing of Aerodromes
For aerodromes where the longest runway is greater than 1800m in length



The Take-off Climb Surface
A take-off climb surface is an inclined plane located beyond the end of the take-off run available or the end of the clearway where one is provided.

The Approach Surface
An approach surface is an inclined plane or combination of planes preceding the threshold.

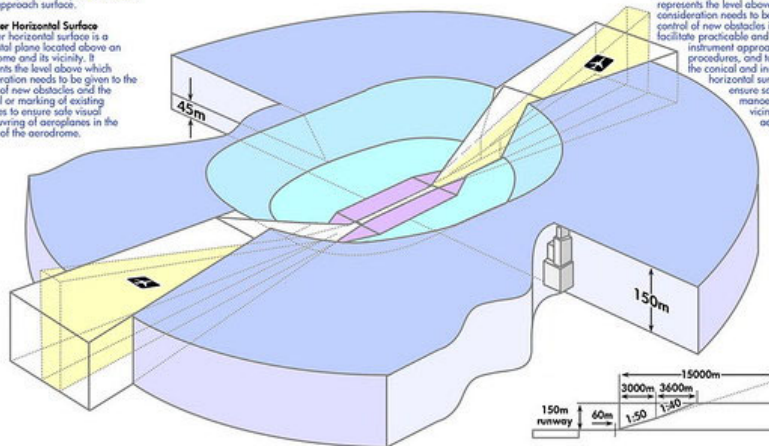
The Transitional Surface
A transitional surface is a complex surface sloping up to the inner horizontal surface from the sides of the runway strip and from part of the side of the approach surface.

The Inner Horizontal Surface
An inner horizontal surface is a horizontal plane located above an aerodrome and its vicinity. It represents the level above which consideration needs to be given to the control of new obstacles and the removal or marking of existing obstacles to ensure safe visual manoeuvring of aeroplanes in the vicinity of the aerodrome.

The Conical Surface
A conical surface is a surface sloping upwards and outwards from the periphery of the inner horizontal surface. It represents the level above which consideration needs to be given to the control of new obstacles and the removal or marking of existing obstructions so as to ensure safe visual manoeuvring in the vicinity of an aerodrome.

The Outer Horizontal Surface
An outer horizontal surface is a specified portion or a horizontal plane around an aerodrome beyond the limits of the conical surface. It represents the level above which consideration needs to be given to the control of new obstacles in order to facilitate practicable and efficient instrument approach procedures, and together with the conical and inner horizontal surfaces to ensure safe visual manoeuvring in the vicinity of an aerodrome.

Not to scale



NOTE: The take-off tunnels are shown in yellow. To assist clarification, the vertical scale on this chart is 20 times that of the horizontal scale.

Disclaimer
This infographic is prepared from United Kingdom Civil Aviation Authority figures on a general reference. For specific details regarding aerodrome safeguarding, visit the UK Civil Aviation Authority website www.caa.co.uk

Draft June 25, 2011 www.stephensplanning.com



Fonte: Ric Stephens – Aerodrome Safeguarding (2011)

Ante o exposto, há de se ressaltar que o PBZPA por si só não tem o direito de causar limitações absolutas no exercício da propriedade em seu entorno, o que acarretaria em uma desapropriação indireta, que via de regra não deve acontecer, tendo em vista que a área do

aeródromo encontra previsão legal no PDM e, ainda, que trata-se de um aparato urbano planejado para ficar localizado em área de baixa densidade demográfica, plana e livre de obstáculos.¹⁰⁶

3.4 Os impactos ambientais da atividade aeroportuária

A Constituição Federal de 1988 inovou ao reconhecer a importância de um novo Direito, que não possui características de bem público ou privado, totalmente voltado a realidade do século XXI, dado o grande avanço tecnológico e o crescimento caótico da sociedade contemporânea.¹⁰⁷

Tal Direito, o Direito Ambiental, encarregado da tutela dos valores ambientais, é reconhecido pela Carta Magna por características próprias que diferem da posse e propriedade, remontando às características dos direitos difusos, que atingem e merecem a proteção de toda a coletividade.¹⁰⁸ Tais definições encontram-se amparadas no artigo 225 da CF.¹⁰⁹

O aeroporto, como unidade de transporte, é uma infraestrutura que causa, por si só, impactos ambientais na região a qual encontra-se inserido. Nesse sentido, existem dois potenciais tipos de atividades decorrentes da aplicação do aparato aeroportuário que são possíveis causadoras de danos ambientais. São elas: a operação das aeronaves e a construção e operação do aeroporto, bem como do aeródromo.¹¹⁰

No que tange a operação das aeronaves, a poluição seria decorrente de duas principais fontes, sendo elas a poluição atmosférica, consequente da queima dos combustíveis usados

¹⁰⁶ FRANCA, Denis. **Operação aeroportuário seguindo a Constituição Federal de 1988 e os potenciais conflitos regulatório**. Rio de Janeiro: ANAC, 2010. 33 p. Página 21.

¹⁰⁷ FIORILLO, Celso Antônio Pacheco. **Curso de direito ambiental brasileiro**. 14. ed. rev., ampl. e atual. em face da Rio+20 e do novo “Código” Florestal. São Paulo: Saraiva, 2013. Pagina 42.

¹⁰⁸ *Ibidem* página 42.

¹⁰⁹ “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. ” BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil, 5 de outubro de 1988**. Brasília, Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

¹¹⁰ BARCELLOS, João Alfredo. **Aeroporto e Meio Urbano: uma análise das legislações aeronáutica e urbanística em relação aos municípios de Campinas e Ribeirão Preto**. Tese (Mestrado em Engenharia Civil), Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, 2001. Pagina 25.

pelas aeronaves, e o ruído, proveniente das operações de pouso, decolagem, táxi¹¹¹, testes de motor e, ainda, dos veículos e aparatos que apoiam a operação da aeronave no solo.¹¹²

Já a construção e operação podem causar os seguintes impactos: destruição de biotas, corredores migratórios, alteração no território de diversas comunidades animais, contaminação do solo e água pelos resíduos gerados no local, poluição sonora além também da poluição atmosférica, que pode decorrer diretamente de incidentes aeronáuticos e procedimentos de emergência como o alijamento¹¹³ de combustível.¹¹⁴

A CF, em seu artigo 70, define a ordem econômica com o fundamento na livre iniciativa e valorização do trabalho, respeitando uma gama de princípios como o da proteção e defesa do meio ambiente.¹¹⁵ Acontece que a complexidade das operações e os riscos causados ao meio ambiente, juntamente com os deveres de manutenção e proteção previstos em um capítulo próprio da Carta Magna, ensejam um possível conflito de princípios, visto que, não se pode extremar a preservação absoluta do meio ambiente em desfavor do desenvolvimento social que implica o aparato aeroportuário.¹¹⁶

O conflito principiológico gerado pela operação aeroportuária e o sadio desenvolvimento ambiental exige uma cooperação de vários entes para que busquem uma

¹¹¹ Conforme define a ICA 100-12 Taxi é o “Movimento autopropulsado de uma aeronave sobre a superfície de um aeródromo, excluídos o pouso e a decolagem, mas, no caso de helicópteros, incluído o movimento sobre a superfície de um aeródromo, a baixa altura e a baixa velocidade.” BRASIL, **Instrução do Comando da Aeronáutica 11-408 de 14 de dezembro de 2020**. Restrições aos objetos projetados no espaço aéreo que possam afetar adversamente a segurança ou a regularidade das operações aéreas.

¹¹² BRASIL. Ministério da Defesa. Comando da Aeronáutica, DAC - Departamento de Aviação Civil/IAC - Instituto de Aviação Civil. **Planejamento Aeroportuário e o Meio Ambiente**. Apostila do Curso O Aeroporto e o Meio Ambiente. Rio de Janeiro, 1998a. 12 p. apud BARCELLOS, João Alfredo. **Aeroporto e Meio Urbano: uma análise das legislações aeronáutica e urbanística em relação aos municípios de Campinas e Ribeirão Preto**. Tese (Mestrado em Engenharia Civil), Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, 2001. Pág. 25.

¹¹³ Alijamento é o procedimento realizado em algumas situações de emergência que exigem o retorno ou pouso em aeroporto que não seja o de destino, sendo necessário despejar o combustível na atmosfera, esse procedimento deve ser realizado preferencialmente acima do mar ou de áreas não habitadas.

¹¹⁴ BRASIL. Ministério da Defesa. Comando da Aeronáutica, DAC - Departamento de Aviação Civil/IAC - Instituto de Aviação Civil. **Planejamento Aeroportuário e o Meio Ambiente**. Apostila do Curso O Aeroporto e o Meio Ambiente. Rio de Janeiro, 1998a. 12 p. apud BARCELLOS, João Alfredo. **Aeroporto e Meio Urbano: uma análise das legislações aeronáutica e urbanística em relação aos municípios de Campinas e Ribeirão Preto**. Tese (Mestrado em Engenharia Civil), Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, 2001. Pág. 26.

¹¹⁵ “Art. 70. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios: I - soberania nacional; II - propriedade privada; III - função social da propriedade; IV - livre concorrência; V - defesa do consumidor; VI - defesa do meio ambiente; VI - defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação;[...]” BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil, 5 de outubro de 1988**. Brasília, Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

¹¹⁶ FRANCA, Denis. **Operação aeroportuário seguindo a Constituição Federal de 1988 e os potenciais conflitos regulatório**. Rio de Janeiro: ANAC, 2010. 33 p. Página 22.

política que viabilize as operações e minimize da forma mais efetiva possível o impacto ambiental gerado.¹¹⁷

Um exemplo de cooperação para o desenvolvimento e manutenção das operações aéreas e desenvolvimento regional é o caso das garças vaqueiras (*Bubulcus ibis*),¹¹⁸ espécie invasora que se instalou no arquipélago de Noronha.

Fora realizado um plano de manejo envolvendo o poder público local o Ministério Público e ONGs ambientais para que houvesse um controle das aves que vinham causando problemas à região e às operações aéreas, como a expulsão de espécies nativas e casos de *Bird Strike*.¹¹⁹

Optou-se inicialmente pelo manejo para outros locais, contudo, devido a constatação de infecção das aves com a bactéria Salmonela foi determinada a eutanásia¹²⁰. O manejo das aves foi realizado através da captura com o uso de armadilhas e aves de rapina. O intuito não era o extermínio total, mas sim a redução de 80% da população de aves do arquipélago.¹²¹

Assim, pode-se verificar o equilíbrio entre o direito ao meio ambiente sadio e o desenvolvimento social e econômico da localidade, tendo em vista que as operações aéreas no arquipélago de Noronha, região que sobrevive em grande parte do turismo, são de vital importância para o desenvolvimento local.

3.4.1 A competência e a regulamentação ambiental

Se tratando de matéria ambiental pode-se verificar a existência de competência concorrente¹²² entre os entes estatais, dada a necessidade cooperativa de manutenção do meio

¹¹⁷ Ibidem pagina 23

¹¹⁸ IUCN. Cattle Egret: *Bubulcus ibis*. **The IUCN Red list of Threatened Species. Bird life international**, 2019. Disponível em: <<https://www.iucnredlist.org/species/22697109/155477521#amendment>> Acesso em 18 de junho de 2022.

¹¹⁹ Termo usado para colisão de aeronaves com pássaros seja ela em solo, ar um durante as operações de pouso e decolagem. EMBRAER. **Technical dictionary english-portuguese**. São José dos Campos, 2001.

¹²⁰ FRANCA, Denis. **Operação aeroportuário seguindo a Constituição Federal de 1988 e os potenciais conflitos regulatório**. Rio de Janeiro: ANAC, 2010. 33 p. Página 23.

¹²¹ MARINHO, Ana Clara. Com o uso de gaviões, Noronha espera reduzir população de garça vaqueira. **G1**. Disponível em: <<https://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2012/02/com-uso-de-gavioes-noronha-espera-reduzir-populacao-de-garca-vaqueira.html>> Acesso em 18 de junho de 2022.

¹²² “Art. 24. Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre: [...] VI - florestas, caça, pesca, fauna, conservação da natureza, defesa do solo e dos recursos naturais, proteção do meio ambiente e controle da poluição; [...] VIII - responsabilidade por dano ao meio ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico;” BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil, 5 de outubro de 1988**. Brasília, Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

ambiente, verificando a previsão pela Carta Magna da criação de um condomínio legislativo que prevê a edição de normas gerais pela União e específicas pelos Estados-Membros.¹²³

Os Municípios, uma vez que possuem um Poder Constituinte Derivado¹²⁴, irão dispor sobre matérias que decorrem diretamente do interesse local. A autonomia municipal não visa causar conflitos entre as esferas estatais, mas sim proporcionar que o Município possua uma maior liberdade na atuação administrativa, tendo em vista suas particularidades. Dessa forma, as normas gerais federais não podem ferir a autonomia municipal, contudo é exigido que a estrutura normativa municipal respeite as práticas estaduais e federais.¹²⁵

Em 16 de outubro de 2012 foi instituída a lei federal 12.725, que dispõe sobre a área de controle de fauna nas imediações de aeródromos. Tal lei estabelece normas que visam mitigar o risco de acidentes e incidentes aeronáuticos com espécimes da fauna nas imediações de aeródromos e, para cumprir com tal objetivo, a lei institui a Área de Segurança Aeroportuária, a ASA, uma região que abrange um raio de 20 quilômetros¹²⁶ do ponto central da pista cujo uso e ocupação pode se sujeitar a restrições especiais.¹²⁷

De acordo com a referida lei, a aplicação das restrições deverá ser realizada pela autoridade municipal,¹²⁸ tendo em vista a ordenação e controle do uso do solo urbano bem como pela autoridade ambiental, nos processos de licenciamento e nas atividades de fiscalização.¹²⁹

A competência municipal para tratar do assunto decorre diretamente de sua competência constitucional, como evidencia-se no artigo 30 da CF.¹³⁰ Já a competência das autoridades ambientais é definida pela lei 12.725, juntamente com a Resolução 470, de 27 de agosto de

¹²³ MENDES, Gilmar Ferreira. **Curso de Direito Constitucional** / Gilmar Ferreira Mendes, Paulo Gustavo Gonet Branco. 13. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva Educação, 2018. Página 1355.

¹²⁴ “Art. 29. O Município reger-se-á por lei orgânica, votada em dois turnos, com o interstício mínimo de dez dias, e aprovada por dois terços dos membros da Câmara Municipal, que a promulgará, atendidos os princípios estabelecidos nesta Constituição, na Constituição do respectivo Estado e os seguintes preceitos: [...]” BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil, 5 de outubro de 1988**. Brasília, Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

¹²⁵ FRANCA, Denis. **Operação aeroportuário seguindo a Constituição Federal de 1988 e os potenciais conflitos regulatório**. Rio de Janeiro: ANAC, 2010. 33 p. Página 24.

¹²⁶ Verifica-se aqui relação direta com as restrições urbanas impostas pelo PBZPA, visto que a área de abrangência da ASA é a mesma que define a Superfície Horizontal Externa do PBZPA.

¹²⁷ BRASIL. **Lei n. 12.752, de 16 de outubro de 2012**. Dispõe sobre o controle da fauna nas imediações de aeródromos.

¹²⁸ “Art. 10. A aplicação das sanções administrativas previstas nesta Lei é atribuição da autoridade municipal.” Ibidem.

¹²⁹ ANAC. Responsabilidades e competências dos municípios e órgãos ambientais. GOV. Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aerodromos/seguranca-operacional/responsabilidades-e-competencias-dos-municipios-e-orgaos-ambientais>> Acesso em 18 de junho de 2022.

¹³⁰ “Art. 30. Compete aos Municípios - legislar sobre assuntos de interesse local; II - suplementar a legislação federal e a estadual no que couber; [...]VIII - promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano; [...]” BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil, 5 de outubro de 1988**. Brasília, Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

2015, do Conselho Nacional do Meio Ambiente, que trata sobre as diretrizes e critérios para o licenciamento ambiental de aeroportos.¹³¹

A resolução 470 do CONAMA veio com o intuito de estabelecer normas específicas para o licenciamento ambiental de aeroportos, tendo em vista as peculiaridades das operações aéreas e a necessidade de harmonização dos procedimentos no âmbito do Sistema Nacional do Meio Ambiente.¹³²

Portanto, cabe a autoridade municipal, juntamente com a autoridade ambiental, adotar providências quanto aos meios atrativos de fauna¹³³ localizados dentro da ASA, aplicando as sanções previstas em lei, bem como determinar e fiscalizar o correto processo de licenciamento ambiental dos aeroportos e aeródromos instalados em sua área de atuação.^{134,135}

4 AERÓDROMO HELMUTH BAUMGARTEN

Uma vez apresentado o regime jurídico das operações aeroportuárias e as possíveis restrições urbanísticas e ambientais, resta apresentar um estudo acerca do Aeródromo Helmut Baumgarten, localizado no Município de Lontras em Santa Catarina, com foco na busca de possíveis lacunas jurídicas que impossibilitem a sua correta operação bem como demonstrem os impactos jurídicos gerados à comunidade local.

4.1 Classificação

Como já visto, o CBA traz o conceito de Aeródromo como sendo uma área definida em terra ou água que se destina total ou parcialmente a chegada, partida e movimentação de

¹³¹ BRASIL. Conselho Nacional do Meio Ambiente. **Resolução n. 470, de 27 de agosto de 2015**. Estabelece critérios e diretrizes para o licenciamento dos aeroportos regionais.

¹³² Ibidem.

¹³³ “Art. 2 Para os efeitos desta Lei, considera-se: [...] 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; [...]” BRASIL. **Lei n. 12.752, de 16 de outubro de 2012**. Dispõe sobre o controle da fauna nas imediações de aeródromos.

¹³⁴ ANAC. Responsabilidades e competências dos municípios e órgãos ambientais. **GOV**. Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aerodromos/seguranca-operacional/responsabilidades-e-competencias-dos-municipios-e-orgaos-ambientais>> Acesso em 18 de junho de 2022.

¹³⁵ ARAUJO, Thiago Cassio D. Aeroportos regionais: novas regras de licenciamento ambiental. **JUS**. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/42283/aeroportos-regionais-novas-regras-de-licenciamento-ambiental>> Acesso em 18 de junho de 2022.

aeronaves. Quanto a sua operação, pode-se enquadrar em civil ou militar, e quanto a administração, pode ser público ou privado.¹³⁶

Ainda no CBA encontra-se o conceito de Aeroporto, que é o Aeródromo público dotado de edificações, instalações e equipamentos que apoiem a operação de embarque e desembarque de pessoas e cargas.¹³⁷

Sendo assim, pode-se verificar que o “aeroporto” de Lontras, para fins de classificação, se enquadra no conceito de Aeródromo civil público, tendo em vista que é administrado diretamente pelo poder público, não possui instalações públicas e equipamentos que auxiliem no transporte de cargas e pessoas, bem como é destinado a recepção de aeronaves civis. Dessa forma, algumas leis e determinativas que obrigam os Aeroportos a se adequarem não se aplicam no caso em tela, dado a sua classificação como Aeródromo. Cabe ressaltar ainda que durante a pesquisa documental não foi encontrado o ato administrativo a qual o artigo 32 do CBA^{138,139} se refere, contribuindo para sua classificação como aeródromo.

4.2 Competência

Como as operações aeroportuárias são de interesse transnacional, compete a União a titularidade de sua exploração¹⁴⁰, podendo haver consórcios públicos ou convênios que autorizem uma gestão dos serviços públicos de forma associada.¹⁴¹ Nesse sentido, verifica-se no caso do Aeródromo Helmuth Baumgarten a presença de dois Convênios¹⁴², o primeiro, de

¹³⁶ “Art. 27. Aeródromo é toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves. Art. 28. Os aeródromos são classificados em civis e militares. § 1º Aeródromo civil é o destinado ao uso de aeronaves civis. § 2º Aeródromo militar é o destinado ao uso de aeronaves militares. § 3º Os aeródromos civis poderão ser utilizados por aeronaves militares, e os aeródromos militares, por aeronaves civis, obedecidas as prescrições estabelecidas pela autoridade aeronáutica. Art. 29. Os aeródromos civis são classificados em públicos e privados.” BRASIL. **Lei n. 7.565, de 19 de dezembro de 1986.** Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica

¹³⁷ “Art. 31. Consideram-se: I - Aeroportos os aeródromos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas;” Ibidem

¹³⁸ “Art. 32. Os aeroportos e heliportos serão classificados por ato administrativo que fixará as características de cada classe.” Ibidem

¹³⁹ Ainda que a resolução n. 38 realizada pela Câmara de Vereadores de Rio do Sul tenha dado a denominação de “Aeroporto Helmuth Baumgarten” a mesma fora feita antes da publicação do atual CBA, o Código vigente à época não fazia distinção precisa sobre aeródromo e aeroporto. (Ver item 3.1)

¹⁴⁰ “Art. 21. Compete à União: [...] XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão: [...] c) a navegação aérea, aeroespacial e a infraestrutura aeroportuária;” BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil, 5 de outubro de 1988.** Brasília, Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

¹⁴¹ “Art. 241. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios disciplinarão por meio de lei os consórcios públicos e os convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, bem como a transferência total ou parcial de encargos, serviços, pessoal e bens essenciais à continuidade dos serviços transferidos.” Ibidem

¹⁴² Dada a sua classificação o CBA determina que deverá ser realizada a manutenção e exploração através de convênios. “Art. 36. Os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados: I - diretamente, pela União; II - por empresas especializadas da Administração Federal Indireta ou suas subsidiárias, vinculadas ao

número 44, de 2017 (Anexo B), celebrado entre a União, através do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, e o Estado de Santa Catarina, firmado pelos entes pelo prazo de 35 anos, facultando ao estado de SC a sua renovação nos últimos 12 meses.

A respeito da definição do regime de exploração do aeródromo, interessante frisar que o convênio prevê que pode o estado de SC realizar a exploração de 3 formas distintas, sendo elas a exploração direta, na qual o estado assume integralmente a exploração, arcando com todas as despesas relativas a ampliação, reforma, administração, operação, manutenção e exploração econômica; a exploração indireta, na qual o estado pode repassar totalmente os direitos de exploração a terceiros, utilizando o instrumento de outorga; e a exploração mista, que visa o repasse parcial das obrigações pela administração do aeródromo.¹⁴³

O estado de SC permaneceu com todas as competências atinentes ao aeródromo até o ano de 2019, quando fora firmado o segundo convênio 2019TN001251 (Anexo C), com o prazo de 5 anos, agora transferindo as competências para os Municípios de Lontras e Rio do Sul.

O regime de exploração foi transferido de forma direta e conjunta¹⁴⁴. Define ainda o estado de SC que, caso os Municípios desejem realizar uma exploração de forma indireta ou mista deverão ter a anuência e participação do Governo do Estado e, em caso de concessão, o ente privado deverá ainda ter a anuência da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.¹⁴⁵

Durante a análise dos referidos convênios uma informação chama a atenção, dada a classificação jurídica adequada ser “aeródromo”. Os títulos dos convênios, bem como o objeto definido na cláusula terceira de ambos, dispõem sobre o “Aeroporto Helmuth Baumgarten”.

