

Recebido: 17/08/2023

Aprovado: 14/09/2023

DAS RESTRIÇÕES ESPECIAIS AOS AERÓDROMOS PRIVADOS

SPECIAL RESTRICTIONS TO PRIVATE AERODROMES

Ludmila Maria Costa Rocha Henauth¹

Cecília Teixeira Azevedo e Silva²

SUMÁRIO: Introdução. 1 Competência do Comando da Aeronáutica para promover a segurança da navegação aérea. 2 Aeródromos. 3 Das Restrições Especiais. 3.1 Restrições aos objetos projetados no espaço aéreo que possam afetar adversamente a segurança ou a regularidade das operações aéreas - ICA 11-408. 4 Ações do DECEA. 5 Ações da ANAC. 6 Análise do Artigo 45 do Código Brasileiro de Aeronáutica. Conclusão. Referências.

1 Mestre em Direitos Humanos, Cidadania e Violência/Ciência Política no Centro Universitário Euro Americano. Pós-graduada em Direito Público pela Faculdade Processus. Tenente da Força Aérea Brasileira. Adjunta Jurídica na Consultoria Jurídica do Comando da Força Aérea Brasileira (COJAER).

2 Pós-graduada em Direito Empresarial pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais e em Processo Civil pela Universidade Cândido Mendes. Tenente da Força Aérea Brasileira. Adjunta Jurídica na Consultoria Jurídica do Comando da Força Aérea Brasileira (COJAER).

RESUMO: Com o avanço da tecnologia e expansão das cidades, as áreas antes iminentemente rurais (locais com maior incidência de aeródromos privados) foram alteradas, incorporando objetos que podem causar efeitos adversos à segurança ou a regularidade das operações aéreas, seja por inobservância das diretrizes de sinalização, pela ausência de iluminação ou por serem incompatíveis com a atividade aérea. Para reprimir essas condutas, o Código Brasileiro de Aeronáutica conferiu poder de polícia para a autoridade aeronáutica de forma a embargar a obra ou eliminar os obstáculos. O presente estudo promove uma análise legal das normas regulamentares e esclarece os limites procedimentais quando verificadas violações nos aeródromos privados, por conseguinte, a aplicabilidade do art. 45 do Código Brasileiro Aeronáutico e sua regulamentação no âmbito do COMAER.

PALAVRAS-CHAVE: Direito Aeronáutico. Poder de Polícia. Embargo. Eliminação de Obstáculos. Aeródromos.

ABSTRACT: With the advancement of technology and the expansion of cities, previously imminently rural areas (places with the highest incidence of private airfields) have been altered, incorporating objects that may cause adverse effects to safety or the regularity of air operations, either by non-compliance with signaling guidelines, due to lack of lighting or because they are incompatible with aerial activity. To repress these behaviors, the Brazilian Aeronautical Code conferred police power to the aeronautical authority in order to embargo the work or eliminate obstacles. The present study promotes a legal analysis of regulatory norms and clarifies the procedural limits when verified violations in private aerodromes, therefore, the applicability of art. 45 of the Brazilian Aeronautical Code and its regulation under COMAER.

KEYWORDS: Aeronautical Law. Police Power. Embargo. Elimination of Obstacles. Aerodromes

INTRODUÇÃO

O presente trabalho questionara a possibilidade de embargar a obra ou eliminação de obstáculos em Aeródromo Privado em face à suposta violação da Zona de Proteção do Aeródromo pelo Comando da Aeronáutica.

O problema jurídico em tela ganha relevância quando se contrapõem o poder-dever de prover a segurança da navegação aérea e o poder de polícia administrativa disciplinado pelo art. 45³ da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica (BRASIL, 1986).

Ademais, há a peculiaridade de que os aeródromos privados distanciam-se da noção de serviço público, na medida em que sua utilização é restrita ao proprietário ou a quem lhe seja permitido uso da infraestrutura.

A exploração do aeródromo não se configura em uma atividade destinada à coletividade, porquanto representa um bem dedicado tão somente ao uso particular de seu proprietário, vedada qualquer exploração comercial.

É de se considerar que, com expansão das cidades, as áreas antes iminentemente rurais (locais com maior incidência de aeródromos privados) foram alteradas, diante da incorporação de objetos propícios a causarem efeitos adversos à segurança ou a regularidade das operações aéreas, seja por inobservância das diretrizes de sinalização, pela ausência de iluminação adequada ou por serem incompatíveis com a atividade aérea.

Para tanto, procede-se à análise das previsões contidas no Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), na Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005, que criou a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e deu outras providências, na Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, que dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas e nas Instruções do Comando da Aeronáutica acerca dos aeródromos e do espaço aéreo.

Ao final, pretende-se solucionar o imbróglho da aplicação de embargo de obra ou eliminação de obstáculos em caso de violação na Zona de Proteção de Aeródromo Privado com o fito de manter a segurança da navegação aérea, conferindo assim segurança jurídica e contribuindo com o sistema de defesa e segurança do espaço aéreo.

1. COMPETÊNCIA PARA PROMOVER A SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO AÉREA

Primeiramente, a Constituição Federal vigente estabelece que a navegação aérea é explorada diretamente pela União ou mediante autorização, concessão ou permissão.

3 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.

Considerando as dimensões continentais do Brasil, à Força Aérea, cujas características permitem estar presente nos mais diversos pontos do território nacional, foi atribuído o suporte à segurança da navegação aérea.