Dessa forma, faz-se necessária uma análise com base nos princípios que regem a administração pública¹⁴⁶, em especial os princípios da Legalidade e Eficiência.

Ministério da Aeronáutica; III - mediante convênio com os Estados ou Municípios; [...]” BRASIL. **Lei n. 7.565, de 19 de dezembro de 1986**. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica

¹⁴³ BRASIL. **Convênio 44/2017**, convênio de delegação que entre si celebram a União, por intermédio do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e o Estado de Santa Catarina, para a exploração do aeroporto Helmuth Baumgarten (SSLN), localizado no município de Lontras-SC. Brasília, 2017.

¹⁴⁴ ESTADO DE SANTA CATARINA. **Convênio 2019TN001251**, convênio de delegação do aeroporto Helmutt Baumgarten situado no município de Lontras, que entre si, celebram o Estado de Santa Catarina, através da Secretaria de Estado de Infraestrutura e os Municípios de Rio do Sul e Lontras. Florianópolis, 2019.

¹⁴⁵ Ibidem.

¹⁴⁶ “Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: [...]” BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil, 5 de outubro de 1988**. Brasília, Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

O princípio da Legalidade prevê que o administrador não deve desviar-se dos preceitos e exigências da Lei e do bem comum, sob pena de realizar um ato inválido.¹⁴⁷ Já o princípio da Eficiência visa que a atividade administrativa seja exercida da forma mais eficiente possível, respeitando, inclusive, o princípio da Legalidade. Tal princípio deve ser aplicado no sentido de que a atividade administrativa atinja um resultado razoável em face do interesse público.¹⁴⁸

Sendo assim, uma vez que existe em lei a correta distinção entre Aeroporto e Aeródromo, pode-se constatar que os referidos convênios vão na contramão do princípio da Legalidade, dispondo sobre objeto inexistente¹⁴⁹.

Contudo, ainda que a Administração Pública tenha buscado o princípio da Eficiência no momento da confecção dos convênios, optando por usar o termo “aeroporto”, ao invés de “aeródromo”, imaginando que com possíveis obras e inovações (como a criação de estruturas e um possível terminal) o aeroporto estaria caracterizado e não seria necessária a criação de um novo convênio.

Todavia, ainda assim seria um ato eivado de vício, tendo em vista que tal princípio não pode de forma alguma sobrepor-se ao princípio da Legalidade, sob pena de grandes riscos jurídicos.¹⁵⁰

O vício relativo ao objeto, conforme define a lei 4.717 de 1968, caracteriza-se quando o resultado pretendido acarreta em violação de lei, ato normativo ou regulamento¹⁵¹, o que a primeira vista não se enquadra ao caso. Contudo, a doutrina ensina que tal conceito não é abrangente no que se refere a todas as hipóteses possíveis. O objeto livre de vício deve ser lícito,

¹⁴⁷ Meirelles define que o princípio da Legalidade “significa que o administrador público está, em toda a sua atividade funcional, sujeito aos mandamentos da lei e às exigências do bem comum, e deles não se pode afastar ou desviar, sob pena de praticar ato inválido e expor-se a responsabilidade disciplinar, civil e criminal, conforme o caso. A eficácia de toda atividade administrativa está condicionada ao atendimento da Lei e do Direito.” MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro**. 42 ed. São Paulo: Malheiros, 2016. Página 93.

¹⁴⁸ Ainda seguindo o ensinamento do mestre Meirelles, acerca do princípio da Eficiência, ensina: “O princípio da eficiência exige que a atividade administrativa seja exercida com presteza, perfeição e rendimento funcional. É o mais moderno princípio da função administrativa, que já não se contenta em ser desempenhada apenas com legalidade, exigindo resultados positivos para o serviço público e satisfatório atendimento das necessidades da comunidade e de seus membros. O princípio deve ser entendido e aplicado no sentido de que a atividade administrativa (causa) deve buscar e produzir um resultado (efeito) razoável em face do atendimento do interesse público visado.” Ibidem. Página 105.

¹⁴⁹ Novamente, durante as pesquisas documentais não fora encontrado o ato administrativo que prevê a classificação do aeródromo como aeroporto.

¹⁵⁰ Nesse sentido ensina Di Pietro “Vale dizer que a eficiência é princípio que se sorna aos demais princípios impostos à Administração, não podendo sobrepor-se a nenhum deles, especialmente ao da legalidade, sob pena de sérios riscos à segurança jurídica e ao próprio Estado de Direito.” DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito administrativo**. 27ª ed. São Paulo: Editora Jurídico Atlas, 2014. Página 85.

¹⁵¹ “Art. 2º São nulos os atos lesivos ao patrimônio das entidades mencionadas no artigo anterior, nos casos de: [...] c) ilegalidade do objeto; [...] Parágrafo único. Para a conceituação dos casos de nulidade observar-se-ão as seguintes normas: [...] c) a ilegalidade do objeto ocorre quando o resultado do ato importa em violação de lei, regulamento ou outro ato normativo; [...]”. BRASIL. **Lei 4.717, de 29 de junho de 1965**. Regula a ação popular.

possível (tanto de fato quanto de direito), moral e determinado. A inobservância desses requisitos acarretará diretamente em vício¹⁵². O que não ocorre com os referidos documentos, visto que dispõem sobre objeto diverso do previsto em lei, bem como incerto no que se refere a coisa.¹⁵³

Sendo assim, e partindo da premissa de que se trata de um ato ilegal cometido por parte do Poder Público, existe ainda a possibilidade de realizar a convalidação dos referidos convênios, desde que não causem lesão ao interesse público e nem prejuízo a terceiros¹⁵⁴ bem como o ato possa ser legitimamente produzido¹⁵⁵, ou seja, restam duas opções, a criação de ato administrativo que institua o Aeroporto ou a mudança do objeto dos convênios para Aeródromo.

4.2.1 Tarifas

O regime de tarifas para os aeródromos públicos é definido através da resolução da ANAC de número 392, de 6 de setembro de 2016, que define que os valores das tarifas aeroportuárias serão estabelecidas pelos delegatários dos aeródromos¹⁵⁶. Durante consulta ao site dos municípios de Rio do Sul e Lontras não fora encontrada nenhuma lei ou até mesmo lei complementar que fixasse cobrança de taxas. Dessa forma, pode-se evidenciar uma possível falta de interesse dos delegatários em recolher tais valores, bem como a concessão de uma gratuidade geral, tendo em vista a inércia da cobrança.

¹⁵² Conforme define Di Pietro, “No entanto, o conceito não abrange todas as hipóteses possíveis; o objeto deve ser lícito, possível (de fato e de direito), moral e determinado. Assim, haverá vício em relação ao objeto quando qualquer desses requisitos deixar de ser observado, o que ocorrerá quando for: 1. Proibido pela lei; por exemplo: um Município que desaproprie bem imóvel da União; 2. Diversos do previsto na lei para o caso sobre o qual incide; por exemplo: a autoridade aplica a pena de suspensão, quando cabível a de repreensão; 3. Impossível, porque os efeitos pretendidos são irrealizáveis, de fato ou de direito; por exemplo: a nomeação para um cargo inexistente; 4. Imoral; por exemplo: parecer emitido sob encomenda, apesar de contrário ao entendimento de quem o profere; 5. Incerto em relação aos destinatários, às coisas, a o tempo, a o lugar; por exemplo: desapropriação de bem não definido com precisão. DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito administrativo**. 27ª ed. São Paulo: Editora Jurídico Atlas, 2014. Páginas 253-254.

¹⁵³ Ibidem. Pagina 254.

¹⁵⁴ “Art. 55. Em decisão na qual se evidencie não acarretarem lesão ao interesse público nem prejuízo a terceiros, os atos que apresentarem defeitos sanáveis poderão ser convalidados pela própria Administração.” BRASIL. **Lei 9.784 de 29 de janeiro de 1999**. Regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal.

¹⁵⁵ Nesse sentido ensina Bandeira de Mello: “Só pode haver convalidação quando o ato possa ser produzido validamente no presente. Importa que o vício não seja de molde a impedir reprodução válida do ato. Só são convalidáveis atos que podem ser legitimamente produzidos.” MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo**. 32. Ed. São Paulo, Malheiros. Pagina 486.

¹⁵⁶ “Art. 1º Estabelecer o regime tarifário aplicável aos aeródromos públicos delegados aos Estados, Municípios e Distrito Federal ou explorados pelo Comando da Aeronáutica. § 1º Os valores das tarifas aeroportuárias de embarque, conexão, pouso, permanência, armazenagem e capatazia da carga importada e a ser exportada deverão ser estabelecidos pelos delegatários dos aeródromos de que trata o *caput* deste artigo. [...]” BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **Resolução 392, de 6 de setembro de 2016**. Dispõe sobre o regime tarifário aplicável aos aeródromos públicos delegados aos Estados, Municípios e Distrito Federal ou explorados pelo Comando da Aeronáutica.

4.3 Cadastro do Aeródromo

O cadastro de aeródromos é o conjunto de informações oficiais sobre a infraestrutura de aeródromos civis públicos e privados do Brasil, mantido pela ANAC, e é um dos requisitos para a regular operação aérea conforme preconiza o artigo 30 do CBA.^{157,158}

Em se tratando do aeródromo de Lontras, pode-se verificar sua regular inscrição através da portaria 1081/SAI, de 17 de abril de 2020. Portaria essa que tratou de renovar e alterar a inscrição do aeródromo pelo prazo de 10 anos. A aprovação do cadastro do aeródromo é de suma importância para a segurança das operações aéreas, tendo em vista que os dados fornecidos a ANAC, através da lista de características do aeródromo, passam a constar no ROTAER.

A portaria, juntamente com a lista de características do aeródromo, foram fornecidas pela Gerência de Estudos e Projetos de Obras Aeroviárias do Estado de Santa Catarina, e encontram-se em anexo. (ANEXOS D e E)

Durante o período de pesquisa documental para a realização deste trabalho houve, por parte da prefeitura do Município de Rio do Sul, a solicitação de atualização dos dados inscritos, bem como a implementação do primeiro sistema embutido de balizamento noturno do país,¹⁵⁹ inovação de relevante importância para a operação do aeródromo, tendo em vista que até então as operações eram estritamente diurnas, fazendo com que o aeródromo funcionasse somente no período de nascer ao pôr do sol.

O sistema de balizamento noturno é composto por luzes que indicam o posicionamento da pista principal, *taxywais* e pátios. As cores e posições das luzes seguem um padrão internacional definido pela ICAO no anexo 14.¹⁶⁰

Em se tratando das atualizações realizadas, a figura abaixo consta parte da Lista de características do aeródromo, aprovada pela portaria citada acima. Logo em seguida consta parte da nova lista (Anexo F) com as atualizações realizadas.

¹⁵⁷ ANAC. Cadastro de aeródromos. GOV. Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aerodromos/cadastro-de-aerodromos>> Acesso em 18 de junho de 2022.

¹⁵⁸ “Art. 30. A utilização de aeródromos civis deve obedecer às previsões regulamentares estabelecidas pela autoridade aeronáutica.” BRASIL. Lei n. 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica

¹⁵⁹ O sistema permite o acionamento das luzes diretamente pelo piloto em voo, através de uma frequência específica ajustada no rádio da aeronave. BASSETO, Murilo. Aeroporto de Lontras torna-se o 1º no Brasil com todo o balizamento noturno embutido. AEROIN. Disponível em: <<https://aeroin.net/aeroporto-de-lontras-torna-se-o-1o-no-brasil-com-todo-o-balizamento-noturno-embutido/>> Acesso em 18 de junho de 2022.

¹⁶⁰ ICAO. Annex 14, Aerodromes. Volume I, Aerodrome Design and Operations. 8. ed. Julho de 2018.

Figura 10 - Lista de Características aprovadas em 17/06/2020

CARACTERÍSTICAS GERAIS DO AERÓDROMO	
Nome Oficial	Lontras
Código Identificador de Aeródromo - CIAD	SC0018
Código OACI	SSLN
Tipo de Uso	Público
Município (UF)	Lontras (SC)
Tipo de Operação	VFR Diurno
* Ponto de Referência do Aeródromo (coordenadas geográficas)	27° 09' 35" S / 049° 32' 34" W
Elevação (m)	334

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DA PISTA DE POUSO E DECOLAGEM	
Designação	07/25
Comprimento (m)	1100
Largura (m)	23
Natureza da superfície	Asfalto
Resistência do pavimento	10F/C/Y/U
Zona de parada (SWY) - comprimento x largura (m)	—
Zona desimpedida (CWY) - comprimento x largura (m)	—
Dimensões da faixa de pista - comprimento x largura (m)	1160 x 60

Fonte: Lista de característica de aeródromos, processo n. 00058.012039/2020-66

Figura 11 - Atualização das características 12/05/2022

CONTROLE DE REVISÕES
Resumo das Modificações
Versão inicial.
Alteração do nome oficial de "Lontras" para "Helmuth Baumgarten"; Alteração do tipo de operação de "VFR Diurno" para "VFR Diurno/Noturno"; Alteração do comprimento da RWY de 1100 para 1077; Alteração do comprimento da faixa de pista de 1160 para 1137; Inclusão de farol de aeródromo, indicador de direção do vento iluminado, luzes de borda de pista de pouso e decolagem, luzes de cabeceira/fim de pista, e luzes de borda de pista de táxi; Alteração das distâncias declaradas da RWY 07 e 25 de 1100 para 1077; Inclusão da largura da TWY A; Inclusão da TWY de Pátio; Inclusão do Pátio 1.

Fonte: Lista de característica de aeródromos, processo n. 00058.027772/2020-85

Assim verifica-se que além da aprovação das operações noturnas e implementação das luzes que compõem o sistema de balizamento noturno, houve também a alteração no nome oficial, a inserção do pátio, das *taxyways*, e a redução da distância total da pista.

4.4 Impactos urbanísticos e ambientais

O aeródromo Helmuth Baumgarten, atualmente é composto por uma faixa de 12 terrenos de propriedade do Município de Rio do Sul (Anexo A) localizados no Município de Lontras¹⁶¹, ambos no estado de Santa Catarina.

¹⁶¹ Possivelmente, seja a titularidade dos terrenos um dos fatos que faz figurar o Município de Rio do Sul como delegatário conjunto ao Município de Lontras, no que se refere aos convênios citados anteriormente.

No que diz respeito aos impactos urbanísticos causados pela operação do aeródromo, o plano diretor do Município de Lontras protege e restringe a Zona Urbana de número 6 que se subdivide em 6A e 6B as quais se situam o aeródromo.¹⁶² As restrições são impostas na forma do reconhecimento e aplicação do PBZPA.¹⁶³

Em se tratando do PBZPA, até o ano de 2021, mais precisamente 28 de outubro, encontrava-se o aeródromo Helmuth Baumgarten em desacordo com a legislação referente a aplicação e manutenção das áreas de restrição urbanísticas.

Em 2016 fora emitida, através do edital n. 1 do DECEA (Anexo G), uma notificação para que os operadores dos aeródromos submetessem, no prazo de 120 dias, o devido PBZPA, sob pena de suspensão temporária das operações aéreas e até a exclusão do cadastro de aeródromo junto a ANAC. À época estava o Estado de Santa Catarina responsável pela realização do plano, tendo em vista que o convênio de delegação para as prefeituras fora realizado somente em 2019.¹⁶⁴ Ou seja, ficou o aeródromo operando de forma irregular até a data de publicação do atual PBZPA, através da portaria ICA N. 660/SAGA (Anexo H).

A figura 12 demonstra, conforme apresentado no item 4.3.1, as superfícies do PBZPA aplicadas ao aeródromo Helmuth Baumgarten. Será de maior interesse para a análise das possíveis restrições à comunidade as seguintes áreas: Superfície Cônica (arco azul) e as superfícies de aproximação e decolagem (Trapézios ciano).

No que diz respeito a superfície cônica pode se verificar que seu raio de abrangência é de 3600 metros, iniciando-se 50 metros acima do solo e terminando após 55 metros, ou seja, existem restrições impostas pela superfície cônica entre 50 e 105 metros acima do solo. Dado o tamanho do raio de abrangência, verifica-se ainda que tais restrições causam impactos aos municípios de Lontras, Rio do Sul e Ibirama.

¹⁶² “Art. 62. A Macrozona Urbana - MZU subdivide-se em: VI - Zona Urbana 6 - ZU6 - Área de proteção do Aeródromo que está sujeita a restrições especiais. Esta zona é dividida em duas subzonas: a) Zona Urbana 6A - ZU6A - Área ocupada pelo Aeródromo destinada a operação de aeronaves, onde é permitida somente a implantação de edificações, instalações e equipamentos para a administração aeroportuária. b) Zona Urbana 6B - ZU6B - Espaço territorial que visa salvaguardar a área de entorno do Aeródromo restringindo os usos e índices urbanísticos. (Redação dada pelas Leis Complementares nº 61/2017 e nº 2277/2017)” LONTRAS. **Lei complementar 41/2012**, institui o plano diretor participativo de Lontras e da outras providências.

¹⁶³ “Art. 81. Os limites à ocupação do solo no Município de Lontras serão regulados pelo disposto na presente Lei, constantes no Anexo 04 - Tabela de Índices Urbanísticos, sendo que os índices e instrumentos urbanísticos adotados para disciplinar o ordenamento territorial no Município, são os seguintes: [...] Parágrafo único. As zonas sobre a influência da área de proteção do aeródromo deverão observar o disposto na Portaria nº 256/GC5 de 13 de maio de 2011, do Ministério da Aeronáutica. Para efeito de controle do uso e ocupação do solo além da portaria deve ser respeitado o zoneamento e índices urbanísticos previstos na presente lei complementar, prevalecendo a maior restrição. (Redação acrescida pelas Leis Complementares nº 61/2017 e nº 2277/2017)” Ibidem.

¹⁶⁴ Durante as pesquisas documentais não foi possível precisar se houve alguma sanção por parte do DECEA no que se refere às operações do aeródromo.

Grande parte das restrições impostas pela superfície cônica limitam-se à correta sinalização dos objetos, podendo ser torres, prédios, antenas etc...

Figura 12 - Plano Básico de Zona de Proteção do Aeródromo Helmuth Baumgarten



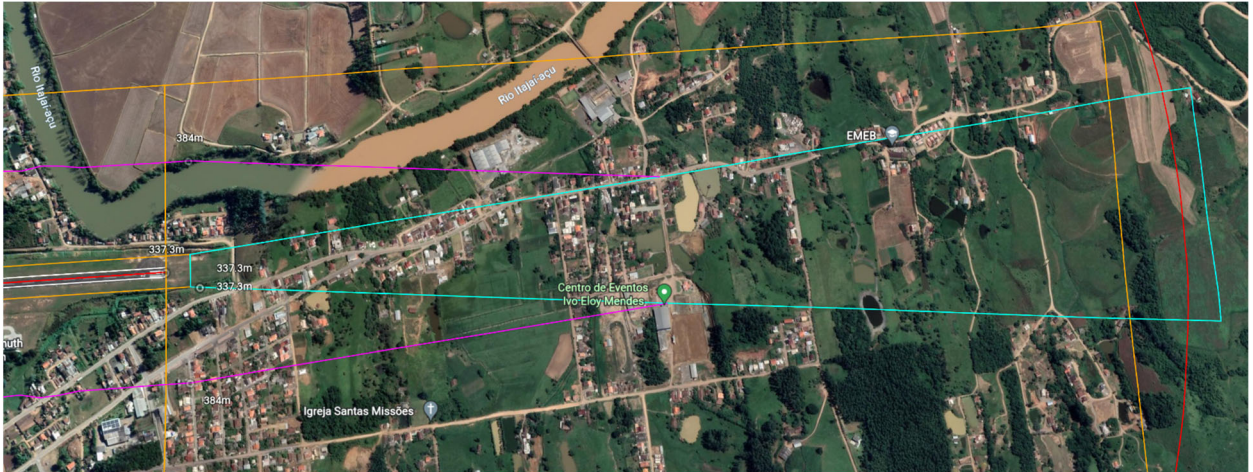
Fonte: PBZPA Helmuth Baumgarten, arquivo klm. Google Earth.

Diferente da superfície cônica, as superfícies de aproximação e decolagem impõem maiores restrições as propriedades que se encontram inseridas em sua área de alcance. As figuras 13 e 14 demonstram as 4 superfícies.

Sua abrangência começa a uma distância de 60 metros da cabeceira da pista, inclinándose em um ângulo de 10 graus pela distância de 2.500 metros até atingir 100 metros de altura, assim criando uma zona segura para a aproximação e decolagem das aeronaves e, em

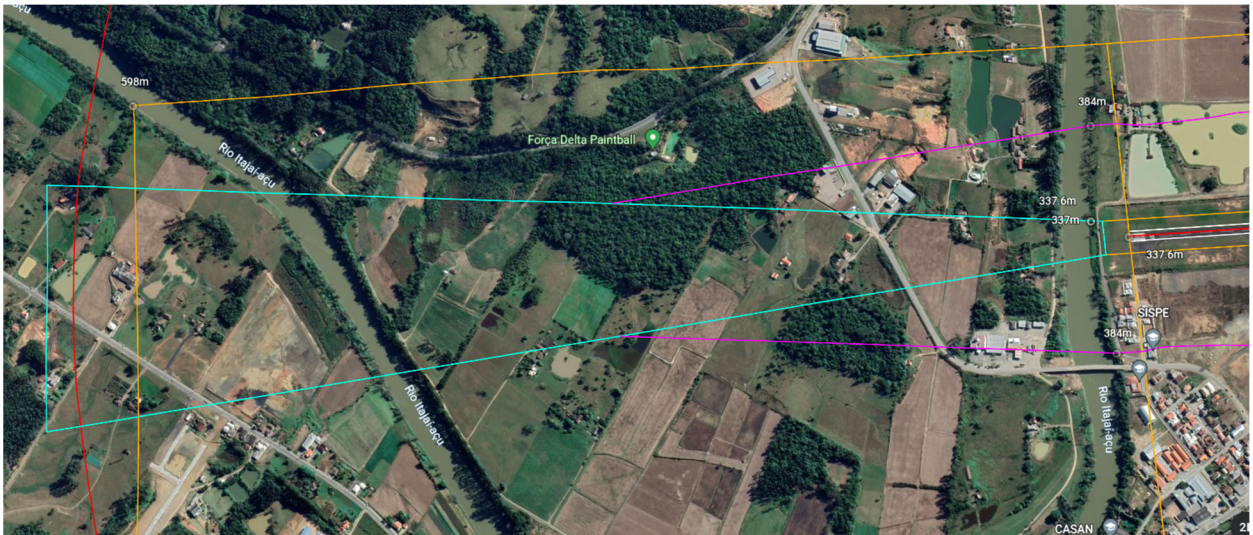
consequência, também criando restrições urbanísticas que, conforme o ângulo, serão mais severas, dada a proximidade do objeto com a pista. Dessa forma, as residências e propriedades que se encontrem mais próximas do aeródromo serão as mais afetadas.

Figura 13 - Superfícies de aproximação e decolagem cabeceira 25



Fonte: PBZPA Helmuth Baumgarten, arquivo klm. Google Earth.

Figura 14 - Superfícies de aproximação e decolagem cabeceira 07



Fonte: PBZPA Helmuth Baumgarten, arquivo klm. Google Earth.

Assim, verifica-se que as operações do aeródromo impactam diretamente no cotidiano local, bem como criam restrições urbanísticas a comunidade em que o aparato aeroportuário encontra-se inserido. Cabe destacar que, uma vez que o Plano diretor de Lontras prevê o

cumprimento das restrições, deve o poder municipal realizar as devidas fiscalizações bem como emitir autorizações e alvarás, sempre respeitando as restrições impostas pelo plano.

Em anexo consta a documentação referente ao PBZPA do aeródromo Helmuth Baumgarten. (Anexo I)

No que diz respeito aos impactos ambientais decorrentes da operação do aeródromo, bem como possíveis estudos de licenciamento ambiental e controle de fauna na região, não foi encontrado nenhum documento referente ao tema.

Em contato com os setores responsáveis de ambas as prefeituras, Rio do Sul e Lontras, não foram obtidas respostas satisfatórias. Em anexo (Anexo J), encontra-se cópia dos e-mails com as solicitações das documentações atinentes ao tema.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise jurídica envolvendo as operações aeroportuárias demonstrou a complexidade do tema de forma que a abrangência do Direito Aeronáutico impacta em todas as esferas possíveis da administração, iniciando-se nos tratados e convenções internacionais, passando pela Constituição Federal, autarquias e seguindo impactando os estados e municípios até atingirem o direito dos particulares.

Assim, a complexidade do tema bem como sua interdisciplinaridade recai sobre todos os aeródromos e aeroportos do país, independentemente de seu tamanho e regime de operação, verificando-se a existência grandes impactos jurídicos no que abrange as comunidades em que estejam inseridos.

O exame do regime jurídico das operações aeroportuárias dentro do ramo do Direito Aeronáutico demonstrou ser um campo pouco explorado no âmbito da pesquisa acadêmica, contudo, promissor no que tange a análise das competências dos entes federais na administração dos aeródromos e aeroportos e seus respectivos impactos jurídicos, ensejando novas possíveis discussões e mudanças, tanto no âmbito do Direito Aeronáutico como no Direito Constitucional e Administrativo aplicados às operações aéreas.

6 REFERÊNCIAS

ADVOCACIA GERAL DA UNIAO, Procuradoria mantém determinação da ANAC para garantir segurança no aeroporto de ilhéus. **Jusbrasil**. Disponível em: <<https://agu.jusbrasil.com.br/noticias/144427/procuradorias-mantem-determinacao-da-anac-para-garantir-seguranca-no-aeroporto-de-ilheus>>. Acesso em 03 de abril de 2022.

AISWEB, ROTAER (SSLN). **Departamento de Controle do espaço aéreo**. Disponível em: <<https://aisweb.decea.mil.br/?i=aerodromos&codigo=SSLN>>. Acesso em 05 de maio de 2022.

ANAC. **Resolução n. 153, de 18 de junho de 2010**. Dispõe sobre a aprovação de Planos Diretores Aeroportuários.

ANAC. Responsabilidades e competências dos municípios e órgãos ambientais. **GOV**. Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aerodromos/seguranca-operacional/responsabilidades-e-competencias-dos-municipios-e-orgaos-ambientais>> Acesso em 18 de junho de 2022.

ANAC. Cadastro de aeródromos. **GOV**. Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aerodromos/cadastro-de-aerodromos>> Acesso em 18 de junho de 2022.

ANTAS, Luiz Mendes. **Glossário de termos técnicos**. São Paulo: Traço, 1979. 756 p.

ARAUJO, Thiago Cassio D. Aeroportos regionais: novas regras de licenciamento ambiental. **JUS**. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/42283/aeroportos-regionais-novas-regras-de-licenciamento-ambiental>> Acesso em 18 de junho de 2022.

BARCELLOS, João Alfredo. **Aeroporto e Meio Urbano: uma análise das legislações aeronáutica e urbanística em relação aos municípios de Campinas e Ribeirão Preto**. Tese (Mestrado em Engenharia Civil), Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, 2001.

BASSETO, Murilo. Aeroporto de Lontras torna-se o 1º no Brasil com todo o balizamento noturno embutido. **AEROIN**. Disponível em: <<https://aeroin.net/aeroporto-de-lontras-torna-se-o-1o-no-brasil-com-todo-o-balizamento-noturno-embutido/>> Acesso em 18 de junho de 2022.

BRASIL. Agencia Nacional de Aviação Civil. **Resolução 392, de 6 de setembro de 2016**. Dispõe sobre o regime tarifário aplicável aos aeródromos públicos delegados aos Estados, Municípios e Distrito Federal ou explorados pelo Comando da Aeronáutica.

BRASIL. **Comando da Aeronáutica**. MROTAER: Manual de confecção do ROTAER. Aprovar a reedição do Manual que disciplina a confecção da Publicação Auxiliar de Rotas Aéreas. 2017. Disponível em <<https://publicacoes.decea.mil.br/publicacao/mrotaer-x>> Acesso em 05 de maio de 2022.

BRASIL. Conselho Nacional do Meio Ambiente. **Resolução n. 470, de 27 de agosto de 2015**. Estabelece critérios e diretrizes para o licenciamento dos aeroportos regionais.

BRASIL. **Convenio 44/2017**, convenio de delegação que entre si celebram a União, por intermédio do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e o Estado de Santa Catarina, para a exploração do aeroporto Helmuth Baumgarten (SSLN), localizado no município de Lontras-SC. Brasília, 2017.

BRASIL. **Constituição dos Estados Unidos do Brasil, 10 de novembro de 1937**. Rio de Janeiro, RJ: Presidente da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao37.htm> Acesso em 06 de maio de 2022.

BRASIL. **Constituição dos Estados Unidos do Brasil, 18 de setembro de 1946**. Rio de Janeiro, RJ: Presidente da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao46.htm> Acesso em 06 de maio de 2022.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil, 24 de janeiro de 1967**. Brasília, DF: Presidente da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao67.htm> Acesso em 06 de maio de 2022.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil, 5 de outubro de 1988**. Brasília, Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

BRASIL. **Decreto-lei n. 483, de 8 de junho de 1938 (revogado)**. Institui o Código Brasileiro do Ar. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/del0483.htm> Acesso em 06 de maio de 2022.

BRASIL, **Decreto 2.961, de 20 de janeiro de 1941**. Cria o Ministério da Aeronáutica. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2961-20-janeiro-1941-412859-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em 17 de abril de 2022.

BRASIL, **Decreto 8.535, de 15 de janeiro de 1942**. Aprova regulamento para a Diretoria de Aeronáutica Civil do Ministério da Aeronáutica. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1940-1949/decreto-8535-15-janeiro-1942-325562-norma-pe.html>> Acesso em 17 de abril de 2022.

BRASIL, **Decreto 8.561, de 17 de janeiro de 1942**. Extingue, no Ministério da Aeronáutica, o Departamento de Aeronáutica Civil. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1940-1949/decreto-8561-17-janeiro-1942-459330-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em 17 de abril de 2022.

BRASIL, **Decreto 19.902, de 22 de abril de 1931**. Dispõe sobre a criação e organização do Departamento de Aeronáutica Civil. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-19902-22-abril-1931-509417-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em 17 de abril de 2022.

BRASIL, **Decreto 21.713 de 27 de agosto de 1946**. Promulga a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago a 7 de dezembro de 1944 e firmado pelo Brasil, em Washington, a 29 de maio de 1945. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d21713.htm> Acesso em 14 de abril de 2022.

BRASIL, **Decreto 65.144, de 12 de setembro de 1969**. Institui o Sistema de Aviação Civil do Ministério da Aeronáutica e dá outras providências. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1950-1969/d65144.htm> Acesso em 17 de abril de 2022.

BRASIL. **Departamento de Controle do Espaço Aéreo**. Publicações DECEA Disponível em: <<https://publicacoes.decea.mil.br/filtro?t=ICA>> Acesso em: 19 de abril de 2022.

BRASIL, **Instrução do Comando da Aeronáutica 100-12 de 10 de novembro de 2016**. Regras do Ar.

BRASIL, **Instrução do Comando da Aeronáutica 11-408 de 14 de dezembro de 2020**.

Restrições aos objetos projetados no espaço aéreo que possam afetar adversamente a segurança ou a regularidade das operações aéreas.

BRASIL. **Lei 4.717, de 29 de junho de 1965**. Regula a ação popular.

BRASIL. **Lei n. 7.565, de 19 de dezembro de 1986**. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/17565compilado.htm> Acesso em 17 de abril de 2022.

BRASIL. **Lei 9.784 de 29 de janeiro de 1999**. Regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal.

BRASIL, **Lei 11.182 de 27 de setembro de 2005**. Cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e dá outras providências. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/lei/111182.htm> Acesso em 17 de abril de 2022.

BRASIL, **Medida Provisória n. 1.089, de 29 de dezembro de 2021**. Altera a Lei n. 6.009 de 26 de dezembro de 1973, a Lei n. 7.565, de 19 de novembro de 1986 e a Lei n. 11.182, de 27 de setembro de 2005, para dispor sobre o transporte aéreo.

BRASIL. Ministério da Defesa. Comando da Aeronáutica, DAC - Departamento de Aviação Civil/IAC - Instituto de Aviação Civil. **Planejamento Aeroportuário e o Meio Ambiente**. Apostila do Curso O Aeroporto e o Meio Ambiente. Rio de Janeiro, 1998a. 12 p. apud BARCELLOS, João Alfredo. **Aeroporto e Meio Urbano: uma análise das legislações aeronáutica e urbanística em relação aos municípios de Campinas e Ribeirão Preto**. Tese (Mestrado em Engenharia Civil), Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, 2001. Pág. 25.

BRASIL. **Lei n. 12.752, de 16 de outubro de 2012**. Dispõe sobre o controle da fauna nas imediações de aeródromos.

CONVENÇÃO de Chicago para Aviação Civil Internacional = Convention on International Civil Aviation done at Chicago. 7 de dezembro de 1944. Primeira edição.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Função Social da Propriedade pública. **Revista Eletrônica de Direito do Estado**. Salvador: Instituto de Direito Privado da Bahia, n° 6, abril/maio/junho de 2006. Disponível em <<http://www.direitodoestado.com.br/codrevista.asp?cod=104>>. Acesso em 03 de abril de 2022.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito administrativo**. 27ª ed. São Paulo: Editora Jurídico Atlas, 2014.

EMBRAER. **Technical dictionary english-portuguese**. São José dos Campos, 2001.

ESTADO DE SANTA CATARINA. **Convenio 2019TN001251**, convenio de delegação do aeroporto Helmutt Baumgarten situado no município de Lontras, que entre si, celebram o Estado de Santa Catarina, através da Secretaria de Estado de Infraestrutura e os Municípios de Rio do Sul e Lontras. Florianópolis, 2019.

FILHO, Marcial D. Direito Aéreo, este famoso desconhecido. **CONJUR**, 2021. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2021-mar-13/sa-filho-direito-aereo-famoso-desconhecido>> Acesso em 14 de abril de 2022.

FIORILLO, Celso Antônio Pacheco. **Curso de direito ambiental brasileiro**. 14. ed. rev., ampl. e atual. em face da Rio+20 e do novo “Código” Florestal. São Paulo: Saraiva, 2013.

FORÇA AÉREA BRASILEIRA. **Conheça a história dos pioneiros do Correio Aéreo Nacional**, agência da FAB, 2012. Disponível em: <<https://www.fab.mil.br/noticias/mostra/11465/>> Acesso em 19 de abril de 2022.

FORÇA AÉREA BRASILEIRA. Curtiss Fledgling J-2 | Curtiss-Wright Corporation, **Museu aeroespacial**. Disponível em: <<https://www2.fab.mil.br/musal/index.php/aeronaves-em-exposicao/55-avioes/380-fledgling>> Acesso em 19 de abril de 2022.

FRANCA, Denis. **Operação aeroportuário seguindo a Constituição Federal de 1988 e os potenciais conflitos regulatório**. Rio de Janeiro: ANAC, 2010. 33 p.

GILLISPIE, Charles C. **The Montgolfier Brothers and the Invention of Aviation**. Princeton: Princeton University Press, 1983.

ICAO. **Annex 19, safety management**. 2. Ed. Julho 2016.

ICAO. **Annex 14, Aerodromes**. Volume I, Aerodrome Design and Operations. 8. ed. Julho de 2018.

ICAO. How ICAO develops Standards. **ICAO**. 2022. Disponível em: <<https://www.icao.int/about-icao/airnavigationcommission/pages/how-icao-develops-standards.aspx>> Acesso em 18 de junho de 2022.

IUCN. Cattle Egret: Bubulcus íbis. **The IUCN Red list of Threatened Species. Bird life international**, 2019. Disponível em: <<https://www.iucnredlist.org/species/22697109/155477521#amendment>> Acesso em 18 de junho de 2022.

JUNIOR, Manuel Cambeses. **O Emprego do Avião na Revolução Constitucionalista de 1932**. INCAER, Instituto Histórico Cultural da Aeronáutica.

KLUG, Joao. DIRKSEN, Valberto, **Rio do Sul: uma História**. Rio do Sul: Ed. da UFSC, 1999.

LONTRAS. **Lei complementar 41/2012**, institui o plano diretor participativo de lontras e da outras providencias.

MESQUITA, Ivan M. O direito aeronáutico e sua evolução. **JUS**, 2014. Disponível em: <<https://rockcontent.com/br/talent-blog/referencia-bibliografica-abnt/>> Acesso em: 19 de abril de 2022.

MARINHO, Ana Clara. Com o uso de gaviões, Noronha espera reduzir população de garça vaqueira. **G1**. Disponível em: <<https://g1.globo.com/pe/pe-noticias/2012/02/com-uso-de-gavioes-noronha-espera-reduzir-populacao-de-garca-vaqueira.html>> Acesso em 18 de junho de 2022.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro**. 42 ed. São Paulo: Malheiros, 2016.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo**. 32. Ed. São Paulo, Malheiros.

MENDES, Gilmar Ferreira. **Curso de Direito Constitucional / Gilmar Ferreira Mendes**, Paulo Gustavo Gonet Branco. 13. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva Educação, 2018.

MORAES, Alexandre de. **Direito constitucional / Alexandre de Moraes**. 13. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

NITAHARA, Akemi. Todos os aeroportos do país deverão ser concedidos em 4 anos. **Agencia Brasil**. 2019. Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2019-01/todos-os-aeroportos-do-pais-deverao-ser-concedidos-em-4-anos>> Acesso em: 18 de junho de 2022.

NOVO, Benigno Núñez. **Direito aeronáutico**. Boletim Jurídico, Uberaba/MG, a. 28, nº 1493. Disponível em <<https://www.boletimjuridico.com.br/artigos/direito-civil/3827/direito-aeronautico>> Acesso em 01 maio 2022.

RIBETI, Gabriela. Justiça manda demolir andares de prédio perto do aeroporto do ES. **G1**. Disponível em: <<https://g1.globo.com/espírito-santo/noticia/2013/05/justica-manda-demolir-andares-de-predio-perto-de-aeroporto-no-es.html>>. Acesso em 03 de abril de 2022.

RIO DO SUL. Nossa história em revista. **Fundação Cultural de rio do sul**. Arquivo Público Histórico. Tomo II, n.4, 2000. Rio do Sul: Jawi, 2000.

RIO DO SUL. Nossa história em revista. **Fundação Cultural de rio do sul**. Arquivo Público Histórico. Tomo XVI, n.5, 2014. Rio do Sul: Meta, 2014.

RIO DO SUL. **Lei 396 de 1960**. Declara de utilidade pública uma faixa de terras necessárias para o prolongamento da pista do aeroporto. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/sc/r/rio-do-sul/lei-ordinaria/1960/40/396/lei-ordinaria-n-396-1960-declara-de-utilidade-publica-uma-faixa-de-terras-necessarias-para-o-prolongamento-da-pista-do-aeroporto>> Acesso em 20 de abril de 2022.

ROTHBARD, Murray N. **Law, Property Rights, and Air Pollution**. The Logic of Action Two. vol 2, pp. 121-170. 1997.

SHAWCROSS, Christopher N. *et al.* **Shawcross and Beaumont on Air Law**. Londres: Butterworth, v. 2, 1951. Apud SAND, Peter H *et al.* An Historical Survey of International Air Law Before the Second World War. **McGill Law Journal**. [Montreal], p. 24-42. Janeiro. 1960.

SKYBRARY. Standards and recommended practices (SARP). **Skybrary**. 2022. Disponível em: <<https://skybrary.aero/articles/standards-and-recommended-practices-sarps>> Acesso em 18 de junho de 2022.

SA, Marcia. A evolução do direito aéreo internacional e a Convenção de Chicago. **JUS**, 2018. Disponível em: <<https://jus.com.br/1181977-marcial-sa/publicacoes>> Acesso em 03 de abril de 2022.

SILVA, Jose Afonso da. **Direito Urbanístico Brasileiro**. 6 ed. Malheiros editora, São Paulo. 2010. 473 p.

VARELLA, Marcelo Dias. **Direito internacional público / Marcelo Dias Varella**. 8. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2019.

Registro Imoveis Rio do Sul

De: Jailson <adm.patrimonio01@riodosul.sc.gov.br>
Enviado em: terça-feira, 18 de março de 2014 10:02
Para: registroimoveis@softhouse.com.br

Terreno Parte Area Aeroporto em Lontras	Lontras - SC	34.435	53.662,00	Aeroporto	R\$ R\$
Terreno Parte Area Aeroporto em Lontras	Lontras - SC	34.754	8.650,00	Aeroporto	R\$
Terreno Parte Area Aeroporto em Lontras	Lontras - SC	34.760	2.150,00	Aeroporto	R\$
Terreno Parte Area Aeroporto de Lontras	Lontras - SC	43.078	1.666,66	Aeroporto	R\$
Terreno Parte Area Aeroporto em Lontras	Lontras - SC	36.761	21.500,00	Aeroporto	R\$
Terreno Parte Area Aeroporto em Lontras	Lontras - SC	34.717	29.900,00	Aeroporto	R\$
Terreno Parte da área do Aeroporto	Lontras - SC	34.492	27.744,00	Aeroporto	R\$
Terreno Parte Área Aeroporto de Lontras	Lontras - SC	43.076	1.666,00	Aeroporto	R\$
Terreno Parte Area Aeroporto em Lontras	Lontras - SC	43.080	1.666,66	Aeroporto	R\$
Terreno Parte Area Aeroporto em Lontras	Lontras - SC	34.756	5.497,00	Aeroporto	R\$
Terreno Parte Área Aeroporto em Lontras	Lontras - SC	33.415	131.388,00	Aeroporto	R\$
Terreno Parte Área Aeroporto de Lontras	Lontras - SC	43.082	1.666,00	Aeroporto	R\$

made: 12813
 m1

Jailson Roberto de Oliveira
 Secretaria de Administração
 Depto. de Patrimônio
 3531-1311

ANEXO A

7 ANEXOS

ANEXO B



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL

CONVÊNIO Nº 44 /2017

CONVÊNIO DE DELEGAÇÃO QUE ENTRE SI CELEBRAM A UNIÃO, POR INTERMÉDIO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL, E O ESTADO DE SANTA CATARINA, PARA A EXPLORAÇÃO DO AEROPORTO HELMUTH BAUMGARTEM (SSLN), LOCALIZADO NO MUNICÍPIO DE LONTRAS-SC.

A UNIÃO, por intermédio do MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL, inscrito no CNPJ/MF sob o nº 37.115.342/0001-67, com sede na Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Plano Piloto, CEP 70.310-500, Brasília-DF, neste ato representado pelo seu Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Sr. MAURÍCIO QUINTELLA MALTA LESSA, inscrito no CPF/MF sob o nº 803.556.334-34 e RG nº 687.575 da SSP/AL, conforme Decreto de 12 de maio de 2016 (DOU de 13/05/2016, seção 2, p. 3), doravante denominada DELEGANTE, celebra o presente CONVÊNIO DE DELEGAÇÃO com o ESTADO DE SANTA CATARINA, inscrito no CNPJ/MF sob o nº 82.951.229/0001-76, com sede na Rodovia SC-401, nº 4600, km 5, Saco Grande II, CEP 88.032-000, Florianópolis - SC, neste ato representado por seu Governador, o Sr. JOÃO RAIMUNDO COLOMBO, inscrito no CPF/MF sob o nº 295.684.209-91 e no RG nº 399863 da SSP/SC, doravante denominado DELEGATÁRIO, conforme o inteiro teor do Processo nº 00055.001721/2011-62, observadas as Leis nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986; nº 8.666, de 21 de junho de 1993; nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995; nº 10.683, de 28 de maio de 2003; nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004; nº 11.182, de 27 de setembro de 2005; e nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011; assim como o Decreto nº 7.624, de 22 de novembro de 2011, sob as seguintes cláusulas e condições.