Sem comprometer a destinação constitucional das Forças Armadas, a Lei Complementar nº 97, de 9 de julho de 1999, imputou-lhes atribuições subsidiárias relacionadas com o desenvolvimento nacional e a defesa civil, com a participação em campanhas institucionais de utilidade pública ou de interesse social e com delitos transfronteiriços e ambientais.

A lei complementar em comento também estabeleceu atribuições subsidiárias particulares para as Forças Armadas. Dentre as incumbências determinadas para a Aeronáutica destaca-se a segurança da navegação aérea, ficando o Comandante da Aeronáutica designado, para tanto, como “Autoridade Aeronáutica Militar”, nos termos do art. 18, II e parágrafo único (BRASIL, 1999):

Art. 18. Cabe à Aeronáutica, como atribuições subsidiárias particulares:

(...)

II - prover a segurança da navegação aérea;

Parágrafo único. Pela especificidade dessas atribuições, é da competência do Comandante da Aeronáutica o trato dos assuntos dispostos neste artigo, ficando designado como ‘Autoridade Aeronáutica Militar’, para esse fim. (Redação dada pela Lei Complementar nº 136, de 2010). (BRASIL, 1999)

Ao Comando da Aeronáutica também é atribuída a responsabilidade pelo Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB), de acordo com o art. 8º, parágrafo único, da Lei nº 11.182 de 2005 (BRASIL, 2005):

Art. 8º (...) § 6º Para os efeitos previstos nesta Lei, o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro será explorado diretamente pela União, por intermédio do Comando da Aeronáutica, ou por entidade a quem ele delegar. (BRASIL, 2005)

Neste sentido, o art. 3º, incisos XIII, XIV e XV, do Anexo I do Decreto nº 11.237, de 18 de outubro de 2022, prevê a incumbência do Comando da Aeronáutica (COMAER) em promover a segurança da navegação aérea e o controle do espaço aéreo brasileiro, além de adotar providências

administrativas, previstas no CBA, relativas às infrações ao Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro.

Ainda no referido diploma normativo, em seu art. 23, incisos XXIII, XXVI e parágrafo 1º, reitera-se a competência do Comandante da Aeronáutica (CMTAER), enquanto “Autoridade Aeronáutica”, em aprovar os Planos de *Zona de Proteção de Aeródromos*, permitida a delegação de competência (BRASIL, 2022):

Art. 23. Ao Comandante da Aeronáutica (...) incumbe:

(...)

XXIII - exercer as atribuições de Autoridade Aeronáutica;

(...)

XXVI - aprovar:

a) os Planos Básicos de: 1. Zona de Proteção de Aeródromos; 2. Zoneamento de Ruído; 3. Zona de Proteção de Helipontos; e 4. Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea; e

b) o Plano Específico de Zona de Proteção de Aeródromos;

(...)

§ 1º O Comandante da Aeronáutica poderá delegar competência para a prática de atos administrativos, admitida a subdelegação na forma da legislação.

Na estrutura do Comando da Aeronáutica (COMAER), duas organizações militares possuem destaque quando se menciona: controle do espaço aéreo e suas implicações.

Ao Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), compete planejar, controlar e executar as atividades relacionadas ao gerenciamento da segurança de voo (BRASIL, 2022):

Art. 13. Ao Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos compete planejar, controlar e executar as atividades relacionadas ao gerenciamento da segurança de voo da Força Aérea Brasileira e às investigações de acidentes aeronáuticos e espaciais, e prestar

assessoramento ao Comandante da Aeronáutica nos assuntos de sua competência.

Por sua vez, o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) tem por finalidade planejar, gerenciar e controlar as atividades relacionadas com o controle do espaço aéreo, a proteção ao voo, o serviço de busca e salvamento e as telecomunicações do Comando da Aeronáutica (BRASIL, 2022):

Art. 21. Ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo, órgão central do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro e do Sistema de Proteção ao Voo, compete:

I - planejar, gerenciar e controlar as atividades relacionadas ao controle do espaço aéreo, à proteção ao voo, ao serviço de busca e salvamento e às telecomunicações do Comando da Aeronáutica; e

II - apoiar a Junta de Julgamento da Aeronáutica em suas funções.

§ 1º. À Junta de Julgamento da Aeronáutica compete apurar, julgar administrativamente e aplicar as penalidades previstas na Lei nº 7.565, de 1986, e na legislação complementar, por infrações de tráfego aéreo e descumprimento das normas que regulam o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro.

§ 2º. A Junta de Julgamento da Aeronáutica é composta pela Junta de Julgamento e pela Junta Recursal, às quais compete deliberar sobre processos administrativos em primeira e segunda instâncias, respectivamente, observadas as normas em vigor.

§ 3º. A Junta de Julgamento e a Junta Recursal serão compostas, cada uma, por três membros efetivos e três suplentes, indicados pelo Comandante da Aeronáutica entre militares e servidores que possuam, preferencialmente, formação técnica ou jurídica, um dos quais será o Presidente.

§ 4º. Cabe ao Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo propor ao Comandante da Aeronáutica o detalhamento das competências, da organização e do funcionamento da Junta de Julgamento da Aeronáutica, e os procedimentos dos respectivos processos.

Verifica-se, portanto, a relevância do papel do Comando na Aeronáutica diante da responsabilidade de proporcionar segurança da navegação aérea

por meio de uma estrutura integrada e única de controle de tráfego aéreo e de defesa do espaço aéreo brasileiro.

2. DOS AERÓDROMOS

O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros, incluindo as pistas de pouso, pistas de táxi, pátio de estacionamento de aeronave, terminal de carga aérea, terminal de passageiros e as suas facilidades.