CLÁUSULA PRIMEIRA – DAS DEFINIÇÕES

1.1. Para os fins do presente Convênio, e sem prejuízo de outras definições aqui estabelecidas, as expressões seguintes são assim definidas:

- I. Aeródromo: toda aérea destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves (art. 27 do Código Brasileiro de Aeronáutica - Lei nº 7.565/86);
- II. ANAC: Agência Nacional de Aviação Civil, autarquia federal criada pela Lei nº 11.182 de 27 de setembro de 2005, definida nos termos do art. 1º do referido diploma;
- III. Bens reversíveis: bens móveis e imóveis considerados necessários à exploração da infraestrutura aeroportuária, bem ainda aqueles cuja abstração comprometa a regularidade, continuidade, eficiência ou segurança dos serviços em relação aos usuários, nos termos da legislação em vigor;
- IV. Complexo Aeroportuário: caracterizado pelo sítio aeroportuário, incluindo faixas de domínio, edificações e terrenos, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais, administrativas e comerciais relacionadas ao aeródromo;
- V. Convênio: instrumento específico de delegação da exploração de aeródromos civis públicos, firmado entre a União e os demais entes políticos da Federação, que não envolve repasse de recursos financeiros, previsto no art. 36, III da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 e art. 37, da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011;
- VI. COMAER: Comando da Aeronáutica, Força Armada integrante do Ministério da Defesa;
- VII. DECEA: Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica, órgão central do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB);
- VIII. Delegação: ato administrativo formalizado em instrumento denominado Convênio, tendo por objeto a transferência da exploração do aeródromo civil público da União para ente político da Federação;
- IX. Delegante: a União, que transfere a exploração do aeródromo civil público, neste ato representada pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, nos termos do art. 27, §8º, inciso XI da Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003;
- X. Delegatário: ente político da Federação, que recebe o aeródromo civil público para sua exploração;
- XI. Empresas Aéreas: pessoas jurídicas nacionais ou estrangeiras devidamente autorizadas a executar transporte aéreo regular ou não de pessoas e/ou cargas e malotes postais, com fins lucrativos;
- XII. Exploração: engloba a construção, ampliação, reforma, administração, operação, manutenção e exploração econômica do aeródromo;
- XIII. Operador Aeroportuário: o Delegatário ou a pessoa jurídica a quem este outorgue o direito de explorar e prestar serviços no aeródromo e que atenda aos requisitos de qualificação técnica exigidos pela legislação em vigor;
- XIV. Outorga: ato administrativo que possibilita a transferência da exploração de aeródromos civis públicos pelo Delegatário ao Outorgado, na forma da legislação em vigor;
- XV. Outorgante: o Delegatário, nos termos deste Convênio;
- XVI. Outorgado: pessoa jurídica de direito público ou privado que tenha recebido do Outorgante o aeródromo para exploração, na forma da legislação federal em vigor;
- XVII. Patrimônio Aeroportuário: bem público de uso coletivo, constituído de bens materiais e imateriais, considerado como universalidade autônoma e independente do titular do domínio dos imóveis em que se situa, equiparado, como um todo, a bem público federal, nos termos do art. 36, §5º do Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA (Lei nº 7.565/86);
- XVIII. Programa de Desmobilização Operacional: documento que poderá ser exigido do DELEGATÁRIO, a depender do porte da infraestrutura aeroportuária, o qual conterá um cronograma previsto para o processo de transição operacional em favor da DELEGANTE ou a quem esta indicar;

- XIX. Receitas Não Tarifárias: receitas alternativas, complementares ou acessórias às tarifas aeroportuárias, decorrentes da exploração de atividades comerciais no aeródromo;
- XX. Receitas Tarifárias: receitas decorrentes do pagamento das tarifas aeroportuárias;
- XXI. Remuneração: Receitas Tarifárias e Receitas Não Tarifárias recebidas pelo Operador Aeroportuário em virtude da exploração aeroportuária;
- XXII. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil: órgão integrante da Administração Pública Federal Direta, nos termos do art. 27, inciso XXI, da Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003;
- XXIII. Serviços Auxiliares: aqueles serviços definidos no Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986;
- XXIV. Tarifas Aeroportuárias: aquelas previstas na Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, ou na legislação e regulamentação federais em vigor;
- XXV. Termo de Recebimento da Operação: documento a ser elaborado, quando da extinção do Convênio, contendo o inventário dos bens reversíveis do Patrimônio Aeroportuário, o seu estado de conservação, a descrição detalhada das obrigações jurídicas vigentes, e todas as demais que repercutam, direta ou indiretamente, na adequada exploração do aeródromo;
- XXVI. TFAC: Taxa de Fiscalização da Aviação Civil, instituída pela Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005;
- XXVII. Usuários: todas as pessoas físicas e jurídicas que sejam tomadoras dos serviços prestados pelo Operador Aeroportuário;

CLÁUSULA SEGUNDA – DA INTERPRETAÇÃO APLICÁVEL

- 2.1. O Convênio será regido e interpretado de acordo com a legislação da República Federativa do Brasil.
- 2.2. No caso de divergência entre o Convênio e seus eventuais Anexos, prevalece o disposto no Convênio. No caso de divergência entre o conteúdo dos Anexos prevalecem aqueles emitidos pela União. No caso de divergência entre o conteúdo dos Anexos emitidos pela União, prevalece aquele de data mais recente.

CLÁUSULA TERCEIRA – DO OBJETO

- 3.1. O presente instrumento tem por objeto a delegação, da União para o Estado de Santa Catarina, da exploração do Aeroporto Helmuth Baumgartem (SSLN), localizado no Município de Lontres - SC, com a seguinte localização geográfica: 27°09'37" S / 49°32'36" W.
- 3.2. As atividades de navegação aérea relacionadas à operação do aeródromo, assim como as respectivas tarifas, a totalidade da área e dos bens necessários à sua execução, não integram o objeto deste Convênio, permanecendo sob a responsabilidade do COMAER, nos termos da Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, ou terceiro para quem aquele eventualmente delegue tais atividades.

CLÁUSULA QUARTA – DA EXPLORAÇÃO DO AERÓDROMO

- 4.1. O DELEGATÁRIO exercerá a exploração do aeródromo de forma direta, indireta ou mista.
- 4.2. A exploração direta é configurada quando o DELEGATÁRIO assume integralmente a exploração do aeródromo, arcando com todas as despesas relativas à sua ampliação, reforma, administração, operação, manutenção e exploração econômica.

4.3. A exploração indireta é configurada quando o DELEGATÁRIO opta por repassar integralmente a terceiros as obrigações próprias de que trata o presente instrumento, podendo utilizar, para tanto, os instrumentos de outorga previstos na legislação federal em vigor.

4.4. A exploração mista é configurada quando o DELEGATÁRIO opta por repassar parcialmente a terceiros as obrigações próprias de que trata o presente instrumento, podendo utilizar, para tanto, os instrumentos de outorga previstos na legislação federal em vigor, de modo que o DELEGATÁRIO permaneça como responsável direto pela gestão de algumas atividades do aeródromo.

4.5. Caso o DELEGATÁRIO pretenda adotar as modalidades de exploração indireta ou mista, deverá observar o disposto no item XXVII da subcláusula 6.1, além de promover a correspondente licitação na forma da legislação federal em vigor, observadas as normas gerais de licitação previstas na Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

4.6. A utilização de eventual legislação estadual ou municipal fica assegurada, desde que não contrarie a legislação federal.

4.7. O prazo do instrumento de outorga eventualmente firmado entre o DELEGATÁRIO e seu OUTORGADO não poderá ultrapassar o termo final da vigência do presente Convênio.

CLÁUSULA QUINTA – DAS OBRIGAÇÕES DA DELEGANTE

5.1. Incumbe à DELEGANTE:

- I. adotar as providências administrativas que lhe couberem, necessárias à transferência da exploração do aeródromo;
- II. acompanhar as ações do DELEGATÁRIO no tocante a este Convênio, solicitando quaisquer documentos relativos à exploração do aeródromo, a qualquer tempo, sem prejuízo das obrigações e prerrogativas da ANAC, sendo certo que a supervisão por parte da DELEGANTE em nada restringe a responsabilidade única, integral e exclusiva do DELEGATÁRIO no que concerne à execução do Convênio.

CLÁUSULA SEXTA – DAS OBRIGAÇÕES GERAIS DO DELEGATÁRIO

6.1. Incumbe ao DELEGATÁRIO:

- I. explorar o aeródromo de acordo com os níveis de segurança, eficiência e conforto exigidos pela legislação federal em vigor;
- II. obedecer às diretrizes e estratégias estabelecidas pela Política Nacional de Aviação Civil – PNAC, aprovada pelo Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009, ou legislação que eventualmente vier a sucedê-lo;
- III. obedecer ao disposto no Decreto nº 7.624, de 22 de novembro de 2011, no que for aplicável;
- IV. obedecer ao disposto nos Planos de Desenvolvimento do Estado e do Município, Plano Diretor do Aeroporto, Planos Aeroviários Estadual e Nacional;
- V. dotar e prover o aeródromo de todas as instalações e serviços necessários ao seu perfeito funcionamento, bem como de serviços de proteção ao voo e suas instalações, obedecidas as normas e instruções emanadas do DECEA;
- VI. obedecer aos critérios e procedimentos regulamentares para utilização de áreas edificadas, instalações, equipamentos e facilidades do aeródromo;

- VII. promover todos os procedimentos relativos à outorga do aeródromo, inclusive de licitação, quando for o caso;
- VIII. cumprir e fazer cumprir os planos, normas e instruções administrativas, técnicas e operacionais emanadas da DELEGANTE, da ANAC, e de outros órgãos e entidades da Administração Pública, aplicáveis às atividades objeto do presente Convênio;
- IX. cumprir e fazer cumprir a legislação federal aplicável às atividades delegadas;
- X. supervisionar e fiscalizar os serviços outorgados para fins de garantia das condições de atendimento eficiente aos usuários e ao público;
- XI. operar, manter e conservar as áreas, instalações e equipamentos vinculados à exploração do aeródromo delegado, de acordo com as normas e instruções correspondentes;
- XII. observar e fazer observar a segurança das pessoas e das instalações e equipamentos na área do aeródromo;
- XIII. disponibilizar, aos órgãos e entidades públicas que possuam a competência legal de prestar serviços no aeródromo, a infraestrutura necessária para a adequada realização de suas atividades, conforme previsto nos regulamentos da ANAC e dos referidos órgãos e entidades;
- XIV. responsabilizar-se perante terceiros pelas consequências de atos e eventos, danosos ou não, afetos à exploração do aeródromo, ocorridos durante a vigência do Convênio;
- XV. oferecer as condições e o apoio necessário à DELEGANTE no exercício das funções de acompanhamento, fiscalização e controle das atividades relativas ao presente Convênio;
- XVI. prestar contas, informações e esclarecimentos requisitados pela DELEGANTE ou pela ANAC, mediante a apresentação de relatórios, dados, contratos e acordos de qualquer natureza, bem como outros documentos, garantindo-lhes o acesso, a qualquer tempo, a todas as dependências do aeródromo, facultando-lhes, em sua área de atuação, a fiscalização e a realização de auditorias;
- XVII. adotar todas as providências necessárias à conservação e garantia do Patrimônio Aeroportuário, promovendo a regularização da ocupação de áreas e benfeitorias, exercendo todos os atos administrativos e judiciais necessários;
- XVIII. transferir à Delegante, ou para quem esta designar, quando da extinção do Convênio, todos os bens reversíveis;
- XIX. atender às exigências, recomendações e determinações feitas pela DELEGANTE e/ou pela ANAC, exercidas no cumprimento da legislação e deste Convênio;
- XX. responsabilizar-se pelas determinações legais, encargos, ônus, obrigações ou compromissos assumidos, inclusive de natureza fiscal, previdenciária, trabalhista, securitária, de segurança e medicina do trabalho, vencidos ou vincendos, relacionados ao objeto do presente Convênio;
- XXI. aderir às campanhas educativas, informativas, operacionais e outras, limitadas aos equipamentos operados e áreas vinculadas ao Convênio, em consonância com as diretrizes da DELEGANTE, da ANAC e do DECEA;
- XXII. assegurar a adequada prestação dos serviços relacionados à exploração do aeródromo referido no presente Convênio;
- XXIII. executar serviços e programas de gestão, bem como fornecer treinamento a seus empregados, com vistas à melhoria dos serviços e à comodidade dos usuários, conforme as normas do setor;
- XXIV. atender e fazer atender, de forma adequada, o público em geral e os usuários, em particular;
- XXV. executar todos os serviços, controles e atividades relativos ao presente Convênio, com zelo e diligência, utilizando a melhor técnica aplicável a cada uma das tarefas desempenhadas;

- XXVI. elaborar e implementar esquemas de atendimento a situações de emergência que envolvam os usuários do aeródromo, observando-se todos os normativos pertinentes ao setor, mantendo disponíveis, para tanto, recursos humanos e materiais suficientes;
- XXVII. observar o disposto no artigo 3º, parágrafo 2º, do Decreto nº 7.624, de 22 de novembro de 2011, para fins de atendimento ao disposto no artigo 6º, parágrafo 2º, da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, ou legislação que vier a sucedê-los;
- XXVIII. prestar informações e esclarecimentos requisitados pela DELEGANTE ou pela ANAC, garantindo-lhes o acesso, a qualquer tempo, a todas as dependências do aeródromo;
- XXIX. informar à população e aos usuários em geral, sempre que houver alteração das tarifas aeroportuárias cobradas, o novo valor e sua data de vigência, com pelo menos 30 (trinta) dias de antecedência, na forma da regulamentação em vigor;
- XXX. manter a DELEGANTE e a ANAC informadas sobre toda e qualquer ocorrência em desconformidade com a operação adequada do aeródromo, assim considerado o eventual descumprimento de norma legal ou regulamentar do setor;
- XXXI. reportar à ANAC, na forma da legislação vigente, qualquer ocorrência anormal ou acidentes que se verifiquem no aeródromo;
- XXXII. observar padrões de governança corporativa e adotar contabilidade padronizada e apartada de qualquer outra atividade que não seja a exploração aeroportuária, em todas as modalidades de administração, seja a direta, a indireta ou a mista;
- XXXIII. manter em bom estado de funcionamento, manutenção, conservação e segurança de todos os bens integrantes do Patrimônio Aeroportuário;
- XXXIV. manter atualizado o inventário dos bens reversíveis, contendo informações sobre o seu estado de conservação, e a disponibilizá-lo, a qualquer tempo, para eventuais consultas e fiscalizações da DELEGANTE ou da ANAC.
- XXXV. responder perante a União, a ANAC e a terceiros pelos serviços subcontratados;
- XXXVI. responder por prejuízos a terceiros, causados direta ou indiretamente por qualquer pessoa física ou jurídica, em decorrência da prestação dos serviços objeto do presente Convênio;
- XXXVII. responder civil, administrativa e criminalmente por danos ambientais, sem prejuízo do direito de regresso a quem lhe deu causa;
- XXXVIII. efetuar pagamento de multas de qualquer natureza e da Taxa de Fiscalização de Aviação Civil – TFAC, em favor da ANAC, conforme especificado na legislação aplicável, ou fazer inserir, nos eventuais instrumentos de outorga que celebrar, cláusulas que atribuam essas responsabilidades ao OUTORGADO;
- XXXIX. manter sob sua guarda e em boa técnica organizacional todos os documentos relacionados à exploração do aeródromo, durante a vigência do Convênio e pelo prazo mínimo de 10 (dez) anos após o seu término, salvo prazo maior fixado pela legislação ou órgãos de controle externo;
- XL. fazer inserir, nos eventuais editais e instrumentos de outorga que celebrar com terceiros, cláusula que atribua a responsabilidade para firmar e cumprir Termos de Ajustamento de Conduta – TAC ou instrumentos congêneres;
- XLI. remeter à DELEGANTE e à ANAC, via correspondência registrada e com aviso de recebimento, ou protocolizar diretamente nesses entes públicos, cópias dos eventuais instrumentos de outorga referentes à exploração do aeródromo que venha a celebrar, no prazo de 30 (trinta) dias contados da data de celebração do instrumento;
- XLII. buscar medidas garantidoras junto aos órgãos competentes para o adequado uso do solo no entorno do sítio aeroportuário, respeitando as restrições incluídas nos Planos de Zona de Proteção de Aeródromos, de Zoneamento de Ruído, de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea e na Área de Segurança Aeroportuária;
- XLIII. manter atualizadas, no Plano Aeroviário Estadual, todas as informações relativas ao aeródromo delegado;

- XLIV. envidar todas as medidas necessárias para manter o aeródromo aberto ao tráfego aéreo, saneando todas as não-conformidades encontradas em Relatórios de Inspeção Aeroportuária ou Vistorias Técnicas emitidos por órgãos de fiscalização do setor, no prazo máximo de 12 (doze) meses a partir da notificação de sua ocorrência, sob pena de extinção deste Convênio, salvo necessidade de prazo maior, devidamente justificado.

CLÁUSULA SÉTIMA – DOS INVESTIMENTOS

7.1. O DELEGATÁRIO se responsabiliza por implementar as obras de construção, melhoramentos, reforma e expansão, necessárias ao regular funcionamento do aeródromo, destinadas à garantia da segurança e comodidade dos usuários, no período em que o aeródromo estiver sob sua exploração e, na hipótese de celebração de instrumento de outorga, supervisionar e fiscalizar tais atividades, exigindo as medidas cabíveis para a mesma finalidade.

7.2. Na execução dos investimentos de que trata esta Cláusula, o DELEGATÁRIO se compromete a:

- I. obter a prévia aprovação da ANAC para construções, expansões e reformas no aeródromo, conforme regulamentação em vigor;
- II. assumir a responsabilidade pela elaboração e/ou aprovação de projetos e da execução de obras, sem prejuízo da responsabilidade do seu OUTORGADO;
- III. providenciar todas as licenças necessárias para a execução das obras ou serviços relacionados ao aeródromo;
- IV. promover, às suas próprias expensas, quando for o caso, a desapropriação ou a instituição de servidão administrativa em áreas de interesse para construção, reforma ou expansão do aeródromo;
- V. manter, para todas as atividades relacionadas à execução de serviços especializados, a regularidade perante os respectivos Conselhos Profissionais, inclusive para os terceiros contratados;
- VI. responder por prejuízos a terceiros, causados direta ou indiretamente por qualquer pessoa física ou jurídica, em decorrência da execução de obras ou serviços relacionados ao aeródromo.

7.3. A DELEGANTE poderá realizar estudos específicos para levantamento das necessidades de construção, melhorias, aparelhamento, reformas e ampliações do aeródromo objeto do presente Convênio, a fim de que sejam elencadas e detalhadas as intervenções necessárias ao atendimento das demandas existente e potencial, respeitando os níveis adequados de prestação de serviço e as exigências normativas em vigor.

7.4. A União poderá destinar recursos financeiros para a execução das intervenções previstas nos estudos de que trata a subcláusula anterior, mediante celebração de instrumentos jurídicos específicos, na forma da legislação vigente.

7.5. Conforme disposto na legislação vigente, no caso da exploração indireta ou mista que preveja investimentos, referidas obrigações deverão ser devidamente delimitadas em editais ou contratos celebrados entre o DELEGATÁRIO e seu OUTORGADO, sob pena de restar inviabilizado o eventual aporte de recursos financeiros por parte da União.

7.6. Caso os investimentos a cargo do OUTORGADO coincidam com aqueles especificados nos estudos promovidos pela DELEGANTE, na forma da subcláusula 7.3, fica vedada a

alocação de recursos públicos em obras ou serviços que já estiverem a cargo dos investimentos privados, por força de norma legal, editalícia ou contratual.

CLÁUSULA OITAVA – DA IDENTIFICAÇÃO DOS BENS QUE INTEGRAM O PATRIMÔNIO AEROPORTUÁRIO

8.1. Os bens integrantes do Patrimônio Aeroportuário são aqueles existentes à época da celebração do Convênio, bem como aqueles construídos ou adquiridos pelo DELEGATÁRIO ou seu OUTORGADO em sua vigência.

8.2. Os bens integrantes do Patrimônio Aeroportuário devem ser mantidos, durante toda a vigência do Convênio, em estado de conservação que lhes assegure perfeitas condições de uso, de forma a preservar a regularidade, continuidade, eficiência e segurança dos serviços prestados aos usuários, nos termos da legislação em vigor.

8.3. Quando da extinção do presente Convênio, os bens reversíveis deverão estar em condições adequadas de conservação e funcionamento de modo a permitir a continuidade dos serviços pelo prazo mínimo adicional de 3 (três) anos, salvo nos casos excepcionais quando tiverem vida útil menor.

8.4. Os bens de propriedade do DELEGATÁRIO ou seu OUTORGADO considerados inservíveis podem ser objeto de baixa e alienação, devendo ser objeto de imediata substituição aqueles de natureza reversível, nos termos deste Convênio.

CLÁUSULA NONA – DAS BENFEITORIAS

9.1. As benfeitorias permanentes serão incorporadas definitivamente ao Patrimônio Aeroportuário, independentemente de indenização por parte da DELEGANTE ao final do período de vigência deste Termo, sendo possibilitado ao DELEGATÁRIO ou seu OUTORGADO amortizá-las durante o prazo do Convênio.

9.2. No caso de denúncia ou rescisão do Convênio que ocorra por interesse ou culpa exclusiva da DELEGANTE, o DELEGATÁRIO ou seu OUTORGADO faz jus à indenização pelas eventuais benfeitorias permanentes, deduzidas as depreciações e as parcelas já amortizadas.

9.3. Os bens não reversíveis não se reverterão ao Patrimônio Aeroportuário, desde que sejam removidos pelo DELEGATÁRIO ou seu OUTORGADO em até 90 (noventa) dias a contar da extinção do Convênio pelo decurso do prazo de vigência ou do recebimento da notificação de denúncia realizada pela DELEGANTE.

CLÁUSULA DÉCIMA – DA REMUNERAÇÃO

10.1. A remuneração pelo desempenho das atividades de que trata o presente instrumento de Convênio será realizada por meio de 2 (duas) fontes de receita, as Receitas Tarifárias e as Receitas Não Tarifárias.

10.2. No caso de a exploração do aeródromo ser exercida diretamente pelo DELEGATÁRIO, o mesmo fará jus à remuneração, mediante receitas provenientes das tarifas aeroportuárias e preços específicos devidos pela utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços, não abrangidos pelas tarifas aeroportuárias.

10.3. No caso de a exploração do aeródromo ser exercida de forma indireta ou mista, o OUTORGADO, conforme o caso, poderá fazer jus à remuneração, mediante receitas provenientes das tarifas aeroportuárias e preços específicos devidos pela utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços, não abrangidos pelas tarifas aeroportuárias.

10.4. A totalidade das receitas arrecadadas, em quaisquer das formas de exploração do aeródromo, deve ser integralmente administrada pelo DELEGATÁRIO ou seu OUTORGADO, conforme o caso, e exclusivamente destinada ao custeio, realização de investimentos, remuneração do capital de terceiros e remuneração do capital próprio, inerentes aos ativos e serviços de que trata o presente instrumento de Convênio, respeitados os princípios fundamentais de contabilidade.

10.5. Os recursos derivados da outorga onerosa do aeródromo realizada pelo DELEGATÁRIO deverão ser aplicados integralmente no desenvolvimento e fomento das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica, incluindo outros aeródromos do respectivo Plano Aeroviário, e/ou na infraestrutura de acesso viário a aeródromos.

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA – DAS RECEITAS TARIFÁRIAS

11.1. As Receitas Tarifárias serão constituídas pelas Tarifas Aeroportuárias previstas na legislação e regulamentação federal em vigor, que serão arrecadadas pelo DELEGATÁRIO ou seu OUTORGADO, desde que o aeródromo esteja devidamente classificado para fins de cobrança junto à ANAC, sendo vedada a criação de qualquer outra tarifa que não esteja prevista na legislação ou regulamentação federal em vigor.

11.2. As Tarifas Aeroportuárias aplicadas serão limitadas e reajustadas de acordo com a legislação e regulamentação federal em vigor.

11.3. Conforme previsto na legislação e regulamentação federal em vigor, o DELEGATÁRIO ou seu OUTORGADO podem praticar descontos nas Tarifas aplicadas, baseados em parâmetros objetivos previamente divulgados, tais como a qualidade dos serviços, horário, dia ou temporada.

11.4. Os descontos tarifários de que trata a subcláusula anterior, porventura concedidos, deverão ser estendidos a qualquer Usuário que atenda as condições para sua fruição.

11.5. O DELEGATÁRIO ou seu OUTORGADO devem informar à ANAC sobre os descontos praticados, conforme disposto na legislação e regulamentação federal aplicável.

11.6. O reequilíbrio econômico-financeiro das eventuais outorgas realizadas pelo DELEGATÁRIO será de sua exclusiva responsabilidade, respeitados os tetos tarifários estabelecidos pela ANAC.

CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA – DAS RECEITAS NÃO TARIFÁRIAS

12.1. O DELEGATÁRIO ou seu OUTORGADO podem explorar atividades comerciais que gerem Receitas Não Tarifárias, diretamente ou mediante a celebração de contratos com terceiros, em regime de direito público ou privado, promovendo a licitação do objeto, quando aplicável, nos termos da legislação vigente.

12.2. A exploração de atividades comerciais que gerem Receitas Não Tarifárias não poderá comprometer os padrões de segurança e qualidade dos serviços objeto do presente Convênio.

12.3. A ocupação de espaços para exploração de atividades comerciais que gerem Receitas Não Tarifárias no aeródromo estará subordinada ao privilégio de trânsito e da segurança do público, respeitada a legislação em vigor.

12.4. Não serão permitidas, no Complexo Aeroportuário, a exploração de atividades ou a veiculação de publicidade que infrinja a legislação em vigor, que atente contra a moral e os bons costumes, ou que se constitua em cunho religioso, político ou político-partidário.

12.5. O prazo dos contratos relativos às atividades comerciais que gerem Receitas Não Tarifárias celebrados entre o DELEGATÁRIO ou seu OUTORGADO e terceiros não poderá ultrapassar aqueles previstos na legislação, nem o termo final da vigência do presente Convênio.

12.6. Na exploração de Receitas Não Tarifárias mediante a celebração de contratos com terceiros, o DELEGATÁRIO ou seu OUTORGADO devem observar os seguintes requisitos:

- I. exigir das contratadas que adotem contabilidade separada para cada uma das atividades exploradas no aeródromo, segundo as normas contábeis vigentes; e
- II. prever, em seus contratos, cláusula que obrigue as empresas contratadas a apresentar, quando solicitado pela DELEGANTE ou pela ANAC, todas as informações contábeis e operacionais referentes ao desempenho da atividade, permitindo que se realizem auditorias sempre que necessário.

12.7. No caso de exploração de Serviços Auxiliares ao transporte aéreo, será observada a regulamentação vigente, devendo o DELEGATÁRIO ou seu OUTORGADO assegurar o livre acesso para que as Empresas Aéreas ou terceiros também possam atuar na prestação desses serviços.

12.8. A prestação de Serviços Auxiliares no aeródromo deverá obedecer aos critérios e procedimentos estabelecidos pela ANAC.

CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA – DA EXTINÇÃO

13.1. O DELEGATÁRIO deverá entregar, antes de 120 (cento e vinte) dias da expiração do prazo de vigência do Convênio, uma minuta do Termo de Recebimento da Operação, a qual será submetida à análise e aprovação da DELEGANTE. Durante esse prazo, deverá ocorrer a assinatura do Termo pelos partícipes e a transferência da operação definitiva do aeródromo à DELEGANTE, ou para quem esta indicar, mediante a celebração de instrumento específico no qual constarão todas as obrigações que entenderem pertinentes ao processo de transição.

13.2. Durante o processo de transição operacional, O DELEGATÁRIO deverá tomar todas as medidas razoáveis e cooperar plenamente com a DELEGANTE para que os serviços objeto do Convênio continuem a ser prestados ininterruptamente, bem como prevenir e mitigar qualquer inconveniência ou risco à saúde ou à segurança dos Usuários e dos funcionários do aeródromo.

13.3. A DELEGANTE poderá exigir do DELEGATÁRIO a apresentação do Programa de Desmobilização Operacional em até 24 (vinte e quatro) meses antes da data do término de vigência do Convênio, o qual será submetido à aprovação da DELEGANTE, ouvida a ANAC, se necessário.

13.4. Antes da expiração do prazo de vigência, os partícipes poderão denunciar o presente Convênio, mediante notificação, com antecedência mínima de 90 (noventa) dias, que deve ser

realizada por meio de Ofício assinado pelos representantes designados como responsáveis pela gestão do Convênio e entregue por correspondência com Aviso de Recebimento (AR), ou através de portador/mensageiro, mediante protocolo de recebimento.

13.5. Constituem motivos para denúncia deste Convênio a superveniência de ato, fato ou lei que o torne inviável, bem como a conveniência administrativa devidamente justificada, responsabilizando-se a parte que der causa à denúncia pelas respectivas indenizações.

13.6. A inexecução de obrigações referentes ao presente Convênio, por quaisquer dos partícipes, poderá ensejar a sua rescisão, sem prejuízo da averiguação de responsabilidades e indenizações a serem apuradas em procedimento administrativo específico.

13.7. A DELEGANTE poderá ainda emitir notificações nas hipóteses de descumprimento de cláusulas do presente instrumento por parte do DELEGATÁRIO ou seu OUTORGADO, concedendo-lhes prazo suficiente para cumprimento da obrigação inadimplida, sem prejuízo da possibilidade de intervenção prevista na Cláusula Décima Quarta.

13.8. Nas hipóteses de denúncia e rescisão, a DELEGANTE irá vistoriar o aeródromo e lavrar o Termo de Recebimento da Operação, podendo sub-rogar-se nos direitos e obrigações assumidas pelo DELEGATÁRIO ou por seu OUTORGADO.

13.9. Na extinção do Convênio, os bens a serem revertidos ao Patrimônio Aeroportuário deverão estar livres e desembaraçados de quaisquer ônus ou encargos.

13.10. Em quaisquer das hipóteses de extinção, a DELEGANTE permanecerá isenta de qualquer responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos, inclusive de natureza fiscal, trabalhista, previdenciária e securitária, vencidos ou vincendos, assumidos pelo DELEGATÁRIO ou seu OUTORGADO.

CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA – DA INTERVENÇÃO

14.1. A DELEGANTE poderá, sem prejuízo das penalidades cabíveis e das responsabilidades incidentes, em caráter excepcional, intervir no presente Convênio, reassumindo a exploração do aeródromo, para assegurar a adequação na prestação dos serviços, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes, quando considerar que tais descumprimentos afetem substancialmente a capacidade do DELEGATÁRIO ou seu OUTORGADO na execução dos serviços previstos no presente instrumento de Convênio.

14.2. A intervenção se dará sempre de forma imediata, temporária e como medida excepcional, nos seguintes casos:

- I. descumprimento dos regulamentos e normas técnicas aplicáveis aos serviços objeto do presente instrumento de Convênio, sempre que constituir risco à segurança operacional e dos usuários;
- II. descumprimento do prazo definido pela DELEGANTE para prestação de contas ou fornecimento de informações ou documentos.

14.3. A intervenção far-se-á por ato administrativo motivado da DELEGANTE, que conterá a designação do interventor, o prazo de intervenção, o objetivo, o motivo e os limites da medida.

14.4. Publicado o ato de intervenção, a DELEGANTE instaurará, no prazo de 30 (trinta) dias, processo administrativo para comprovação das causas determinantes da medida e apuração de

responsabilidades, assegurado ao DELEGATÁRIO ou seu OUTORGADO o direito ao contraditório e à ampla defesa.

14.5. Cessadas ou não identificadas as causas que motivaram a intervenção, a DELEGANTE convocará o DELEGATÁRIO para reassumir as obrigações decorrentes deste Convênio.

14.6. O processo administrativo referido na subcláusula 14.4 deverá ser concluído no prazo de até 180 (cento e oitenta dias), sob pena de considerar-se inválida a intervenção.

14.7. Será declarada nula a intervenção se ficar comprovado que não foram observados os pressupostos legais e regulamentares para sua decretação, devendo a operação do aeródromo retornar imediatamente ao DELEGATÁRIO ou seu OUTORGADO, sem prejuízo da prestação de contas por parte do interventor.

14.8. Como resultado da intervenção poderá haver a rescisão do presente Convênio, obedecendo-se ao disposto nos termos do presente instrumento e na legislação em vigor.

CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA – DO PRAZO

15.1. O prazo da presente delegação é de 35 (trinta e cinco) anos, improrrogável, sem prejuízo de solicitação de nova delegação pelo interessado, que deve ser requerida com, no mínimo, 12 (doze) meses de antecedência do término da vigência deste instrumento.

CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA – DA VIGÊNCIA

16.1. O presente instrumento entra em vigor na data de sua assinatura, com eficácia legal após a publicação do respectivo extrato no Diário Oficial da União, nos termos da Cláusula seguinte.

CLÁUSULA DÉCIMA SÉTIMA – DA PUBLICAÇÃO

17.1. A publicação do extrato do presente instrumento de Convênio no Diário Oficial da União (D.O.U.) e no veículo de publicação oficial dos atos do DELEGATÁRIO deverá ser providenciada de acordo com o parágrafo único do artigo 61 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

CLÁUSULA DÉCIMA OITAVA – DO FORO

18.1. Os partícipes elegem o Foro da Seção Judiciária Federal do Distrito Federal para dirimir quaisquer dúvidas ou litígios decorrentes da execução deste Convênio, com renúncia expressa a qualquer outro, por mais privilegiado que seja.

CLÁUSULA DÉCIMA NONA – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

19.1. O DELEGATÁRIO deverá, no prazo de 15 (quinze) dias após a data de assinatura do Convênio, apresentar, por escrito, relação com os nomes, CPF, RG e correspondentes cargos dos respectivos empregados ou representantes designados como responsáveis pela gestão do Convênio, devendo mantê-la atualizada durante todo o período de sua vigência.

19.2. Todas as comunicações recíprocas, relativas ao Convênio, serão consideradas como efetuadas, se entregues por correspondência com Aviso de Recebimento (AR), ou através de portador/mensageiro, mediante protocolo de recebimento. Em qualquer dos casos, devem sempre


constar o número do Convênio e do processo respectivo, o assunto, a data de recebimento e o nome do remetente.

19.3. O aeródromo de que trata este instrumento fica excluído do objeto do Termo de Convênio nº 021/5D03/92, celebrado em 25 de março de 1992, entre a DELEGANTE e o DELEGATÁRIO.

E, por assim estarem justos e acordados, os partícipes assinam este Convênio em 4 (quatro) vias de igual forma e teor, na presença das testemunhas adiante nomeadas e que também o assinam.

Brasília-DF, 19 de outubro de 2017.


 MAURICIO QUINTELLA
 Ministro de Estado dos Transportes, Portos e
 Aviação Civil
 DELEGANTE


 JOÃO RAIMUNDO COLOMBO
 Governador do Estado de Santa Catarina
 DELEGATÁRIO

TESTEMUNHAS:


 Nome: _____
 CPF: Geizmar de Sousa Rodrigues
 Coordenador
 DEOUP/SAC/MTPA


 Nome: _____
 CPF: Maria Teresa F. Peressoni Ribeiro
 Gerente de Infra-Estrutura Aeroviária | SIE-SC

ANEXO C



GOVERNO DO ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA
GABINETE DO SECRETÁRIO

CONVÊNIO 2019TN001251

CONVÊNIO DE DELEGAÇÃO DO AEROPORTO HELMUTH BAUMGARTEM SITUADO NO MUNICÍPIO DE LONTRAS, QUE ENTRE SI CELEBRAM O ESTADO DE SANTA CATARINA, ATRAVÉS DA SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUTURA E OS MUNICÍPIOS DE RIO DO SUL E LONTRAS.

O ESTADO DE SANTA CATARINA, através da SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUTURA, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 82.951.344/0001-40, com sede na Rua Tenente Silveira nº 162, 2º Andar, Centro, Florianópolis/SC, CEP 88010-903, neste ato representada por seu Secretário, Sr. CARLOS HASSLER, CPF nº 843.986.557-00, RG nº 27.137.326-8 SSP/RJ, doravante denominado DELEGANTE, celebra o presente Convênio com o MUNICÍPIO DE RIO DO SUL, inscrito no CNPJ nº 83.102.574/0001-06, neste ato representado pelo Sr. Prefeito JOSÉ EDUARDO ROTHBARTH THOMÉ, CPF nº 054.215249-57, RG nº 4.431.218, e o MUNICÍPIO DE LONTRAS, inscrito no CNPJ nº 83.102.665/0001-33, representado pelo Sr. Prefeito MARCIONEI HILLESHEIN, CPF nº 037.998.519-50, RG nº 3.835.079, doravante denominados DELEGATÁRIOS, observadas as Leis nº 7.565, de 19 de Dezembro de 1986; nº 8.666, de 21 de Junho de 1993; nº 8.987, de 13 de Fevereiro de 1995; nº 11.079, de 30 de Dezembro de 2004; nº 11.182, de 27 de Setembro de 2005 e nº 12.379, de 6 de Janeiro de 2011; assim como a MP nº 870/2019 e o Decreto Federal nº 7.624, de 22 de Novembro de 2011, sob as seguintes cláusulas e condições.

CLÁUSULA PRIMEIRA – DAS DEFINIÇÕES

1.1. Para os fins do presente Convênio de Delegação, e sem prejuízo de outras definições aqui estabelecidas, as expressões seguintes são assim definidas:

- I. ANAC: Agência Nacional de Aviação Civil, autarquia federal criada pela Lei nº 11.182 de 27 de setembro de 2005, definida nos termos do art. 1º do referido diploma;
- II. Aeródromo: toda aérea destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves (art. 27 do Código Brasileiro de Aeronáutica - Lei nº 7.565/86);
- III. Bens reversíveis: bens móveis e imóveis considerados necessários à exploração da infraestrutura aeroportuária, bem ainda aqueles cuja abstração comprometa a regularidade, continuidade, eficiência ou segurança dos serviços em relação aos usuários, nos termos da legislação em vigor;



**GOVERNO DO ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA
GABINETE DO SECRETÁRIO**

Convênio 2019TN001251

- IV. CINDACTA II: Segundo Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo, subordinado ao DECEA;
- V. Complexo Aeroportuário: caracterizado pelo sítio aeroportuário descrito no Termo de Aceitação e de Permissão de Uso de Ativos, incluindo faixas de domínio, edificações e terrenos, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais, administrativas e comerciais relacionadas ao aeródromo;
- VI. Convênio de Delegação: instrumento específico de delegação da exploração de aeródromos civis públicos, firmado entre o Estado de Santa Catarina e Municípios, que não envolve repasse de recursos financeiros, previsto no art. 36, III da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 e art. 37, da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011;
- VII. COMAER: Comando da Aeronáutica, Força Armada integrante do Ministério da Defesa;
- VIII. DECEA: Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica, órgão central do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB);
- IX. Delegação: ato administrativo formalizado em instrumento denominado Convênio, tendo por objeto a transferência da exploração do aeródromo civil público da União para ente político da Federação;
- X. Delegante: ESTADO DE SANTA CATARINA, através da SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUTURA;
- XI. Delegatário: O Ente Municipal, que recebe o aeródromo civil público para sua exploração;
- XII. Empresas Aéreas: pessoas jurídicas nacionais ou estrangeiras devidamente autorizadas a executar transporte aéreo regular ou não de pessoas e/ou cargas e malotes postais, com fins lucrativos;
- XIII. Exploração: engloba a construção, ampliação, reforma, administração, operação, manutenção e exploração econômica do aeródromo;
- XIV. Ministério da Infraestrutura, órgão integrante da Administração Pública Federal Direta, nos termos do art. 35, inciso I, da MP 870/2019;
- XV. Operador Aeroportuário: o Delegatário que explorar e prestar serviços no aeródromo e que atenda aos requisitos de qualificação técnica exigidos pela legislação em vigor;
- XVI. Outorga: ato administrativo que possibilita a transferência da exploração de aeródromos civis públicos pelo Delegatário, nas modalidades previstas no artigo 36, inciso IV, da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 e artigo 6º, §2º da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011;
- XVII. Outorgante: o Delegatário, nos termos deste Convênio;
- XVIII. Outorgado: pessoa jurídica de direito público ou privado que tenha recebido do Outorgante o aeródromo para exploração, na forma da legislação federal em vigor;
- XIX. Patrimônio Aeroportuário: bem público de uso coletivo, constituído de bens materiais e imateriais, considerado como universalidade autônoma e independente do titular do domínio do imóvel em que se situa, equiparado,



**GOVERNO DO ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA
GABINETE DO SECRETÁRIO**

Convênio 2019TN001251

- como um todo, a bem público federal, nos termos do art. 36, §5º do Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA (Lei nº 7.565/86);
- XX. Programa de Desmobilização Operacional: documento que poderá ser exigido do Delegatário, a depender do porte da infraestrutura aeroportuária, o qual conterá um cronograma previsto para o processo de transição operacional em favor do Delegante ou a quem este indicar;
- XXI. Receitas Não Tarifárias: receitas alternativas, complementares ou acessórias às tarifas aeroportuárias, decorrentes da exploração de atividades comerciais no aeródromo;
- XXII. Receitas Tarifárias: receitas decorrentes do pagamento das tarifas aeroportuárias;
- XXIII. Remuneração: Receitas Tarifárias e Receitas Não Tarifárias recebidas pelo Operador Aeroportuário em virtude da exploração aeroportuária;
- XXIV. Serviços Auxiliares: aqueles serviços definidos no Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986;
- XXV. Tarifas Aeroportuárias: aquelas previstas na Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, ou na legislação e regulamentação federal em vigor;
- XXVI. Termo de Aceitação e de Permissão de Uso de Ativos: documento assinado pela DELEGANTE e/ou pela DELEGATÁRIA, contendo o inventário dos bens existentes, os seus estados de conservação, operação, especificações técnicas, dentre outros, nos termos da legislação em vigor, e que formaliza a permissão de uso e acesso gratuito aos ativos, instalações e equipamentos objeto do Convênio por parte do Delegatário;
- XXVII. TFAC: Taxa de Fiscalização da Aviação Civil, instituída pela Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005;
- XXVIII. Usuários: todas as pessoas físicas e jurídicas que sejam tomadoras dos serviços prestados pelo Operador Aeroportuário.

CLÁUSULA SEGUNDA – DA INTERPRETAÇÃO APLICÁVEL

- 2.1. O Convênio será regido e interpretado de acordo com a legislação da República Federativa do Brasil.
- 2.2. No caso de divergência entre o Convênio e seus eventuais Anexos, prevalece o disposto no Convênio. No caso de divergência entre o conteúdo dos Anexos prevalecem aqueles emitidos pelo Estado. No caso de divergência entre o conteúdo dos Anexos emitidos pelo Estado, prevalece aquele de data mais recente.

CLÁUSULA TERCEIRA – DO OBJETO

- 3.1. O presente instrumento tem por objeto a delegação, do Governo do Estado de Santa Catarina para os MUNICÍPIOS DE LONTRAS e RIO DO SUL, da exploração do AEROPORTO Prefeito Helmuth Baungartem, localizado no Município de Lontras/SC.



**GOVERNO DO ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA
GABINETE DO SECRETÁRIO**

Convênio 2019TN001251

3.2. As atividades de navegação aérea (EPTA-A) relacionadas à operação do aeródromo, assim como a cobrança das respectivas tarifas oriundas desta e da totalidade da área e dos bens necessários à sua execução, não integram o objeto deste Convênio, permanecendo sob responsabilidade do COMAER, nos termos da Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, ou de terceiro para quem aquele eventualmente delegue aquelas atividades.

CLÁUSULA QUARTA – DA EXPLORAÇÃO DO AERÓDROMO

4.1. Os DELEGATÁRIOS exercerão a exploração do aeródromo de forma direta e conjunta.

4.2. A exploração direta é configurada quando os DELEGATÁRIOS assumem integralmente a exploração do aeródromo, arcando com todas as despesas relativas à sua ampliação, reforma, administração, operação, manutenção e exploração econômica.

4.3. Uma exploração de forma indireta ou mista só poderá ser realizada com autorização e participação do Governo do Estado de Santa Catarina, possuidor da outorga federal para exploração do aeroporto. O Convênio nº 40/2017, pelo qual a SAC outorgou o aeródromo público ao Estado expressa, na sua sub cláusula 4.1 da Cláusula Quarta – Da Exploração do Aeródromo, que para adotar a modalidade de exploração indireta ou mista, deverá ser observado o disposto no item XXVIII da sub cláusula 6.1 do referido Convênio. Será indispensável a necessária e expressa anuência da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, quando se tratar de concessão a ente privado.

4.4. A utilização de eventual legislação estadual ou municipal fica assegurada, desde que não contrarie a legislação federal.

4.5. A exploração do aeródromo deverá se dar obrigatoriamente de forma conjunta entre os DELEGATÁRIOS, sendo vedada a prática de qualquer ato de forma isolada por qualquer DELEGATÁRIO, sob pena de nulidade, sem prejuízo de responder civil e criminalmente.

CLÁUSULA QUINTA – DAS OBRIGAÇÕES DOS DELEGANTES

5.1. Incumbe ao DELEGANTE:

- I. Adotar as providências administrativas que lhe couberem, necessárias à transferência da exploração do aeródromo e à cessão do direito de uso do seu patrimônio aos DELEGATÁRIOS;
- II. Acompanhar as ações do DELEGATÁRIO no tocante a este Convênio, solicitando quaisquer documentos relativos à exploração do aeródromo, a qualquer tempo, sem prejuízo das obrigações e prerrogativas da ANAC, sendo certo que a supervisão por parte do DELEGANTE em nada restringe a responsabilidade única, integral e exclusiva dos DELEGATÁRIOS no que concerne à execução do Convênio.