O CBA, ao regulamentar os temas sobre o espaço e o transporte aeroportuário, apresenta as definições legais acerca do sistema aeroportuário e dos aeródromos, bem como as suas classificações e subclassificações no art. 27 (BRASIL, 1986):

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.

Assim, o legislador apresentou o gênero - Aeródromo - que foi classificado considerando sua destinação final em civil (uso de aeronaves civis) e militar (uso de aeronaves militares) e, ao subclassificar os aeródromos civis em públicos e privados utilizou-se do critério do proprietário, ou seja, aquele que poderia construir, manter e explorar o bem (BRASIL, 1986):

Art. 35. Os aeródromos privados serão construídos, mantidos e operados por seus proprietários, obedecidos as instruções, as normas e os planos da autoridade aeronáutica. (Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022)

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.

§ 1º A fim de assegurar uniformidade de tratamento em todo o território nacional, a construção, administração e exploração, sujeitam-se às normas, instruções, coordenação e controle da autoridade aeronáutica, ressalvado o disposto no art. 36-A. (Redação dada pela Lei nº 13.097, de 2015)

§ 2º (Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022)

§ 3º Compete à União ou às entidades da Administração Indireta a que se refere este artigo, estabelecer a organização administrativa dos aeroportos ou heliportos, por elas explorados, indicando o responsável por sua administração e operação, fixando-lhe as atribuições e determinando as áreas e serviços que a ele se subordinam.

§ 4º O responsável pela administração, a fim de alcançar e manter a boa qualidade operacional do aeroporto, coordenará as atividades dos órgãos públicos que, por disposição legal, nele devam funcionar.

§ 5º Os aeródromos públicos, enquanto mantida a sua destinação específicas pela União, constituem universidades e patrimônios autônomos, independentes do titular do domínio dos imóveis onde estão situados (artigo 38).

Neste sentido, uma vez construído o aeródromo, para que ocorra o seu efetivo funcionamento, necessário o seu cadastramento junto à ANAC, nos termos do *caput* artigo 30 do CBA⁴, sendo que este ato de inscrição resultará de um processo de homologação, no caso de aeródromo público, ou registro, na hipótese de aeródromo particular, nos termos do artigo 9º, §1º, da Resolução nº 158, de 13 de julho de 2010 da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)⁵.

4 Art. 30. A utilização de aeródromos civis deve obedecer às previsões regulamentares estabelecidas pela autoridade aeronáutica. [...]

5 Art. 9º O cadastro de aeródromos é mantido pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC para inscrição dos aeródromos, instalações e equipamentos de auxílio à navegação aérea para atender à aviação civil. § 1º A inscrição de aeródromo no cadastro abrange os processos de: I - homologação, no caso de aeródromo público; II - registro, no caso de aeródromo privado.

Para melhor compreensão do aeródromo privado, utiliza-se por empréstimo os caracteres específicos apresentados por José da Silva Pacheco:

- a) é construído, mantido e operado pelo proprietário ou possuidor legal da área em que se situa (art. 35 CBA)
- b) é destinado ao uso direto ou indireto do proprietário ou possuidor que o construiu e se encarrega de sua manutenção e operação
- c) é aberto ao tráfego aéreo, mediante o ato administrativo do registro, por terem sido observados os requisitos legais (art. 30, § 1º CBA)
- d) é utilizado por aeronave do proprietário do aeródromo ou por aeronave de terceiros a serviço daquele
- e) é destinado, precipuamente, a serviços aéreos privados (art. 177 CBA), ou a outros serviços aéreos a serviço e no interesse do proprietário
- f) permanece o patrimônio como sendo do proprietário. (PACHECO, 2006)

Logo, além da estrutura física necessária para o recebimento e saída de aeronaves próprias para o transporte aéreo, para que um bem seja qualificado como aeródromo, a autorização e a regularização da construção da instalação são indispensáveis, além do seu cadastro junto à agência reguladora.

O aeródromo privado, portanto, só poderá ser utilizado com permissão de seu proprietário, ressalvados os casos de aeronaves que apresentarem defeitos em voo ou encontrarem condições meteorológicas adversas na rota. No caso de aeródromos privados abertos ao tráfego público, desde que obedecidas as prescrições legais emitidas pela ANAC, poderão ser explorados comercialmente.

3. DAS RESTRIÇÕES ESPECIAIS

As propriedades vizinhas dos Aeródromos (gênero) e das instalações de auxílio à navegação aérea sujeitam-se a restrições especiais.

Tais limitações se referem ao uso das propriedades no que diz respeito às edificações, culturas agrícolas, aos objetos de natureza permanente ou temporária, e quaisquer empecilhos que possam embaraçar as operações de

aeronaves ou causar interferência nos sinais dos auxílios a radionavegação ou dificultar a visibilidade, de acordo com o previsto no art. 43 do CBA⁶.

Dessa forma, o Comando da Aeronáutica, cujo Comandante exerce as atribuições de Autoridade Aeronáutica, estabeleceu restrições que são consubstanciadas nos Planos de Zona de Proteção de Aeródromos, nos termos do art. 44 do CBA (BRASIL, 1986):

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

I - Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos;

II - Plano de Zoneamento de Ruído;

III - Plano Básico de Zona de Proteção de Helipontos;

IV - Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea.

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

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

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

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

6 Art. 43. As propriedades vizinhas dos aeródromos e das instalações de auxílio à navegação aérea estão sujeitas a restrições especiais.