GOVERNO DO ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA
GABINETE DO SECRETÁRIO

Convênio 2019TN001251

- XIII. Prestarem contas, informações e esclarecimentos requisitados pelo DELEGANTE, pela SAC, ANAC ou CINDACTA II mediante a apresentação de relatórios, dados, contratos e acordos de qualquer natureza, bem como outros documentos, garantindo-lhes o acesso, a qualquer tempo, a todas as dependências do aeródromo, facultando-lhes, em sua aérea de atuação, a fiscalização e a realização de auditorias;
- XIV. Prestarem contas à DELEGANTE de todas as receitas (sejam elas tarifadas ou não tarifadas), bem como dos respectivos gastos. Os valores recebidos e aqueles aplicados em decorrência da exploração do aeródromo deverão ser geridos por meio de uma conta única e exclusiva, vinculada a este convênio, a ser aberta após a assinatura do presente termo;
- XV. Adotarem todas as providências necessárias à conservação e garantia do patrimônio do aeródromo, promovendo a regularização da ocupação de áreas e benfeitorias, exercendo todos os atos administrativos e judiciais necessários, até a extinção deste Convênio;
- XVI. Reverterem ao Estado de Santa Catarina, ou para quem este designar, quando da extinção do Convênio, todos os bens que lhe foram cedidos à época da delegação, que deverão estar contidos no inventário elabora quando da sua celebração, mesmo aqueles adquiridos por substituição do patrimônio existente à sua época;
- XVII. Atenderem às exigências, recomendações e determinações feitas pelo DELEGANTE, e/ou pela SAC, e/ou pela ANAC, e/ou pelo CINDACTA II exercidas no cumprimento da legislação e deste Convênio;
- XVIII. Responsabilizarem-se pelas determinações legais, encargos, multas, ônus, obrigações ou compromissos assumidos, inclusive de natureza fiscal, previdenciária, trabalhista, securitária, de segurança e medicina do trabalho, vencidos ou vincendos, relacionados ao objeto do presente Convênio;
- XIX. Manterem em bom estado de funcionamento, conservação e segurança, às suas expensas, os bens integrantes do patrimônio aeroportuário e necessários à prestação dos serviços que integrem o presente Convênio;
- XX. Aderirem às campanhas educativas, informativas, operacionais e outras, limitadas aos equipamentos operados e áreas vinculadas ao Convênio, em consonância com as diretrizes do DELEGANTE, da SAC, da ANAC, CINDACTA II e do DECEA;
- XXI. Assegurarem a adequada prestação dos serviços relacionados à exploração do aeródromo referido no presente Convênio;
- XXII. Executarem serviços e programas de gestão, bem como fornecer treinamento a seus subordinados, com vistas à melhoria dos serviços e à comodidade dos usuários, conforme as normas do setor;
- XXIII. Atenderem e fazer atender, de forma adequada, o público em geral e os usuários, em particular;
- XXIV. Executarem todos os serviços, controles e atividades relativos ao presente Convênio, com zelo e diligência, utilizando a melhor técnica aplicável a cada uma das tarefas desempenhadas;



**GOVERNO DO ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA
GABINETE DO SECRETÁRIO**

Convênio 2019TN001251

- XXXVIII. Fazer inserir, nos eventuais editais que celebrar com terceiros, cláusula que atribua a responsabilidade para firmar e cumprir Termos de Ajustamento de Conduta – TAC ou instrumentos congêneres.
- XXXIX. Buscar medidas garantidoras junto aos órgãos competentes para o adequado uso do solo no entorno do sítio aeroportuário, respeitando as restrições incluídas nos Planos de Zona de Proteção de Aeródromos, de Zoneamento de Ruído, de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea e na Área de Segurança Aeroportuária;
- XL. Manter atualizadas, junto ao DELEGANTE, todas as informações, de qualquer natureza, relativas ao aeródromo delegado;
- XLI. Manter atualizado o inventário dos bens reversíveis, contendo informações sobre o seu estado de conservação, e a disponibilizá-lo, a qualquer tempo, para eventuais consultas e fiscalizações do DELEGANTE, SAC ou da ANAC;
- XLII. Aplicar com empenho todas as medidas necessárias para manter aberto o tráfego aéreo no aeródromo, saneando todas as não-conformidades encontradas em Relatórios de Inspeção Aeroportuária ou Vistorias Técnicas emitidos por órgãos de fiscalização do setor, no prazo máximo de 12 (meses) a partir da notificação de sua ocorrência, salvo necessidade de prazo maior, devidamente justificado.

CLÁUSULA SÉTIMA – DOS INVESTIMENTOS

7.1. Os DELEGATÁRIOS se responsabilizam de forma solidária e conjuntamente por implementar as obras de construção, melhoramentos, reforma e expansão, necessárias ao regular funcionamento do aeródromo, destinadas à garantia da segurança e comodidade dos usuários, no período em que o aeródromo estiver sob sua exploração.

7.2. A União e o Estado poderão, a qualquer tempo, realizar os investimentos que acharem necessários para a melhor adequação do aeroporto a sua operação.

7.3. Na execução dos investimentos que forem executados sob sua responsabilidade, os DELEGATÁRIOS se obrigam a:

- I. Comunicar e obter a prévia aprovação do DELEGANTE para construções, expansões, exploração de terceiros, reformas, ampliações em geral e qualquer outra intervenção que venha alterar a rotina ou a estrutura do aeroporto.
- II. Os projetos e os contratos originados em razão dos investimentos e/ou exploração do aeródromo deverão ter a aprovação e ratificação do DELEGANTE, bem como dos demais órgãos responsáveis;
- III. Obter a prévia aprovação da ANAC para construções, expansões, reformas e ampliações no aeródromo, conforme regulamentação em vigor;
- IV. Assumir a responsabilidade pela elaboração e/ou aprovação de projetos e da execução de obras.
- V. Providenciar todas as licenças necessárias para a execução das obras ou serviços relacionados ao aeródromo;



**GOVERNO DO ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA
GABINETE DO SECRETÁRIO**

Convênio 2019TN001251

- VI. Promover, às suas próprias expensas, quando for o caso, a desapropriação ou a instituição de servidão administrativa em áreas de interesse para construção, reforma ou expansão do aeródromo;
- VII. Manter, para todas as atividades relacionadas à execução de serviços de engenharia, a regularidade perante o Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia - CREA, inclusive para os terceiros contratados.
- VIII. Responder por prejuízos a terceiros, causados direta ou indiretamente por qualquer pessoa física ou jurídica, em decorrência da execução de obras ou serviços relacionados ao aeródromo.

7.4. O DELEGANTE e a UNIÃO poderão realizar estudos específicos para levantamento das necessidades de construção, melhorias, aparelhamento, reformas e ampliações do aeródromo objeto do presente Convênio, a fim de que sejam elencadas e detalhadas as intervenções necessárias ao atendimento das demandas existente e potencial, respeitando os níveis adequados de prestação de serviço e as exigências normativas em vigor.

7.5. A União e o Estado poderão destinar recursos financeiros para a execução das intervenções previstas nos estudos de que trata do item anterior, mediante celebração de instrumentos jurídicos específicos, na forma da legislação vigente.

7.6. Caberão aos DELEGATÁRIOS realizarem as ações necessárias à execução das intervenções apontadas nos estudos de que trata o subitem 7.3, sujeitando-se à fiscalização do DELEGANTE, nos termos previstos no instrumento jurídico específico mencionado no subitem anterior.

7.7. Caso os investimentos coincidam com aqueles especificados nos estudos promovidos pelo DELEGANTE, na forma do subitem 7.3, fica vedada a alocação de recursos públicos em obras ou serviços que já estiverem a cargo dos investimentos privados, por força de norma legal, editalícia ou contratual.

CLÁUSULA OITAVA – DA IDENTIFICAÇÃO E CESSÃO DOS BENS QUE INTEGRAM O PATRIMÔNIO DO AERÓDROMO

8.1. Os bens que integram o patrimônio do aeródromo são aqueles constantes do inventário de que trata esta Cláusula, bem assim os que forem adquiridos na vigência do presente Convênio.

8.2. Os bens integrantes do Convênio compreendem aqueles:

- I. Entregues pelo Estado ou pelos DELEGATÁRIOS, conforme Termo de Aceitação e de Permissão de Uso de Ativos;
- II. A serem construídos ou adquiridos pelos DELEGATÁRIOS para o desempenho das atividades de exploração do aeródromo.



GOVERNO DO ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA
GABINETE DO SECRETÁRIO

Convênio 2019TN001251

8.3. Os DELEGATÁRIOS apresentarão ao DELEGANTE, no prazo de 90 (noventa) dias, contados da data da celebração deste instrumento, uma minuta do Termo de Aceitação e de Permissão de Uso de Ativos, contendo a lista dos bens existentes, os seus estados de conservação, operação e especificações técnicas.

8.3.1 Após aprovação da minuta por parte do DELEGANTE, este convocará os DELEGATÁRIOS, por meio da expedição de ofício, a fim de que seja firmado o Termo de Aceitação e de Permissão de Uso de Ativos, formalizando a permissão de uso e acesso gratuito aos ativos, instalações e equipamentos objeto do Convênio.

8.4. Os bens construídos e adquiridos durante a vigência do Convênio para exploração do aeródromo ficarão afetos ao seu patrimônio e reverterão o Estado ao término deste Convênio, independentemente de indenização, ressalvadas as benfeitorias referidas na sub cláusula 9.3.

8.5. Os bens que foram considerados inservíveis, também pelo DELEGANTE, em poder dos DELEGATÁRIOS, serão objeto de baixa e alienação, devendo o produto desta alienação ser utilizado na aquisição de novos bens, ou proceder-se-á ao seu desfazimento, segundo as normas dispostas no Decreto nº 99.658 de 30 de outubro de 1990.

8.6. Os bens integrantes do Convênio serão considerados vinculados enquanto necessários à exploração do aeródromo, consoante a atualidade do serviço e as necessidades advindas do Complexo Aeroportuário.

8.7. Quando da extinção do presente instrumento de Convênio, os bens revertidos ao ESTADO DE SANTA CATARINA deverão estar em condições adequadas de conservação e funcionamento, para permitir a continuidade dos serviços objeto do Convênio, pelo prazo mínimo adicional de 03 (três) anos, salvo nos casos excepcionais quando tiverem vida útil menor.

8.8. Os DELEGATÁRIOS ficam obrigado a manter inventário atualizado de todos os bens reversíveis do Convênio, contendo informações sobre o seu estado de conservação, e a disponibilizá-lo, a qualquer tempo, para eventuais consultas e fiscalizações do DELEGANTE, da SAC ou da ANAC.

CLÁUSULA NONA – DAS BENFEITORIAS

9.1. As benfeitorias permanentes serão objeto de reversão ao patrimônio do aeródromo, independentemente de indenização por parte do DELEGANTE durante ou ao final do período de vigência deste instrumento, sendo possibilitado aos DELEGATÁRIOS amortizá-las durante o prazo do Convênio.

9.2. No caso de denúncia ou rescisão do Convênio que ocorram por interesse ou culpa exclusiva do DELEGANTE, os DELEGATÁRIOS farão jus à indenização pelas eventuais



**GOVERNO DO ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA
GABINETE DO SECRETÁRIO**

Convênio 2019TN001251

benfeitorias permanentes por eles efetuadas com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço, deduzidas as depreciações e as parcelas já amortizadas.

9.3. As benfeitorias não permanentes, desmontáveis ou removíveis, realizadas durante a execução do CONVÊNIO, não se reverterão ao patrimônio do aeródromo, desde que não sejam objeto de simples substituição de patrimônio preexistente à época da delegação, caso em que poderão ser removidas pelos DELEGATÁRIOS em até 90 (noventa) dias, a contar do recebimento do ofício de notificação da rescisão ou denúncia do Convênio.

CLÁUSULA DÉCIMA – DA REMUNERAÇÃO

10.1. A remuneração pelo desempenho das atividades de que trata o presente instrumento de Convênio será realizada por meio de 2 (duas) fontes de receita, as Receitas Tarifárias e as Receitas Não Tarifárias.

10.2. No caso de a exploração do aeródromo ser exercida diretamente pelos DELEGATÁRIOS, os mesmos farão jus à remuneração devida pela efetiva utilização de áreas, edifícios, hangares, instalações, equipamentos, facilidades, utilização de áreas por terceiros e serviços, mediante receitas provenientes das tarifas aeroportuárias e preços específicos devidos pela utilização de áreas, hangares, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços, não abrangidos pelas tarifas aeroportuárias.

10.3. A totalidade das receitas arrecadadas, em quaisquer das formas de exploração do aeródromo, deve ser integralmente administradas pelos DELEGATÁRIOS de forma conjunta, conforme o caso, e exclusivamente destinada ao custeio, realização de investimentos, remuneração do capital de terceiros e remuneração do capital próprio, inerentes aos ativos e serviços de que trata o presente instrumento de Convênio, respeitados os princípios fundamentais de contabilidade.

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA – DAS RECEITAS TARIFÁRIAS

11.1. As Receitas Tarifárias serão constituídas pelas Tarifas Aeroportuárias previstas na legislação e regulamentação federal em vigor, que serão arrecadadas pelos DELEGATÁRIOS, desde que o aeródromo esteja devidamente classificado para fins de cobrança junto à ANAC, sendo vedada a criação de qualquer outra tarifa que não esteja prevista na legislação ou regulamentação federal em vigor.

11.2. As Tarifas Aeroportuárias aplicadas serão limitadas e reajustadas de acordo com a legislação e regulamentação federal em vigor.

11.3. Conforme previsto na legislação e regulamentação federal em vigor, os DELEGATÁRIOS podem praticar descontos nas Tarifas aplicadas, baseados em parâmetros objetivos previamente divulgados, tais como a qualidade dos serviços, horário, dia ou temporada.



GOVERNO DO ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA
GABINETE DO SECRETÁRIO

Convênio 2019TN001251

11.4. Os descontos tarifários de que trata a sub-cláusula anterior, porventura concedidos, deverão ser estendidos a qualquer Usuário que atenda as condições para sua fruição.

11.5. Os DELEGATÁRIOS devem informar ao Delegante e à ANAC sobre os descontos praticados, conforme disposto na legislação e regulamentação federal aplicável.

CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA – DAS RECEITAS NÃO TARIFÁRIAS

12.1. Os DELEGATÁRIOS podem explorar atividades comerciais que gerem Receitas Não Tarifárias, diretamente ou mediante a celebração de contratos com terceiros, em regime de direito público ou privado, promovendo a licitação do objeto, quando aplicável, nos termos da legislação vigente.

12.2. A exploração de atividades comerciais que gerem Receitas Não Tarifárias não poderá comprometer os padrões de segurança e qualidade dos serviços objeto do presente Convênio.

12.3. A ocupação de espaços para exploração de atividades comerciais que gerem Receitas Não Tarifárias no aeródromo estará subordinada ao privilégio de trânsito e da segurança do público, respeitada a legislação em vigor.

12.4. Não serão permitidas, no Complexo Aeroportuário, a exploração de atividades ou a veiculação de publicidade que infrinja a legislação em vigor, que atente contra a moral e os bons costumes, ou que se constitua em cunho religioso, político ou político-partidário.

12.5. O prazo dos contratos relativos às atividades comerciais que gerem Receitas Não Tarifárias celebrados entre os DELEGATÁRIOS e terceiros não poderá ultrapassar aqueles previstos na legislação, nem o termo final da vigência do presente Convênio.

12.6. Na exploração de Receitas Não Tarifárias mediante a celebração de contratos com terceiros, os DELEGATÁRIOS devem observar os seguintes requisitos:

- I. Exigir das contratadas que adotem contabilidade separada para cada uma das atividades exploradas no aeródromo, segundo as normas contábeis vigentes; e
- II. Prever, em seus contratos, cláusula que obrigue as empresas contratadas a apresentar, quando solicitado pelo DELEGANTE, pela SAC ou pela ANAC, todas as informações contábeis e operacionais referentes ao desempenho da atividade, permitindo que se realizem auditorias sempre que necessário.



**GOVERNO DO ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA
GABINETE DO SECRETÁRIO**

Convênio 2019TN001251

prazo suficiente para cumprimento da obrigação inadimplida, sem prejuízo da possibilidade de intervenção prevista na Cláusula Décima Quarta.

13.8. Nas hipóteses de denúncia e rescisão, o Estado poderá sub-rogar-se nos direitos e obrigações assumidas pelos DELEGATÁRIOS.

13.9. Na hipótese em que o Estado não optar pela sub-rogação referida na sub-cláusula anterior, aplicar-se-ão os subitens 13.1 e 13.2.

13.10. Em qualquer caso de extinção do Convênio, os DELEGATÁRIO deverão elaborar um inventário completo de todos os bens vinculados ao Convênio e entregar à DELEGANTE no prazo solicitado.

13.11. Na extinção do Convênio, os bens a serem revertidos o Estado deverão estar livres e desembaraçados de quaisquer ônus ou encargos.

13.12. Em quaisquer das hipóteses de extinção, o Estado será isenta de qualquer responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos, inclusive de natureza fiscal, trabalhista, previdenciária e securitária, vencidos ou vincendos, assumidos pelos DELEGATÁRIOS.

CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA – DA INTERVENÇÃO

14.1. O Estado poderá, sem prejuízo das penalidades cabíveis e das responsabilidades incidentes, em caráter excepcional, intervir no presente Convênio, reassumindo a exploração do aeródromo, para assegurar a adequação na prestação dos serviços, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes, quando considerar que tais descumprimentos afetem substancialmente a capacidade dos DELEGATÁRIOS na execução dos serviços previstos no presente instrumento de Convênio.

14.2. A intervenção se dará sempre de forma imediata, temporária e como medida excepcional, nos seguintes casos:

- I. Descumprimento dos regulamentos e normas técnicas aplicáveis aos serviços objeto do presente instrumento de Convênio, sempre que constituir risco à segurança operacional e dos usuários;
- II. Descumprimento do prazo definido pelo DELEGANTE para prestação de contas ou fornecimento de informações ou documentos.

14.3. A intervenção far-se-á por ato administrativo motivado do DELEGANTE, que conterà a designação do interventor, o prazo de intervenção, o objetivo, o motivo e os limites da medida.



GOVERNO DO ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA
GABINETE DO SECRETÁRIO

Convênio 2019TN001251

CLÁUSULA DÉCIMA NONA – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

19.1. Os DELEGATÁRIOS deverão, no prazo de 15 (quinze) dias após a data de assinatura do Convênio, apresentar, por escrito, relação com os nomes, CPF, RG e correspondentes cargos dos respectivos empregados ou representantes designados como responsáveis pela gestão do Convênio, devendo mantê-la atualizada durante todo o período de sua vigência.

19.2. Todas as comunicações recíprocas, relativas ao Convênio, serão consideradas como efetuadas, se entregues por correspondência com Aviso de Recebimento (AR), ou através de portador/mensageiro, mediante protocolo de recebimento. Em qualquer dos casos, devem sempre constar o número do Convênio e do processo respectivo, o assunto, a data de recebimento e o nome do remetente.

19.3. Ficam rescindidos, de pleno direito, quaisquer outros termos de Convênio de Delegação outrora celebrados com o mesmo objeto.

E, por assim estarem justos e acordados, os partícipes assinam este Convênio em 4 (quatro) vias de igual forma e teor, na presença das testemunhas adiante nomeadas e que também o assinam.

Florianópolis, 8 de Agosto de 2019.

CARLOS HASSLER
Secretário de Estado da Infraestrutura
DELEGANTE

MARCIONEI HILLESHEIM
Prefeito Municipal de Lontras
DELEGATÁRIO

JOSÉ EDUARDO ROTHBARTH THOMÉ
Prefeito Municipal de Rio do Sul
DELEGATÁRIO


TESTEMUNHAS:

036. 814.439-98



GOVERNO DO ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA
GABINETE DO SECRETÁRIO

Convênio 2019TN001251

Nome: 
CPF:

Nome:
CPF:

PÁGINA 8

DIÁRIO OFICIAL - SC - Nº 21.075

09.08.2019 (SEXTA-FEIRA)

RESOLUÇÃO GGG Nº 066/2019

Autoriza a SC Participações e Parcerias S.A. - SCPar a realizar alterações em sua estrutura organizacional. Processo SCPAR 13/4/2019.

O GRUPO GESTOR DE GOVERNO - GGG, no uso das competências que lhe são conferidas pelos artigos 37 e 38 da Lei Complementar nº 741, de 12 de junho de 2019, e

CONSIDERANDO que as empresas estatais da grande porte deverão possuir em sua estrutura societária Comitê de Auditoria Estatutária, nos termos da Lei Federal nº 13.303, de 30 de junho de 2016;

CONSIDERANDO os termos do Ofício nº 102, de 17 de julho de 2019, suscrito pelo Presidente da empresa.

RESOLUÇÃO

Art. 1º. Autorizar a SC Participações e Parcerias S.A. - SCPar a realizar alterações em sua estrutura organizacional nos termos da proposta constante dos autos do processo SCPAR 13/4/2019. Art. 2º. Esta Resolução entra em vigor na data de sua homologação pelo Chefe do Poder Executivo, nos termos do § 2º do artigo 37 da Lei Complementar nº 741, de 12 de junho de 2019.

Florianópolis, 31 de julho de 2019.

Paulo Eli
Secretário de Estado da Fazenda
Douglas Borde
Chefe da Casa Civil
Eduardo Zanatta Brandeburgo
Procurador Geral do Estado Substituto
Jorge Eduardo Tasca
Secretário da Presidência da Administração

Homologação a presente Resolução do GGG, de nº 062/2019
Florianópolis, em 31/07/2019.

Carlos Moisés da Silva
Governador do Estado

Registre-se, comuniquem-se e publique-se.
Marcio Cassol Carvalho
Secretário do Grupo Gestor de Governo

Cod. Mat.: 619636

Infraestrutura e Mobilidade

PAUTA DE JULGAMENTO - O PRESIDENTE DO CONSELHO ESTADUAL DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS - CTP comunica os processos que serão julgados no próximo dia 13/08/2019 às 11:00 horas da manhã, na sede do DETER, sito à Rua Tenente Silveira nº 162, 5º andar, Centro, nesta Capital: processos DETER nºs 3320-3321/2019 da Empresa Santo Anjo da Guarda Ltda., processos nºs 3160-3162/2019 da Empresa Auto Viação São José Ltda., processos nºs 3198-3199/2019 da GC Viagens e Turismo Ltda., processos nºs 4019-4195/2019 Cancelamento de Autos de Infração. Os processos pautados e eventualmente não julgados nesta sessão estarão automaticamente pautados para a sessão posterior, quando terão preferência (Parágrafo único do art. 22 do Regulamento Interno). Florianópolis, 08 de agosto de 2019 - CONSELHO ESTADUAL DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS - CTP

Cod. Mat.: 619780

PAUTA DE JULGAMENTO - O PRESIDENTE DO CONSELHO ESTADUAL DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS - CTP comunica os processos que serão julgados no próximo dia 15/08/2019 às 11:00 horas da manhã, na sede do DETER, sito à Rua Tenente Silveira nº 162, 5º andar, Centro, nesta Capital: processos DETER nºs 3810-3827/2019 da Empresa Santo Anjo da Guarda Ltda., processos nºs 3170-3183/2019 da Empresa Auto Viação São José Ltda., processos nºs 3702-3725/2019 de Daniel Rudolf, processo nº 3519/2019 da Vallur Transportes Coletivos Ltda., processo nº 3665/2019 da Viação Prêmio Ltda. Os processos pautados e eventualmente não julgados nesta sessão estarão automaticamente pautados para a sessão posterior, quando terão preferência (Parágrafo único do art. 22 do Regulamento Interno). Florianópolis, 08 de agosto de 2019 - CONSELHO ESTADUAL DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS - CTP

Cod. Mat.: 619781

SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA
DEPARTAMENTO ESTADUAL DE INFRAESTRUTURA
TERMO DE PERMISSÃO ESPECIAL DE USO Nº 040/2019.
Permissor: DENINFRA. Permissonária: SG ENERGIA & INCOR-

PORAÇÕES LTDA. Objeto: Ocupação, em caráter oneroso, da faixa de domínio da rodovia SC-480, trecho: São Domingos (Entr. SC-158) - Ipuaguê (Entr. Norte SC-479), entre o km 53+627 e o km 53+691, lado esquerdo, para a implantação da rede de energia elétrica. Validade: 05 anos. Florianópolis, 08.08.2019. Signatários: Carlos Hassler, pelo DENINFRA e o Sr. Ricardo Augusto Guerra, pela Permissonária.

Cod. Mat.: 619909

SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA - SIE - EXTRATO DE CONVÊNIO - ESPÉCIE: Termo de Convênio nº 2019TN001251. PARTICIPES: O Estado de Santa Catarina, através da Secretaria do Estado da Infraestrutura e o município de Lontres. OBJETO: O presente Instrumento tem por objeto a Delegação, do Governo do Estado de Santa Catarina para as Prefeituras de Lontres e Rio do Sul, da exploração do Aeroporto Helmut Baumgartem, localizado no município de Lontres/SC. As atividades de navegação aérea (EPTA-A) relacionadas à operação do aeródromo, assim como a cobrança das respectivas tarifas oriundas desta e da totalidade da área e dos bens necessários à sua execução, não integram o objeto deste Convênio, permanecendo sob a responsabilidade do COMAER, nos termos da Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1959, ou de terceiro para quem aquele eventualmente delegue aquelas atividades. PRAZO: O prazo da presente delegação é de 5 (cinco) anos, prorrogáveis, sem prejuízos de solicitação de nova delegação pelo interessado, que deve ser requerida com, no mínimo, 2 (dois) meses de antecedência do término da vigência deste Instrumento. VIGÊNCIA: O presente instrumento entra em vigor na data da sua assinatura, que é dia 08/08/2019, com eficácia legal após a publicação do respectivo extrato no Diário Oficial do Estado. DATA: Florianópolis, 08/08/2019. SIGNATÁRIOS: Carlos Hassler, pela SIE, e o Prefeito Marcionei Hiltehseli, pelo Município de Lontres e José Eduardo Rothbarth Thomé, pelo município de Rio do Sul.

Cod. Mat.: 619909

SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA - SIE - EXTRATO DE CONVÊNIO - ESPÉCIE: Termo de Convênio nº 2019TN001259. PARTICIPES: O Estado de Santa Catarina, através da Secretaria de Estado da Infraestrutura e o município de São Joaquim. OBJETO: O presente instrumento tem por objeto a Delegação, do Governo do Estado de Santa Catarina para a Prefeitura de São Joaquim, da exploração do Aeroporto Israel Nunes, localizado no município de São Joaquim/SC. As atividades de navegação aérea (EPTA-A) relacionadas à operação do aeródromo, assim como a cobrança das respectivas tarifas oriundas desta e da totalidade da área e dos bens necessários à sua execução, não integram o objeto deste Convênio, permanecendo sob a responsabilidade do COMAER, nos termos da Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1959, ou de terceiro para quem aquele eventualmente delegue aquelas atividades. PRAZO: O prazo da presente delegação é de 5 (cinco) anos, prorrogáveis, sem prejuízos de solicitação de nova delegação pelo interessado, que deve ser requerida com, no mínimo, 2 (dois) meses de antecedência do término da vigência deste Instrumento. VIGÊNCIA: O presente instrumento entra em vigor na data da sua assinatura, que é dia 08/08/2019, com eficácia legal após a publicação do respectivo extrato no Diário Oficial do Estado. DATA: Florianópolis, 08/08/2019. SIGNATÁRIOS: Carlos Hassler, pela SIE, e o Prefeito Giovanni Nunes, pelo Município.

Cod. Mat.: 619910

Saúde

PORTARIA nº 666 de 06/08/2019

O SUPERINTENDENTE DE GESTÃO ADMINISTRATIVA, no uso de suas atribuições legais e conforme delegação de competência estabelecida nos termos da Portaria nº 12/2019, resolve: AUTORIZAR, de acordo com o artigo 9º do Decreto nº 3.421, de 16/08/2005, conforme processo nº SES nº 84315/2019, Denisa Ribeiro dos Santos, matrícula nº 387.619-0-01, lotada na Gerência de Saúde de Itajaí, ocupante do cargo de Analista Técnico em Gestão e Promoção de Saúde, a dirigir veículos oficiais da Secretaria de Estado da Saúde, além das funções inerentes a seu cargo, até 31/12/2019. VANDERLEI VANDERLINO VIDAL
Superintendente de Gestão Administrativa

Cod. Mat.: 619628

PORTARIA nº 653 de 01/08/2019

O SUPERINTENDENTE DE GESTÃO ADMINISTRATIVA, no uso de suas atribuições legais e conforme delegação de competência estabelecida nos termos da Portaria 12/2019, resolve: excepcionalmente, prorrogar, conforme processo SES nº 80731/2019, os efeitos da Portaria nº 480, publicada no DOE nº 20.554, de 14/06/2017, que concedeu LICENÇA SEM REMUNERAÇÃO, de acordo com o artigo 77, da Lei 6.745/85, ao servidor, AMILTON

CARNIEL GUIMARÃES, matrícula nº 383.711-4-01, ocupante do cargo de ANALISTA TÉCNICO EM GESTÃO E PROMOÇÃO DE SAÚDE, na competência de Médico, nível GEPRO-SES-13-D, com atribuição de exercício no Hospital Governador Celso Ramos, a contar de 01/07/2019, pelo período de 02 anos, optando pelo não recolhimento mensal das suas contribuições previdenciárias e da parte patronal ao Gestor do Regime Próprio de Previdência, conforme dispõe o art. 4º, § 4º, art. 17 e art. 82, da LC nº 412 de 2008, com redação dada pela LC 662/2015.

VANDERLEI VANDERLINO VIDAL
SUPERINTENDENTE DE GESTÃO ADMINISTRATIVA

Cod. Mat.: 619637

PORTARIA nº 665 de 05/08/2019

O SUPERINTENDENTE DE GESTÃO ADMINISTRATIVA, no uso de suas atribuições legais e conforme delegação de competência estabelecida nos termos da Portaria nº 534/2019, RESOLVE: Art. 1º. Designar a Comissão de Avaliação de Passagens do Hospital Nereu Ramos, instituída, através da Portaria nº 213, publicada no D.O.E. nº 20.976, de 18/03/2019, sob coordenação do preiteiro:

Nome	Matrícula
Ivete Ioshiko Masukawa	299.849-1-01
Sérgio Beduschli Filho	659.048-7-01
Emerson da Veiga Melo	381.130-2-01
Elizandra Faria de Andrade	672.822-7-01

Art. 2º - esta Portaria entra em vigor a partir da data de sua publicação. VANDERLEI VANDERLINO VIDAL

Superintendente de Gestão Administrativa

Cod. Mat.: 619658

PORTARIA nº 654 de 02/08/2019

O SUPERINTENDENTE DE GESTÃO ADMINISTRATIVA, no uso de suas atribuições legais e conforme delegação de competência estabelecida nos termos da Portaria 12/2019, resolve: excepcionalmente, conforme processo SES 79761/2019, conceder LICENÇA SEM REMUNERAÇÃO, de acordo com o artigo 77, da Lei 6.745/85, ao servidor, FABRÍCIO JOAO PIV, matrícula nº 339.151-6-02, ocupante do cargo de ANALISTA TÉCNICO EM GESTÃO E PROMOÇÃO DE SAÚDE, na competência de Médico, nível GEPRO-SES-15-E, com atribuição de exercício no Hospital Governador Celso Ramos, a contar de 29/07/2019, pelo período de 03 anos, optando pelo não recolhimento mensal das suas contribuições previdenciárias e da parte patronal ao Gestor do Regime Próprio de Previdência, conforme dispõe o art. 4º, § 4º, art. 17 e art. 82, da LC nº 412 de 2008, com redação dada pela LC 662/2015.

VANDERLEI VANDERLINO VIDAL
SUPERINTENDENTE DE GESTÃO ADMINISTRATIVA

Cod. Mat.: 619623

A SECRETARIA DE ESTADO DA SAÚDE torna público: APLICAÇÃO DE SANÇÃO. Decisão: O Secretário de Estado da Saúde, no uso de suas atribuições legais, considerando o disposto nos autos dos processos SES 75422/19, 75430/19 e 75434/19 e em consonância com o art. 87 da Lei 8.666/93 e art. 108, I, do Decreto Estadual 2.617/09, RESOLVE aplicar à empresa MAXIPACK - IND. E COM. DE PROD. DESCARTÁVEIS LTDA CNPJ 07.024.021/0001-65, a penalidade de ADVERTÊNCIA por descumprimento às Afs. 9556/2019, 13584/2019 e 13969/2019.

Cod. Mat.: 619659

A SECRETARIA DE ESTADO DA SAÚDE torna público: APLICAÇÃO DE SANÇÃO. Decisão: O Secretário de Estado da Saúde, no uso de suas atribuições legais, considerando o disposto nos autos do processo SES 54168/19 e em consonância com o art. 87 da Lei nº 8.666/93 e art. 110 do Decreto Estadual nº 2.617/09, RESOLVE aplicar à empresa SOMA/SC PROD. HOSP. LTDA CNPJ 05.531.725/0001-20, a penalidade de MULTA no valor de R\$ 391,29 por descumprimento à AF 12744/19, Edital 0509/19.

Cod. Mat.: 619666

A SECRETARIA DE ESTADO DA SAÚDE torna público: ALTERAÇÃO DE SANÇÃO. Decisão: O Secretário de Estado da Saúde, no uso de suas atribuições legais, considerando o disposto nos autos dos processos SES 9402/19, 13553/19, 14303/19 e 30702/19 e em consonância com o art. 87 da Lei 8.666/93 e art. 110 do Decreto Estadual 2.617/09, RESOLVE alterar a sanção inicialmente aplicada à empresa LOGFARMA DISTR. E SERV. LTDA CNPJ 02.376.351/0001-33, ISENTANDO das penalidades de multa nos valores de R\$ 87,26, R\$ 87,26, R\$ 87,26 e R\$ 87,26 por descumprimentos ao Contrato 395/2016, Edital 4349/2015.

Cod. Mat.: 619672

A SECRETARIA DE ESTADO DA SAÚDE torna público: APLICAÇÃO DE SANÇÃO. Decisão: O Secretário de Estado da Saúde, no uso de suas atribuições legais, considerando o disposto nos autos dos processos SES 69568/19 e em consonância com o

ANEXO D

**PORTARIA Nº 1.081/SIA, DE 17 DE ABRIL DE 2020.**

Altera e renova a inscrição do aeródromo público Helmuth Baungartem, localizado em Lontras/SC, do cadastro de aeródromos públicos.

O SUPERINTENDENTE DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 33, incisos X e XII, do Regimento Interno aprovado pela Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, nos termos do disposto na Resolução nº 158, de 13 de julho de 2010, com fundamento na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, e considerando o constante dos autos do processo nº 00058.012039/2020-66,

RESOLVE:

Art. 1º Alterar e renovar a inscrição do aeródromo público abaixo, com as seguintes características:

I - denominação: Helmuth Baungartem;

II - código identificador de aeródromo - CIAD: SC0018;

III - município (UF): Lontras (SC); e

IV - ponto de referência do aeródromo (coordenadas geográficas): 27° 09' 35" S / 049° 32' 34" W.

Art. 2º A renovação de inscrição tem validade de 10 (dez) anos.

Art. 3º As características cadastrais do aeródromo serão publicadas no sítio da ANAC na rede mundial de computadores.

Art. 4º Fica revogada a Portaria DAC Nº 1491/SIE, de 24 de outubro de 2001, publicada no Diário Oficial da União de 12 de novembro de 2001.

Art. 5º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

RAFAEL JOSÉ BOTELHO FARIA

ANEXO E



LISTA DE CARACTERÍSTICAS DE AERÓDROMO

Processo:	00058.012039/2020-66
Referência:	Portaria ANAC Nº 1081, de 2020.
Regulamentação aplicável:	Resolução ANAC nº 158 de 2010. Portaria ANAC nº 3352 de 2018. RBAC 154, Emenda 06 de 2019.
Validação:	Conforme Parecer nº 218/2020/GTFS/GFIC/SIA, de 26/05/2020, e Nota Técnica nº 97/2020/OBRAS/GTEA/GCOP/SIA, de 17/06/2020.

DADOS PARA PUBLICAÇÃO

CARACTERÍSTICAS GERAIS DO AERÓDROMO	
Nome Oficial	Lontras
Código Identificador de Aeródromo - CIAD	SC0018
Código OACI	SSLN
Tipo de Uso	Público
Município (UF)	Lontras (SC)
Tipo de Operação	VFR Diurno
* Ponto de Referência do Aeródromo (coordenadas geográficas)	27° 09' 35" S / 049° 32' 34" W
Elevação (m)	334
CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DA PISTA DE POUSO E DECOLAGEM	
Designação	07/25
Comprimento (m)	1100
Largura (m)	23
Natureza da superfície	Asfalto
Resistência do pavimento	10/F/C/Y/U
Zona de parada (SWY) - comprimento x largura (m)	—
Zona desimpedida (CWY) - comprimento x largura (m)	—
Dimensões da faixa de pista - comprimento x largura (m)	1160 x 60
SINALIZAÇÃO LUMINOSA	
Farol de aeródromo	NÃO EXISTENTE
Indicador de direção de vento iluminado	NÃO EXISTENTE
Luzes de borda de pista	NÃO EXISTENTE
Luzes de cabeceira/fim de pista	NÃO EXISTENTE
Luzes de eixo de pista	NÃO EXISTENTE
Luzes de zona de toque	NÃO EXISTENTE
Luzes de borda de pista de táxi	NÃO EXISTENTE

DISTÂNCIAS DECLARADAS

RWY	07	25
TORA (m)	1100	1100
TODA (m)	1100	1100
ASDA (m)	1100	1100
LDA (m)	1100	1100
Observações		

DADOS ADICIONAIS**CARACTERÍSTICAS ADICIONAIS DA PISTA DE POUSO E DECOLAGEM**

Natureza da superfície do acostamento	—
Largura do acostamento (m)	—
Sinalizações luminosas	—
Sinalizações horizontais	Sinalização horizontal de designação, de cabeceira e de eixo.
RESA - comprimento x largura (m)	—

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE PISTA DE TÁXI

Designação	Comprimento (m)	Largura (m)	Natureza da superfície	Resistência do pavimento	Distância até o eixo da RWY ¹	Natureza da superfície do acostamento	Largura do acostamento (m)
A	73	—	Asfalto	10/F/C/Y/U	—	—	—

¹distância entre o eixo da pista de táxi e o eixo da pista de pouso e decolagem mais próxima para pistas de táxi paralelas

AUXÍLIOS VISUAIS DE PISTA DE TÁXI

Sinalizações luminosas	—
Sinalizações horizontais	Sinalização horizontal de eixo e de posição de espera de pista de pouso e decolagem.

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE PÁTIO

Designação	Natureza da superfície	Resistência do pavimento
—	—	—

POSIÇÕES DE ESTACIONAMENTO

Designação	Coordenadas Geográficas	Letra do Código de Referência da aeronave crítica
—	—	—

(*) Itens Alterados

Observações:

--

CONTROLE DE REVISÕES

--

Revisão	Data	Resumo das Modificações	Processo ANAC
00	19/06/2020	Versão inicial.	00058.012039/2020-66



Documento assinado eletronicamente por **Virgílio de Matos Santos Castelo Branco, Gerente Técnico de Engenharia Aeroportuária**, em 19/06/2020, às 18:48, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4442140** e o código CRC **81FD23B2**.

ANEXO F

16/05/2022 13:32

SEI/ANAC - 7169668 - Lista de Características de Aeródromo



LISTA DE CARACTERÍSTICAS DE AERÓDROMO

Processo: 00058.027772/2020-85

Referência: Portaria ANAC nº 1081, de 2020.

Regulamentação aplicável: Resolução ANAC nº 158 de 2010. Portaria ANAC nº 3352 de 2018. RBAC nº 154, Emenda nº 06 de 2019.

Validação: Conforme Nota Técnica nº 178/2022/OBRAS/GTEA/GCOP/SIA, de 11/05/2022.

DADOS PARA PUBLICAÇÃO

CARACTERÍSTICAS GERAIS DO AERÓDROMO	
* Nome Oficial	Helmuth Baungartem
Código Identificador de Aeródromo - CIAD	SC0018
Código OACI	SSLN
Tipo de Uso	Público
Município (UF)	Lontras (SC)
* Tipo de Operação	VFR Diurno/Noturno
Ponto de Referência do Aeródromo (coordenadas geográficas)	27° 09' 35"S / 049° 32' 34"W
Elevação (m)	334

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DA PISTA DE POUSO E DECOLAGEM	
Designação	07/25
* Comprimento (m)	1077
Largura (m)	23
Natureza da superfície	Asfalto
Resistência do pavimento	10/F/C/Y/U
Zona de parada (SWY) - comprimento x largura (m)	—
Zona desimpedida (CWY) - comprimento x largura (m)	—
* Dimensões da faixa de pista - comprimento x largura (m)	1137 x 60

SINALIZAÇÃO LUMINOSA	
* Farol de aeródromo	EXISTENTE
* Indicador de direção de vento iluminado	EXISTENTE

16/05/2022 13:32

SEI/ANAC - 7169668 - Lista de Características de Aeródromo

* Luzes de borda de pista	EXISTENTE
* Luzes de cabeceira/fim de pista	EXISTENTE
Luzes de eixo de pista	NÃO EXISTENTE
Luzes de zona de toque	NÃO EXISTENTE
* Luzes de borda de pista de táxi	EXISTENTE

DISTÂNCIAS DECLARADAS

RWY	07	25
* TORA (m)	1077	1077
* TODA (m)	1077	1077
* ASDA (m)	1077	1077
* LDA (m)	1077	1077
Observações		

DADOS ADICIONAIS**CARACTERÍSTICAS ADICIONAIS DA PISTA DE POUSO E DECOLAGEM**

Natureza da superfície do acostamento	—
Largura do acostamento (m)	—
Sinalizações luminosas	—
Sinalizações horizontais	Sinalização horizontal de designação, de cabeceira e de eixo.
RESA - comprimento x largura (m)	—

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE PISTA DE TÁXI

Designação	Comprimento (m)	Largura (m)	Natureza da superfície	Resistência do pavimento	Distância até o eixo da RWY ¹	Natureza da superfície do acostamento	Largura do acostamento (m)
* A	73	18,0	Asfalto	10/F/C/Y/U	—	—	—
* Táxi de pátio	71	18,0	Asfalto	—	95,0	—	—

¹distância entre o eixo da pista de táxi e o eixo da pista de pouso e decolagem mais próxima para pistas de táxi paralelas

AUXÍLIOS VISUAIS DE PISTA DE TÁXI

Sinalizações luminosas	—
Sinalizações horizontais	Sinalização horizontal de eixo e de posição de espera de pista de pouso e decolagem.

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE PÁTIO

Designação	Natureza da superfície	Resistência do pavimento
* I	Asfalto	—

POSIÇÕES DE ESTACIONAMENTO

Designação	Coordenadas Geográficas	Letra do Código de Referência da aeronave crítica
------------	-------------------------	---

https://sei.anac.gov.br/sei/controlador.php?acao=documento_imprimir_web&acao_origem=arvore_visualizar&id_documento=8973065&infra_sist... 2/3

16/05/2022 13:32

SEI/ANAC - 7169668 - Lista de Características de Aeródromo

(*) Itens Alterados

Observações:

--

CONTROLE DE REVISÕES			
Revisão	Data	Resumo das Modificações	Processo ANAC
00	19/06/2020	Versão inicial.	00058.012039/2020-66
01	12/05/2022	Alteração do nome oficial de "Lontras" para "Helmuth Baungartem"; Alteração do tipo de operação de "VFR Diurno" para "VFR Diurno/Noturno"; Alteração do comprimento da RWY de 1100 para 1077; Alteração do comprimento da faixa de pista de 1160 para 1137; Inclusão de farol de aeródromo, indicador de direção do vento iluminado, luzes de borda de pista de pouso e decolagem, luzes de cabeceira/fim de pista, e luzes de borda de pista de táxi; Alteração das distâncias declaradas da RWY 07 e 25 de 1100 para 1077; Inclusão da largura da TWY A; Inclusão da TWY de Pátio; Inclusão do Pátio 1.	00058.027772/2020-85



Documento assinado eletronicamente por **Fábio Cesar da Costa Bertocco, Gerente Técnico de Engenharia Aeroportuária Substituto**, em 12/05/2022, às 16:22, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



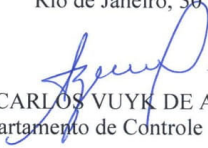
A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **7169668** e o código CRC **3BA76678**.

ANEXO G

(FL 2/2 do Edital nº 1 - DECEA, de 30 MAIO 2016)

4. Informar, ainda, que as normas supracitadas e outras informações úteis estão disponíveis no Portal AGA do DECEA, na rede mundial de computadores, no endereço eletrônico www.decea.gov.br/aga.

Rio de Janeiro, 30 de maio de 2016.