Parágrafo único. As restrições a que se refere este artigo são relativas ao uso das propriedades quanto a edificações, instalações, culturas agrícolas e objetos de natureza permanente ou temporária, e tudo mais que possa embarçar as operações de aeronaves ou causar interferência nos sinais dos auxílios à radionavegação ou dificultar a visibilidade de auxílios visuais.

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

§ 6º A responsabilidade pela instalação, operação e manutenção dos equipamentos de sinalização de obstáculos será do proprietário, titular do domínio útil ou possuidor das propriedades a que se refere o art. 43. (Incluído pela Lei nº 13.133, de 2015)

§ 7º O descumprimento do disposto no § 6º implicará a cominação de multa diária por infração aos preceitos deste Código, nos termos do art. 289, sem prejuízo da instalação, manutenção ou reparo do equipamento de sinalização pela autoridade competente, a expensas do infrator. (Incluído pela Lei nº 13.133, de 2015)

A esse respeito, leciona José da Silva Pacheco:

Em relação às restrições às áreas circundantes dos aeródromos, insta acentuar que se referem a todos os aeródromos, públicos e privados, inclusive heliportos e heliportos (arts. 29 e 31). [...] Após a publicação dos planos básicos, referido no art. 44, deverão as administrações públicas, inclusive municipais, compatibilizar o uso do solo nas áreas vizinhas dos aeródromos às restrições constantes dos planos básicos e específicos, conforme dispõe, expressamente, os §§ 4º e 5º do art. 44. (PACHECO, 2006, p. 104/105).

Para tanto, a fim de garantir a segurança das operações aéreas e, por via de consequência, a proteção da vida de todos os passageiros que se utilizam do transporte aéreo, o legislador se preocupou-se em assegurar à autoridade aeronáutica os meios necessários à preservação do entorno dos aeródromos.

Nesse sentido, objetivando assegurar a execução dessa norma, o Comando da Aeronáutica editou a Portaria nº 1.424/GC3, de 14 de dezembro de 2020, aprovando a edição da ICA 11-408 que trata das “Restrições aos objetos projetados no espaço aéreo que possam afetar adversamente a segurança ou a regularidade das operações aéreas”, a Portaria nº 1.426/GC3, de 14 de dezembro de 2020 que reeditou a ICA 11-4, sobre «Processos para análise de projetos de construção ou modificação de aeródromos militares», bem como a Portaria nº 1.425/GC3 de 14 de dezembro de 2020 que aprovou a reedição da ICA 11-3 de 2020, dispondo sobre os processos da área de aeródromos (AGA) no âmbito do COMAER.

3.1. Restrições aos objetos projetados no espaço aéreo que possam afetar adversamente a segurança ou a regularidade das operações aéreas - ICA 11-408

A Portaria nº 1.424/GC3, de 14 de dezembro de 2020, que aprovou a edição da ICA 11-408, dispõe acerca das restrições impostas pelo Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo, Plano Básico de Zona de Proteção de Heliponto, Plano Específico de Zona de Proteção de Aeródromo, Plano de Zona de Proteção de Rotas Especiais de Aviões e Helicópteros e pelo Plano de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea aos objetos projetados no espaço aéreo que possam afetar adversamente a segurança ou a regularidade das operações aéreas.

Os aeródromos públicos ou privados, civis ou militares, são abrangidos pelas previsões da referida instrução, nos termos dos seus itens 1.1.2 e 1.1.5, em consonância com o que já previa o art. 44, §5º, da Lei nº 7.565/86:

ICA 11-408/2020

1.1.2 As disposições desta Instrução aplicam-se aos aeródromos públicos ou privados, civis ou militares. (...)

1.1.5 As restrições estabelecidas nesta Instrução aplicam-se a quaisquer bens, privados ou públicos.

Lei nº 7.565/86

Art. 44 (...) § 5º As restrições especiais estabelecidas aplicam-se a quaisquer bens, quer sejam privados ou públicos.
(BRASIL, 2020a)

A base normativa supracitada outorga à União, por meio do Comando da Aeronáutica, o dever-poder de fiscalizar e efetivar as restrições relativas às implantações que possam afetar adversamente a segurança e a regularidade das operações aéreas, bem como a necessidade de que obras nos entornos dos aeródromos sejam autorizadas.

Veja-se que a não observância dos limites delineados na norma causam *impacto nas operações aéreas*, razão pela qual resta autorizada a adoção do procedimento previsto no item 8.1.13 da ICA 11-3 de 2020, que assim dispõe:

8.1.13. Quando for observado, durante a análise de um processo de OPEA, em construção ou concluído, que este causa efeito adverso às operações

de um aeródromo ou de um heliponto ou, ainda, ao funcionamento de um auxílio à navegação aérea, o Órgão Regional do DECEA deverá adotar as ações previstas na ICA 63-19, que trata dos critérios de análise técnica da área de aeródromos (AGA), de forma a garantir a segurança e a regularidade das operações aéreas, além de notificar a JJAER e o(s) Município(s) que detêm o uso e a ocupação do solo para a adoção das medidas cabíveis.
(BRASIL, 2020b)

Pelo exposto, tratando sobre os critérios de análise técnica de aeródromos (AGA), ao se identificar um objeto que, por ventura, causaria efeito prejudicial às operações de um aeródromo, caberia ao Órgão Regional do DECEA realizar o Estudo Aeronáutico com finalidade de concluir, sob o ponto de vista do controle do espaço aéreo, se o objeto identificado, por meio do processo de solicitação de implantação de OPEA, causa efeito adverso à segurança ou à regularidade das operações aéreas no Aeródromo.