Ten Brig Ar CARLOS VUYK DE AQUINO
Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo

	Indicativo Aeródromo	Aeródromo	Município	UF
42	SWCW	CAVALCANTE	CAVALCANTE	GO
43	SWCZ	CERES	CERES	GO
44	SWEK	CANARANA	CANARANA	MT
45	SWFR	FORMOSA	FORMOSA	GO
46	SWHG	SANTA HELENA DE GOIÁS	SANTA HELENA DE GOIÁS	GO
47	SWHP	OLHOS D'ÁGUA	ÁGUA BOA	MT
48	SWIA	IASSIARA	IACIARA	GO
49	SWIP	IPAMERI	IPAMERI	GO
50	SWIQ	MINAÇU	MINAÇU	GO
51	SWME	MINEIROS	MINEIROS	GO
52	SWML	MONTE ALEGRE DE GOIÁS	MONTE ALEGRE DE GOIÁS	GO
53	SWMX	MORRINHOS	MORRINHOS	GO
54	SWNQ	NIQUELÂNDIA	NIQUELÂNDIA	GO
55	SWNV	AERÓDROMO NACIONAL DE AVIAÇÃO	GOIÂNIA	GO
56	SWPR	PIRES DO RIO	PIRES DO RIO	GO
57	SWPV	PLANALTINA	BRASÍLIA	DF
58	SWPZ	ORIÇANGA DE ABREU	POSSE	GO
59	SWRA	ARRAIAS	ARRAIAS	TO
60	SWST	SANTA TEREZINHA	SANTA TEREZINHA	MT
61	SWUA	SÃO MIGUEL DO ARAGUAIA	SÃO MIGUEL DO ARAGUAIA	GO
62	SWUC	LUCIÁRA	LUCIÁRA	MT
63	SWUZ	BRIGADEIRO ARARIPE MACEDO	LUZIÂNIA	GO
64	SWWU	URUAÇU	URUAÇU	GO
65	SWXV	XAVANTINA	NOVA XAVANTINA	MT
66	SDAD	EVERALDO MORAES BARRETO	ADAMANTINA	SP
67	SDBY	APARECIDO O. SILVA	BARIRI	SP
68	SDCA	CAPÃO BONITO	CAPÃO BONITO	SP
69	SDGC	GARÇA	GARÇA	SP
70	SDLC	LUCÉLIA	LUCÉLIA	SP
71	SIFH	SANTA RITA DO ARAGUAIA	SANTA RITA DO ARAGUAIA	GO
72	SNDN	LEOPOLDINA	LEOPOLDINA	MG
73	SNEE	VACARIA NOVO	Vacaria	RS
74	SNKF	DAS BANDEIRINHAS	CONSELHEIRO LAFAIETE	MG
75	SNLO	SÃO LOURENÇO	SÃO LOURENÇO	MG
76	SNVC	VIÇOSA	VIÇOSA	MG
77	SSAB	MOISÉS LUPION	IBAITI	PR
78	SSAE	ARROIO GRANDE	ARROIO GRANDE	RS
79	SSAN	ANDIRÁ	ANDIRÁ	PR
80	SSAP	CAPITÃO JOÃO BUSSE	APUCARANA	PR
81	SSBD	SOBRADINHO	SOBRADINHO	RS
82	SSBE	CAMAPUÃ	CAMAPUÃ	MS
83	SSBJ	BOM JESUS	BOM JESUS	RS
84	SSBN	BELÉM NOVO	PORTO ALEGRE	RS

	Indicativo Aeródromo	Aeródromo	Município	UF
128	SSZS	MUNICIPAL DE CENTENÁRIO DO SUL	CENTENÁRIO DO SUL	PR
129	SBTR	TORRES	TORRES	RS
130	SBCV	CARAVELAS	CARAVELAS	BA
131	SIBU	CATOLÉ DO ROCHA	CATOLÉ DO ROCHA	PB
132	SIBW	CONCEIÇÃO	CONCEIÇÃO	PB
133	SIBZ	ITAPORANGA	ITAPORANGA	PB
134	SICA	BREJO DAS FREIRAS	SÃO JOÃO DO RIO DO PEIXE	PB
135	SICB	PEDRO SIMÕES PIMENTA	CUITÉ	PB
136	SNBJ	BELO JARDIM	BELO JARDIM	PE
137	SNGD	GUADALUPE	GUADALUPE	PI
138	SNIY	IBIMIRIM	IBIMIRIM	PE
139	SNJA	JARDIM DE ANGICOS	JARDIM DE ANGICOS	RN
140	SNJQ	JEQUITINHONHA	JEQUITINHONHA	MG
141	SNKL	COLINAS	COLINAS	MA
142	SNKN	CURRAIS NOVOS	CURRAIS NOVOS	RN
143	SNLH	LAJINHA	LAJINHA	MG
144	SNMO	MORADA NOVA	MORADA NOVA	CE
145	SNNU	NANUQUE	NANUQUE	MG
146	SNOE	OEIRAS	OEIRAS	PI
147	SNOY	OURICURI	OURICURI	PE
148	SNPE	FREITAS MELRO	PENEDO	AL
149	SNPQ	PESQUEIRA	PESQUEIRA	PE
150	SNPZ	COMANDANTE ALMIR MENDES DE OLIVEIRA	PEDRA AZUL	MG
151	SNQD	SOUSA	SOUSA	PB
152	SNRS	RUSSAS	RUSSAS	CE
153	SNTL	TAMBORIL	TAMBORIL	CE
154	SNUC	AÇU	AÇU	RN
155	SSLS	RUY BARBOSA	RUY BARBOSA	BA
156	SWDN	DIANÓPOLIS	DIANÓPOLIS	TO
157	SWTY	TAGUATINGA	TAGUATINGA	TO
158	SDWQ	ALENQUER	ALENQUER	PA
159	SJAU	ARAGUACEMA	ARAGUACEMA	TO
160	SJGU	ARAGUATINS	ARAGUATINS	TO
161	SNBW	BAIÃO	BAIÃO	PA
162	SNCP	CARUTAPERA	CARUTAPERA	MA
163	SNCU	CURURUPU	CURURUPU	MA
164	SNEL	BELTERRA	BELTERRA	PA
165	SNGR	GOROTIRE	CUMARU DO NORTE	PA
166	SNMZ	PORTO DE MOZ	PORTO DE MOZ	PA
167	SNNP	NILO PEÇANHA	NILO PEÇANHA	PA
168	SNOU	NOVO AERÓDROMO DE FEIJÓ	FEIJÓ	AC
169	SNRX	RIACHÃO	RIACHÃO	MA
170	SNTI	ÓBIDOS	ÓBIDOS	PA

	Indicativo Aeródromo	Aeródromo	Município	UF
171	SNUD	URBANO SANTOS	URBANO SANTOS	MA
172	SNXW	CHAVES	CHAVES	PA
173	SWCQ	COSTA MARQUES	COSTA MARQUES	RO
174	SWCV	CASALVASCO	VILA BELA DA SANTÍSSIMA TRINDADE	MT
175	SWDM	DIAMANTINO	DIAMANTINO	MT
176	SWII	IPIRANGA	SANTO ANTÔNIO DO IÇÁ	AM
177	SWNA	NOVO ARIPUANÃ	NOVO ARIPUANÃ	AM
178	SWNM	NORMANDIA	NORMANDIA	RR
179	SWOW	MOURA	BARCELOS	AM
180	SWPG	PORTO DOS GAÚCHOS	PORTO DOS GAÚCHOS	MT
181	SWPK	POCONÉ	POCONÉ	MT
182	SWVB	VILA BELA DA SANTÍSSIMA TRINDADE	VILA BELA DA SANTÍSSIMA TRINDADE	MT
183	SWXU	XAPURI	XAPURI	AC
184	SBBP	ESTADUAL ARTHUR SIQUEIRA	BRAGANÇA PAULISTA	SP
185	SDNY	AERoclUBE DE NOVA IGUAÇU	NOVA IGUAÇU	RJ
186	SDPD	PINDAMONHANGABA	PINDAMONHANGABA	SP
187	SDUB	GASTÃO MADEIRA	UBATUBA	SP
188	SDVL	CORONEL NEWTON BRAGA	VALENÇA	RJ

ANEXO H



MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
INSTITUTO DE CARTOGRAFIA AERONÁUTICA

PORTARIA ICA Nº 660/SAGA, DE 28 DE OUTUBRO DE 2021.
Protocolo COMAER nº 67609.002971/2021-59

Publica o Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo (PBZPA) para o Aeródromo HELMUTH BAUNGARTEM e dá outras providências.

O DIRETOR DO INSTITUTO DE CARTOGRAFIA AERONÁUTICA, no uso de suas atribuições, de acordo com a delegação de competência contida na Portaria DECEA nº 74/DGCEA, de 27 de abril de 2021, combinada com o previsto nas letras “b e c” do item 11.3 e com o item 13.1.2, ambos da ICA 11-408, de 14 de dezembro de 2020, resolve:

Art. 1º Publicar o Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo (PBZPA) para o Aeródromo HELMUTH BAUNGARTEM, situado no Município de Lontras, no Estado de Santa Catarina – SC, que estabelece as restrições impostas ao aproveitamento das propriedades localizadas dentro dos limites laterais das superfícies limitadoras de obstáculos neles definidas, de acordo com o Código Brasileiro de Aeronáutica, aprovado pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, a Portaria nº 957/GC3, de 9 de julho de 2015, e em consonância com o preconizado no item 13.1.2, das Disposições Transitórias da ICA 11-408.

§ 1º Este Plano impõe restrições aos novos objetos ou extensões de objetos, bem como aos objetos existentes nos Municípios de Lontras – SC, Ibirama – SC e Rio do Sul – SC, que estejam localizados dentro dos limites laterais das superfícies limitadoras de obstáculos.

§ 2º As restrições impostas por este Plano foram determinadas a partir das informações constantes do processo nº 67613.900356/2020-60.

§ 3º As características técnicas do Plano publicado por esta Portaria estão disponibilizadas no Portal AGA, na página eletrônica do DECEA, na rede mundial de computadores (www.decea.gov.br/aga).

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

ALESSANDER DE ANDRADE SANTORO Cel Eng
Diretor do ICA

(Publicada no DOU nº 211, de 10 de novembro de 2021. Seção 1, pág 29.)

Cópia de Documento Digital assinado por ALESSANDER DE ANDRADE SANTORO.
Para obter este documento com amparo legal, a Seção de Protocolo deverá imprimi-lo
com a opção de envio ao Portal de Autenticação de Documentos (ADOC).

ANEXO I

Ficha Informativa de Aeródromos

COMANDO DA AERONÁUTICA FICHA INFORMATIVA DE AERÓDROMOS Ficha Informativa de Aeródromos à ICA 63-19 Nup: 67613.900356/2020-60, CIAD: SC0018, Número de controle da tentativa:52229505					
Características do Aeródromo					
A	Dados Gerais do Aeródromo:				
A1	Denominação do Aeródromo:	Helmuth Baungartem			
A2	Código OACI:	SSLN			
A3	ARP (Latitude):	27 09 37,00 S			
A4	ARP (Longitude):	49 32 36,00 W			
A5	Elevação (m):	339,00			
B	Dados Gerais da(s) Pista(s):	PISTA 1	PISTA 2	PISTA 3	PISTA 4
B1	Designação:	07	--	--	--
		25	--	--	--
B2	Comprimento (m):	1.077,23	--	--	--
B3	Largura (m):	23,00	--	--	--
B4	Comprimento da Faixa de Pista (m):	1.197,23	--	--	--
B5	Largura da Faixa de Pista (m):	80,00	--	--	--
B6	Período de Operação:	Diurno e Noturno	--	--	--
B7	Latitude início da pista	27°09'46,49"S	--	--	--
B8	Longitude início da pista	49°32'49,32"W	--	--	--
B9	Latitude término da pista	27°09'26,53"S	--	--	--
B10	Longitude término da pista	49°32'17,18"W	--	--	--
C	Dados da Cabeceira Menor:	PISTA 1	PISTA 2	PISTA 3	PISTA 4
C1	Número:	07	--	--	--
C2	Rumo verdadeiro:	055°13'48,05"	--	--	--
C3	Latitude cabeceira	27°09'46,49"S	--	--	--
C4	Longitude cabeceira	49°32'49,32"W	--	--	--
C5	Elevação (m):	337,60	--	--	--
C6	Código de Referência POUZO:	2	--	--	--
C7	Código de Referência DECOLAGEM:	2	--	--	--
C8	Letra de Código de Referência:	A	--	--	--
C9	Tipo de utilização:	Pouso e Decolagem	--	--	--
C10	Tipo de operação para pouso:	VFR	--	--	--
C11	Tipo de operação para decolagem:	VFR	--	--	--
C12	Zona de parada:	Não Aplicável	--	--	--
C13	Comprimento (m):	--	--	--	--
C14	Largura (m):	--	--	--	--
C15	Zona desimpedida:	Não Aplicável	--	--	--
C16	Comprimento (m):	--	--	--	--
C17	Largura (m):	--	--	--	--
D	Dados da Cabeceira Maior:	PISTA 1	PISTA 2	PISTA 3	PISTA 4
D1	Número:	25	--	--	--
D2	Rumo verdadeiro:	235°13'33,38"	--	--	--
D3	Latitude cabeceira	27°09'26,53"S	--	--	--
D4	Longitude cabeceira	49°32'17,18"W	--	--	--
D5	Elevação (m):	337,30	--	--	--
D6	Código de Referência POUZO:	2	--	--	--
D7	Código de Referência DECOLAGEM:	2	--	--	--
D8	Letra de Código de Referência:	A	--	--	--
D9	Tipo de utilização:	Pouso e Decolagem	--	--	--
D10	Tipo de operação para pouso:	VFR	--	--	--
D11	Tipo de operação para decolagem:	VFR	--	--	--
D12	Zona de parada:	Não Aplicável	--	--	--
D13	Comprimento (m):	--	--	--	--
D14	Largura (m):	--	--	--	--
D15	Zona desimpedida:	Não Aplicável	--	--	--
D16	Comprimento (m):	--	--	--	--
D17	Largura (m):	--	--	--	--

Data e Hora do Registro: 21-10-2021 12:09:53 (horário do sistema)

Responsável Técnico: Maurício Júnior Pereira dos Santos
Engenheiro Civil
CREA Nº 154423-3-SC
ART Nº 25 2020 7405101-0

Características das Superfícies Limitadoras de Obstáculos									
E	Superfície de Aproximação:	CAB 07	CAB 25	CAB --	CAB --	CAB --	CAB --	CAB --	CAB --
E1	Divergência lado direito (%):	0,00	0,00	--	--	--	--	--	--
E2	Divergência lado esquerdo (%):	0,00	0,00	--	--	--	--	--	--
E3	Comprimento total (m):	2.500,00	2.500,00	--	--	--	--	--	--
Primeira Seção		CAB 07	CAB 25	CAB	CAB	CAB	CAB	CAB	CAB
E4	Largura da borda interna (m):	80,00	80,00	--	--	--	--	--	--
E5	Elevação da borda interna (m):	337,60	337,30	--	--	--	--	--	--
E6	Distância da cabeceira (m):	60,00	60,00	--	--	--	--	--	--
E7	Abertura total lado direito (%):	10,00	10,00	--	--	--	--	--	--
E8	Abertura total lado esquerdo (%):	10,00	10,00	--	--	--	--	--	--
E9	Comprimento (m):	2.500,00	2.500,00	--	--	--	--	--	--
E10	Gradiente (%):	4,00	4,00	--	--	--	--	--	--
E11	Elevação da borda externa (m):	437,60	437,30	--	--	--	--	--	--
Segunda Seção		CAB 07	CAB 25	CAB	CAB	CAB	CAB	CAB	CAB
E12	Largura da borda interna (m):	0,00	0,00	--	--	--	--	--	--
E13	Elevação da borda interna (m):	0,00	0,00	--	--	--	--	--	--
E14	Abertura total lado direito (%):	0,00	0,00	--	--	--	--	--	--
E15	Abertura total lado esquerdo (%):	0,00	0,00	--	--	--	--	--	--
E16	Comprimento (m):	--	--	--	--	--	--	--	--
E17	Gradiente (%):	0,00	0,00	--	--	--	--	--	--
E18	Elevação da borda externa (m):	0,00	0,00	--	--	--	--	--	--
Seção Horizontal		CAB 07	CAB 25	CAB	CAB	CAB	CAB	CAB	CAB
E19	Largura da borda interna (m):	0,00	0,00	--	--	--	--	--	--
E20	Abertura total lado direito (%):	0,00	0,00	--	--	--	--	--	--
E21	Abertura total lado esquerdo (%):	0,00	0,00	--	--	--	--	--	--
E22	Comprimento (m):	0,00	0,00	--	--	--	--	--	--
E23	Elevação (m):	0,00	0,00	--	--	--	--	--	--
F Superfície de Decolagem:		CAB 07	CAB 25	CAB	CAB	CAB	CAB	CAB	CAB
F1	Largura da borda interna (m):	80,00	80,00	--	--	--	--	--	--
F2	Elevação da borda interna (m):	337,30	337,60	--	--	--	--	--	--
F3	Distância da cabeceira oposta (m):	60,00	60,00	--	--	--	--	--	--
F4	Abertura para cada lado (%):	10,00	10,00	--	--	--	--	--	--
F5	Comprimento (m):	2.500,00	2.500,00	--	--	--	--	--	--
F6	Largura final (m):	580,00	580,00	--	--	--	--	--	--
F7	Gradiente (%):	4,00	4,00	--	--	--	--	--	--
F8	Elevação da borda externa (m):	437,30	437,60	--	--	--	--	--	--
G Superfície de Aprox. Interna:		CAB 07	CAB 25	CAB	CAB	CAB	CAB	CAB	CAB
G1	Largura da borda interna (m):	--	--	--	--	--	--	--	--
G2	Elevação da borda interna (m):	--	--	--	--	--	--	--	--
G3	Distância da cabeceira (m):	--	--	--	--	--	--	--	--
G4	Abertura para cada lado (%):	--	--	--	--	--	--	--	--
G5	Comprimento (m):	--	--	--	--	--	--	--	--
G6	Gradiente (%):	--	--	--	--	--	--	--	--
G7	Elevação da borda externa (m):	--	--	--	--	--	--	--	--
H Superfície de Transição Interna:		CAB 07	CAB 25	CAB	CAB	CAB	CAB	CAB	CAB
H1	Gradiente (%):	--	--	--	--	--	--	--	--
H2	Elevação da borda superior (m):	--	--	--	--	--	--	--	--
I Superfície de Pouso Interrompido:		CAB 07	CAB 25	CAB	CAB	CAB	CAB	CAB	CAB
I1	Largura da borda interna (m):	--	--	--	--	--	--	--	--
I2	Elevação da borda interna (m):	--	--	--	--	--	--	--	--
I3	Distância da cabeceira (m):	--	--	--	--	--	--	--	--
I4	Abertura para cada lado (%):	--	--	--	--	--	--	--	--
I5	Gradiente (%):	--	--	--	--	--	--	--	--
I6	Elevação da borda externa (m):	--	--	--	--	--	--	--	--

Data e Hora do Registro: 21-10-2021 12:09:53 (horário do sistema)

Responsável Técnico: Maurício Júnior Pereira dos Santos
Engenheiro Civil
CREA Nº 154423-3-SC
ART Nº 25 2020 7405101-0

Características das Superfícies Limitadoras de Obstáculos					
J	Superfície de Transição:	Pista 07 25	Pista	Pista	Pista
J1	Gradiente (%):	20,00	--	--	--
K	Superfície Horizontal Interna:	Pista 07 25	Pista	Pista	Pista
K1	Altitude (m):	384,00	--	--	--
K2	Raio (m):	2.500,00	--	--	--
L	Superfície Cônica:	Pista 07 25	Pista	Pista	Pista
L1	Altitude (m):	439,00	--	--	--
L2	Gradiente (%):	5,00	--	--	--
M	Superfície Horizontal Externa:	Pista 07 25	Pista	Pista	Pista
M1	Altitude (m):	--	--	--	--
M2	Raio (m):	0,00	--	--	--
N	Superfície de Prot Voo Visual:	Pista 07 25	Pista --	Pista --	Pista --
N1	Área 1:	Não Aplicável	--	--	--
N2	Largura (m):	--	--	--	--
N3	Buffer (m):	--	--	--	--
N4	Comprimento (m):	--	--	--	--
N5	Altitude seção de través (m):	--	--	--	--
N6	Altitude seção de aprox/dep (m):	--	--	--	--
N7	Curvas :	--	--	--	--
N8	Altura mínima do circuito de tráfego (m):	--	--	--	--
		Pista 07 25	Pista --	Pista --	Pista --
N9	Área 2:	Aplicável	--	--	--
N10	Categoria de desempenho crítica:	A	--	--	--
N11	Largura (m):	2.350,00	--	--	--
N12	Buffer (m):	470,00	--	--	--
N13	Comprimento (m):	2.350,00	--	--	--
N14	Altitude seção través (m):	644,00	--	--	--
N15	Altitude seção aprox/dep (m):	598,00	--	--	--
N16	Curvas:	Cabeceira maior: Curvas à Esquerda e Cabeceira menor: Curvas à Direita	--	--	--
N17	Altura mínima do circ. de tráfego (m):	457	--	--	--
		Pista 07 25	Pista --	Pista --	Pista --
N18	Área 3:	Não Aplicável	--	--	--
N19	Largura (m):	--	--	--	--
N20	Buffer (m):	--	--	--	--
N21	Comprimento (m):	--	--	--	--
N22	Altitude seção través (m):	--	--	--	--
N23	Altitude seção aprox/dep (m):	--	--	--	--
N24	Curvas :	--	--	--	--
Observações					
O Circuito de Tráfego de Helicópteros deverá ser realizado somente no setor Sudeste do Aeródromo, na mesma altitude do Circuito de Tráfego de Aviões.					

Data e Hora do Registro: 21-10-2021 12:09:53 (horário do sistema)

Responsável Técnico: Maurício Júnior Pereira dos Santos
Engenheiro Civil
CREA Nº 154423-3-SC
ART Nº 25 2020 7405101-0

ANEXO J

Firefox

<https://outlook.live.com/mail/0/sentitems/id/AQMkADAwATY3ZmYA...>**Aeroporto de Lontras**

luis guilherme sousa flores <sfgui@hotmail.com>

Qua, 08/06/2022 14:57

Para: agricultura@lontras.sc.gov.br <agricultura@lontras.sc.gov.br>;fabio.momm@riodosul.sc.gov.br <fabio.momm@riodosul.sc.gov.br>

Conforme contato telefônico, encaminho este email com as informações ambientais requeridas acerca do aeroporto de lontras:

Se possível informar sobre:

Licenciamento ambiental aeroportuário

Plano de manejo de fauna

Plano diretor aeroportuário

Relatório de impacto ambiental

Estudo de impacto ambiental

Desde já agradeço,

Luis Guilherme Sousa Flores

Re: Aeroporto de Iontras

luis guilherme sousa flores <sfgui@hotmail.com>

Sex, 10/06/2022 14:06

Para: Fábio Zazyki Momm <fabio.momm@riodosul.sc.gov.br>

Entendido, muito obrigado

Enviado do meu iPhone

Em 10 de jun. de 2022, à(s) 13:59, Fábio Zazyki Momm <fabio.momm@riodosul.sc.gov.br> escreveu:

Repassei seu e-mail para o Fiscal Maurício.

e-mail: mauricio.cavalcanti@riodosul.sc.gov.br

fone: 3531-1349

Ele quem vai poder te ajudar... Ele já está conhecendo a sua necessidade, pois falei com ele pessoalmente no final da tarde de ontem.

Mas você pode enviar e-mail para ele e ver isso diretamente com ele.

Atenciosamente,

Fábio Zazyki Momm

Arquiteto e Urbanista

CAU - A91641-2

Departamento de Meio Ambiente

Prefeitura Municipal de Rio do Sul

Em sex., 10 de jun. de 2022 às 13:38, luis guilherme sousa flores <sfgui@hotmail.com> escreveu:

Boa tarde, algum retorno sobre a solicitação?

Enviado do meu iPhone

Em 8 de jun. de 2022, à(s) 16:56, Fábio Zazyki Momm <fabio.momm@riodosul.sc.gov.br> escreveu:

Boa tarde,

Vou encaminhar o seu questionamento para o Fiscal de Serviços responsável pelas obras do aeroporto.

Atenciosamente,

Fábio Zazyki Momm

Arquiteto e Urbanista
CAU - A91641-2
Departamento de Meio Ambiente
Prefeitura Municipal de Rio do Sul

Em qua., 8 de jun. de 2022 às 14:57, luis guilherme sousa flores <sfgui@hotmail.com> escreveu:

Conforme contato telefônico, encaminho este email com as informações ambientais requeridas acerca do aeroporto de Lontras:

Se possível informar sobre:
Licenciamento ambiental aeroportuário
Plano de manejo de fauna
Plano diretor aeroportuário
Relatório de impacto ambiental
Estudo de impacto ambiental

Desde já agradeço,
Luis Guilherme Sousa Flores