Diante dessa conclusão e, em obediência ao art. 18, II, da Lei Complementar nº 97/1999, que estabelece as atribuições subsidiárias particulares da Aeronáutica em prover a segurança da navegação aérea, *deve-se incluir o obstáculo nas publicações aeronáuticas como medida mitigadora de caráter temporário*, a fim de alertar os aeronavegantes, até que a porção de espaço aéreo seja definitivamente desobstruída para os efeitos dos arts. 43 e 44 do CBA.

Por conseguinte, deve-se dar ciência àquele que construiu e/ou detém a propriedade do objeto identificado, concedendo-se um prazo para regularização e/ou execução da medida imposta.

É necessário salientar, desde logo, que a medida preventiva acima referida não sana a gravidade da edificação irregular, que compromete a segurança nas operações das aeronaves no aeródromo.

E ainda que não residam dúvidas quanto à aplicabilidade do procedimento administrativo a quaisquer bens, quer sejam privados ou públicos, a norma de maneira acertada preocupa-se com os potenciais riscos à segurança operacional ou que afetem adversamente a regularidade das operações aéreas, independentemente da natureza do aeródromo.

4. AÇÕES DO DECEA

O Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), organização pertencente ao Comando da Aeronáutica (COMAER), tem por finalidade planejar, gerenciar e controlar as atividades relacionadas ao controle do

espaço aéreo, a proteção ao voo, ao serviço de busca e salvamento e com as telecomunicações do Comando da Aeronáutica.

A Portaria nº 2.030/GC3 de 22 de novembro de 2019, que aprova o Regulamento do Departamento de Controle do Espaço Aéreo - ROCA 20-7/2019, assim dispõe:

Art. 4º Ao DECEA compete:

I - gerenciar as atividades relacionadas com o controle do espaço aéreo, com a proteção ao voo, com o serviço de busca e salvamento e com as telecomunicações do COMAER, proporcionando, também, o apoio logístico e a segurança de sistemas de informação necessários à realização dessas atividades;

II - estabelecer a ligação com órgãos externos ao COMAER, nos assuntos relativos à sua área de atuação;

III - propor a política, elaborar programas e planos, bem como estabelecer normas, princípios e critérios pertinentes à sua área de atuação;

IV - conceber, planejar, projetar, executar e fiscalizar a implantação de sistemas, equipamentos e infraestrutura específicos para as atividades de gerenciamento e controle do espaço aéreo brasileiro e de telecomunicações aeronáuticas do COMAER;

V - propor as necessidades de pesquisa e desenvolvimento, visando à racionalização do material necessário às suas atividades;

VI - procurar, selecionar e cadastrar as fontes logísticas, visando à mobilização, na sua área de atuação;

VII - apurar e julgar, por intermédio da Junta de Julgamento da Aeronáutica, as infrações das regras de tráfego aéreo cometidas por agente civil ou militar, previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) e na legislação complementar, bem como adotar as providências administrativas que incluam o processamento, a cobrança de multas, a aplicação de penalidades e o reconhecimento dos respectivos recursos;

VIII - processar a cobrança das Tarifas da Navegação Aérea;

IX - homologar empresas para execução e/ou prestação de serviços relativos às suas atividades;

X - certificar produtos de interesse do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB) para aplicação no controle do espaço aéreo brasileiro; e

XI - gerenciar o SISCEAB, o Sistema de Telecomunicações do COMAER (STCA), o Sistema de Busca e Salvamento Aeronáutico (SISSAR) e o Sistema de Proteção ao Voo (SPV).
(BRASIL, 2019)

Assim, considerando a competência do órgão e as classificações/subclassificações trazidas pela lei ordinária, se constatada uma das irregularidades (discrepância entre o projeto apresentado ao COMAER e a construção ou modificação efetivamente realizada pelo operador de aeródromo ou seu representante legal; discrepância entre o projeto apresentado ao COMAER e o apresentado à ANAC; ou operação no aeródromo sem adoção das medidas mitigadoras elencadas na deliberação favorável do COMAER), que possam afetar adversamente a segurança ou a regularidade das operações aéreas, poderá o órgão do DECEA: (i) impor, diretamente, restrições à operação do aeródromo (militar); (ii) solicitar a exclusão *ex officio* do cadastro de aeródromos à ANAC que imponha restrições à operação do aeródromo, no caso dos aeródromos privados, ou à Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC/MInfra), no caso dos aeródromos públicos, de acordo com a norma interna do COMAER (BRASIL, 2020b)⁷.

Todavia, considerando que a existência de objetos, que desrespeitem o previsto nas normas vigentes, podem impor limitações à plena utilização das capacidades operacionais de um aeroporto ou de uma porção de espaço aéreo,

7 6.2.9 AÇÕES DO DECEA

6.2.9.1 Receber do Órgão Regional do DECEA, por meio do SysAGA, a solicitação de autorização para a implementação das medidas mitigadoras, classificadas como inaceitável, necessárias ao restabelecimento da segurança e regularidade das operações aéreas no aeródromo.

6.2.9.2 Coordenar com o Chefe do SDOP a autorização para a implementação das medidas mitigadoras ou as ações necessárias ao restabelecimento da segurança e regularidade das operações aéreas no aeródromo.

6.2.9.3 Enviar para o Órgão Regional do DECEA, por meio do SysAGA, a autorização para a implementação das medidas mitigadoras ou as ações necessárias ao restabelecimento da segurança e regularidade das operações aéreas no aeródromo.

6.2.9.4 Receber eletronicamente do Órgão Regional do DECEA, por meio do SysAGA, a solicitação de suspensão temporária na operação no aeródromo.

6.2.9.5 Enviar eletronicamente ao Órgão Regional do DECEA, por meio do SysAGA, a autorização de suspensão temporária na operação no aeródromo.

6.2.9.6 Receber eletronicamente do Órgão Regional do DECEA, por meio do SysAGA, a solicitação da exclusão *ex officio* do cadastro de aeródromos da ANAC.

6.2.9.7 Solicitar à SAC/MInfra ou ANAC, conforme o caso, a exclusão *ex officio* do cadastro de aeródromos da ANAC.

6.2.9.8 Acompanhar junto à SAC/MInfra ou ANAC, conforme o caso, a exclusão *ex officio* e enviar eletronicamente, por meio do SysAGA, a notificação com os desdobramentos ao Órgão Regional do DECEA

ou seja, ocorrendo a discrepância entre o plano de zona de proteção e a realidade fática, o próprio Código Brasileiro Aeronáutico apresenta um novo passo, qual seja, a possibilidade de medida acautelatória de embargo de obra ou construção ou a eliminação de obstáculos levantados em desacordo com os referidos planos.

5. AÇÕES DA ANAC

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), entidade integrante da Administração Pública Federal Indireta - submetida a regime autárquico especial (art. 1º da Lei nº 11.182/2005) - e que possui personalidade jurídica *distinta* da União, promove o cadastramento de aeródromos de acordo com as especificações da Resolução nº 158, de 13 de junho de 2010. Ainda, compete à ANAC regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, bem como a segurança da aviação civil. Para melhor compreensão, transcrevem-se os seguintes trechos da Lei nº 11.182/2005 (BRASIL, 2005):

Art. 1º Fica criada a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, entidade integrante da Administração Pública Federal indireta, submetida a regime autárquico especial, vinculada ao Ministério da Defesa, com prazo de duração indeterminado.

[...]

Art. 4º A natureza de autarquia especial conferida à ANAC é caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes.

Art. 5º A ANAC atuará como autoridade de aviação civil, assegurando-se-lhe, nos termos desta Lei, as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência.

[...]

Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe: [...]

X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte

aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil; [...]

XXVII – proceder à homologação e emitir certificados, atestados, aprovações e autorizações, relativos às atividades de competência do sistema de segurança de voo da aviação civil, bem como licenças de tripulantes e certificados de habilitação técnica e de capacidade física e mental, observados os padrões e normas por ela estabelecidos; [...]

XXI – regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

XXII - aprovar os planos diretores dos aeroportos; (Redação dada pela Lei nº 12.462, de 2011)

XXIII - (revogado); (Redação dada pela Lei nº 12.462, de 2011)

XXIV – conceder ou autorizar a exploração da infra-estrutura aeroportuária, no todo ou em parte;

XXV - estabelecer o regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária, no todo ou em parte, e disciplinar a remuneração do seu uso; (Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022)

XXVI – homologar, registrar e cadastrar os aeródromos;

XXVII - (revogado); (Redação dada pela Lei nº 12.462, de 2011)

XXVIII - fiscalizar a observância dos requisitos técnicos na construção, reforma e ampliação de aeródromos e aprovar sua abertura ao tráfego; (Redação dada pela Lei nº 12.462, de 2011)

XXIX – expedir normas e padrões que assegurem a compatibilidade, a operação integrada e a interconexão de informações entre aeródromos;

XXX – expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de voo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive

quanto a equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem;

XXXI – expedir certificados de aeronavegabilidade;

XXXII - regular e fiscalizar os serviços aéreos prestados por aeroclubes, escolas e cursos de aviação civil; (Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022)

XXXIII – expedir, homologar ou reconhecer a certificação de produtos e processos aeronáuticos de uso civil, observados os padrões e normas por ela estabelecidos; [...]

Forçoso reconhecer, portanto, que, no âmbito federal, o legislador ordinário achou por bem retirar da Administração Direta Federal a atividade de regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, a segurança da aviação civil, bem como a atribuição de homologar, registrar e cadastrar os aeródromos, nos termos da Lei nº 11.182/2005.

Desse modo, conforme Art. 17, V, da Resolução nº 158/2010⁸ (BRASIL, 2010), àquela Agência Reguladora proverá, de ofício, a exclusão dos dados do cadastro quando, no caso de aeródromo privado, forem noticiados conflitos com normas municipais, distritais, estaduais e federais, bem como com aquelas referentes aos órgãos ambientais.

6. DO ARTIGO 45 DO CÓDIGO BRASILEIRO AERONÁUTICO

Identificado objeto construído sem autorização, de forma irregular e sem o cumprimento das exigências legais, *é imperativa a cessação do ilícito*, providência essa que deve ser alcançada em conformidade com o art. 45 do CBA.

Primeiramente, é válido conceituar o ato administrativo disposto pela referida norma. O embargo é a medida “usável nos casos em que se pretende obstar o prosseguimento de qualquer obra ou construção em andamento, prejudicial ao embargante” (SANTOS, 1946, p. 16).

Entende-se por embargo administrativo da obra a ordem de paralização dos trabalhos, emanada de autoridade competente para exercer a polícia das construções. Legitima-se o embargo pela Administração, quando o particular

8 Art. 17. A ANAC promoverá, de ofício, a exclusão dos dados do cadastro quando: [...]V - no caso de aeródromo privado, forem noticiados conflitos com normas municipais, distritais, estaduais e federais, bem como com aquelas referentes aos órgãos ambientais.

descumpre normas administrativas na construção licenciada, ou a realiza sem licença. (MEIRELES, 1996, p. 389).

Tal embargo pode ser extrajudicial, no exercício do poder de polícia, à luz do princípio da autoexecutoriedade dos atos administrativos ou ainda judicial, por pedido de tutela jurisdicional. Legitima-se o embargo pela Administração quando o particular descumpre normas técnicas ou administrativas na construção licenciada ou a realiza sem licença.

O art. 31 do mesmo diploma legal traz a definição de aeroporto, em seu inciso I, qual seja (BRASIL, 1986):

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;

A partir da leitura dos dispositivos fica claro que o legislador, ao outorgar poder de polícia à *autoridade aeronáutica* para embargar obras ou exigir eliminação de obstáculos, *limitou tal prerrogativa aos aeroportos*, isto é, aos aeródromos públicos, dotado de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas. Exclui-se, portanto, da autoridade da própria administração, a execução de medida acautelatória nos aeródromos privados.

O acerto do legislador ao estabelecer tal limite está no fato de que o poder de polícia somente pode ser exercido em razão de interesse público. Nesse sentido, a precisa lição do Professor José dos Santos Carvalho Filho elucidada a questão:

No que concerne ao benefício resultante do poder de polícia, constitui fundamento dessa prerrogativa do Poder Público o interesse público. A intervenção do Estado no conteúdo dos direitos individuais somente se justifica ante a finalidade que deve sempre nortear a ação dos administradores públicos, qual seja, o interesse da coletividade. É que esta mantém, em relação administradores públicos, qual seja, o interesse da coletividade aos administrados, de modo indistinto, nítida superioridade, pelo fato de satisfazer, como expressão de um dos poderes do Estado, interesses públicos. (CARVALHO FILHO, 2018, p. 144)

Neste ponto, torna-se necessário explanar acerca de noções de exequibilidade e de autoexecutoriedade de acordo com a melhor doutrina: Para Hely Lopes Meirelles a *exequibilidade ou operatividade* “é a possibilidade

presente no ato administrativo de ser posto imediatamente em execução”. Já a *autoexecutoriedade* “consiste na possibilidade que certos atos administrativos ensejam de imediata e direta execução pela própria Administração, independentemente de ordem judicial”. (MEIRELES, 1996, pp. 137-139).

Os autores mais modernos não se cansam de apontar esse atributo nos atos administrativos que o possuem. Entretanto, as nossas Administrações se mostram tímidas na sua utilização e a nossa Justiça, nem sempre atualizada com o Direito Público, em pronunciamentos, felizmente raros, tem pretendido condicionar a execução de atos tipicamente autoexecutórios à prévia apreciação judicial. Mas, em contraposição a esses julgados esporádicos e errôneos, firma-se cada vez mais a jurisprudência na boa doutrina, reconhecendo à Administração - especialmente quanto aos atos de polícia - “o poder de executar direta e imediatamente seus atos imperativos, independentemente de pedido cominatório ou mandado judicial” (*op. cit.*, p. 164).

Ademais, é cediço que a atividade de construir sujeita-se ao poder de polícia da municipalidade, podendo a Administração Pública embargar o prosseguimento da obra ou efetivar a demolição do que estiver irregular quando o particular construir sem licença e em desacordo com a legislação respectiva.

O Professor Hely Lopes Meirelles conceitua o Poder de Polícia como sendo a faculdade de que dispõe a Administração Pública para condicionar e restringir o uso e gozo de bens, atividades e direitos individuais, em benefício da coletividade ou do próprio Estado (MEIRELLES, 1996).

Na mesma esteira, o mestre Celso Antônio Bandeira de Mello pontua que se pode definir a Polícia Administrativa como (MELLO, 2006):

[...] a atividade da Administração Pública, expressa em atos normativos ou concretos, de condicionar, com fundamento em sua supremacia geral e na forma da lei, a liberdade e a propriedade dos indivíduos, mediante ação, ora fiscalizadora, ora preventiva, ora repressiva, impondo coercivamente aos particulares um dever de abstenção (*non facere*) a fim de conformar-lhes os comportamentos aos interesses sociais consagrados no sistema normativo”.

Isto posto, é incontroverso o poder da autoridade aeronáutica em embargar as obras ou exigir eliminação de obstáculos no tocante aos aeroportos - aeródromo público, independentemente de ordem judicial, mesmo que impliquem em suspensão das operações aéreas no local.

Configurado o interesse de agir, visto que a autoexecutoriedade afeita à pessoa política não retira desta a pretensão em valer-se de decisão judicial que lhe assegure a providência fática que almeja, pois nem sempre as

medidas tomadas pela Administração no exercício do poder de polícia são suficientes, como se lê do REsp 1.651.622/SP (BRASIL, 2017).

Por outro lado, havendo inércia do particular notificado - proprietário de aeródromo privado - não poderá a autoridade aeronáutica embargar/exigir eliminação sem manifestação prévia do judiciário. Isto porque, o poder de polícia administrativa no tocante ao aeródromo privado foi mitigado, limitando-se ao aspecto de aprovar o Plano Básico de Zona de Proteção de forma a afastar potenciais riscos à segurança operacional ou que afetem adversamente a regularidade das operações aéreas.

Depreende-se, por conseguinte, que os aeródromos privados distanciam-se da noção de serviço público, na medida em que sua utilização é restrita ao proprietário ou a quem ele permita o uso da infraestrutura. A exploração do aeródromo não configura uma atividade destinada à coletividade, porquanto representa um bem dedicado tão somente ao uso particular de seu proprietário, vedada qualquer exploração comercial.

Conforme destacado, caberá tão somente ao DECEA solicitar à SAC/MInfra ou ANAC, conforme o caso, a exclusão *ex officio* do cadastro de aeródromos da ANAC, e posteriormente, acompanhar junto à SAC/MInfra ou ANAC, a exclusão *ex officio* e enviar eletronicamente, por meio do SysAGA, a notificação com os desdobramentos ao Órgão Regional do DECEA.

Por fim, a União não pode se imiscuir na execução do Plano Diretor de Município. É importante observar-se os seguintes dispositivos constitucionais:

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;

[...]

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

§ 1º O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana. [...]
(BRASIL, 1988)

Depreende-se, no tocante à política urbana, que o protagonismo é do Município, tendo como principal instrumento o Plano Diretor. Portanto, não compete à União intervir nessa seara, sob pena de invadir competência constitucional de outro ente federativo autônomo, nos termos do art. 18, *caput*⁹, da Constituição Federal de 1988.

CONCLUSÃO

O presente trabalho abordou as hipóteses de embargo de obra e/ou eliminação de obstáculos por ato administrativo, sob a perspectiva do poder de polícia conferido à autoridade aeronáutica diante das normas em vigor.

De início, viu-se que no tocante ao aeródromo privado o poder de polícia foi mitigado, limitando-se ao aspecto de aprovar o Plano Básico de Zona de Proteção, de forma a afastar potenciais riscos à segurança operacional ou que afetem adversamente a regularidade das operações aéreas.

Em seguida, pontuou-se que os aeródromos privados representam interesses meramente particulares, afastando a competência específica do COMAER para embargar/eliminar OPEAs que venham a ocasionar eventuais prejuízos operacionais.

Nesse contexto, o *Comando da Aeronáutica - COMAER* - a quem cabe, como dito, prover a segurança da navegação aérea - *apenas aprovaria o Plano Básico de Zona de Proteção (PBZPA) dos aeródromos*, conforme determina o art. 44, § 2º, do CBA.

Desse modo, enquanto o Aeródromo Privado permanecer registrado junto à ANAC, o Plano Básico de Zona de Proteção (PBZPA) deve permanecer em vigor, cabendo ao Município respectivo compatibilizar o zoneamento do uso do solo, nas áreas vizinhas ao aeródromo, às restrições especiais constantes do plano aprovado, nos termos dos arts. 43 e 44, § 4º, do CBA.

Por conseguinte, cabe ao Operador do Aeródromo Privado adotar as medidas cabíveis (inclusive judiciais) para exigir a eliminação dos obstáculos (OPEA).

Assim, restaram-se esclarecidos os limites procedimentais quando verificadas violações à segurança da navegação aérea especialmente aos

⁹ 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.

aeródromos privados, por conseguinte, a aplicabilidade do art. 45 do CBA e sua regulamentação no âmbito do COMAER.

REFERÊNCIAS

BRASIL. *Agência Nacional de Aviação Civil*. Resolução ANAC nº 158, de 13 de julho de 2010. Dispõe sobre a autorização prévia para a construção de aeródromos e seu cadastramento junto à ANAC.

BRASIL. *Comando da Aeronáutica*. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Portaria nº 1.424/GC3, de 14 de dezembro de 2020a. Aprova a edição da ICA 11-408 “Restrições aos objetos projetados no espaço aéreo que possam afetar adversamente a segurança ou a regularidade das operações aéreas”.

BRASIL. *Comando da Aeronáutica*. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Portaria nº 1.425/GC3, de 14 de dezembro de 2020b. Aprova a reedição da ICA 11-3 “Processos da Área de Aeródromos (AGA) no âmbito do COMAER”.

BRASIL. *Comando da Aeronáutica*. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Portaria nº 1.426/GC3, de 14 de dezembro de 2020. Aprova a reedição da ICA 11-4 “Processos para análise de projetos de construção ou modificação de aeródromos militares”.

BRASIL. *Comando da Aeronáutica*. Gabinete do Comando da Aeronáutica. Portaria nº 2.030/GC3 de 22 de novembro de 2019. Aprova o Regulamento do Departamento de Controle do Espaço Aéreo - ROCA 20-7/2019.

BRASIL. *Decreto nº 11.237, de 18 de outubro de 2022*. Aprova as Estruturas Regimentais e os Quadros Demonstrativos dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança do Comando da Aeronáutica do Ministério da Defesa e da Caixa de Financiamento Imobiliário da Aeronáutica e remaneja e transforma cargos em comissão e funções de confiança.

BRASIL. *Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999*. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas.

BRASIL. *Lei nº 11.182 de 27 de setembro de 2005*. Cria a Agência Nacional de AVIAÇÃO Civil – ANAC, e dá outras providências.

BRASIL. *Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986*. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

BRASIL. *Superior Tribunal de Justiça*. Recurso Especial nº 1.651.622/SP. Relator: Ministro Herman Benjamin. 2017. Disponível em: <https://processo.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=1586481&num_registro=201700028580&data=20170418&formato=PDF>. Acesso em 10 ago. 2023.

MEIRELLES, Hely Lopes. *Direito Administrativo Brasileiro*. 25ª Edição. São Paulo: Malheiros, 1996.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. *Curso de Direito Administrativo*. São Paulo: Malheiros, 2006.

PACHECO, José da Silva. *Comentários ao Código Brasileiro de Aeronáutica*. 4ed. Rio de Janeiro, Forense, 2006.

SANTOS, João Manoel de Carvalho. *Repertório Enciclopédico do Direito Brasileiro*. Volume 20. Rio de Janeiro, 1947, p. 16.