

A TUTELA DA SEGURANÇA DE VOO EM FACE DO USO DO SOLO NO ENTORNO DE AERÓDROMOS - O PODER DE POLÍCIA AERONÁUTICO À LUZ DA PORTARIA N.º 256/GC5, DE 2011 - COMAER

Aloysio Cavalcanti Lima¹

Artigo submetido em: 17/07/2012

Aceito para publicação em: 03/09/2012



Fotografia © Juca Varella/Folhapress

RESUMO: O presente estudo trata da preservação da segurança de voo, nomeadamente do respeito aos planos de zoneamento traçados pela autoridade aeronáutica. Aborda a competência de planejamento e fiscalização dos empreendimentos localizados no entorno dos aeródromos. Salienta a autoexecutoriedade das medidas administrativas tendentes à eliminação dos riscos ao transporte aéreo e os limites de convalidação de empreendimentos ofensivos à aeronavegação.

PALAVRAS-CHAVE: Aeronáutica. Servidão. Poder de polícia. Autoexecutoriedade. Riscos. Preservação. Segurança.

¹ Juiz Federal Substituto da 8ª Vara - AL, Bacharel em Direito pela Universidade Federal de Alagoas - UFAL

1 INTRODUÇÃO

A exploração da navegação aérea é traço da atual sociedade de riscos. Em nome do encurtamento de distâncias e da aproximação dos agentes econômicos, são tolerados os perigos inerentes ao meio de transporte aéreo. A redução das ameaças ao deslocamento de pessoas e bens, entretanto, deve ser constante preocupação dos atores envolvidos no processo, ainda que as medidas de precaução atinjam o interesse de particulares.

A autoridade aeronáutica assume fundamental importância no planejamento e fiscalização de empreendimentos que atentem contra a segurança do voo, sobretudo no entorno de aeródromos. A par de regulamentar a atividade aérea, incumbe ao Comando da Aeronáutica - COMAER o pleno exercício do poder de polícia, que compreende desde recomendações mitigadoras do risco a aeronaves até providências para remoção de obstáculos indevidamente impostos por particulares.

2 SERVIDÃO AERONÁUTICA

A Constituição Federal outorga à União a competência privativa para legislar sobre direito aeronáutico (artigo 22, I). Especificamente sobre a tutela da segurança de voo no entorno de aeródromos, o comando constitucional é densificado pelo Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei n.º 7.565, de 19 de dezembro de 1986), que dispõe sobre a proteção da zona aeroportuária, *verbis*:

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 embaraçar as operações de aeronaves ou causar interferência nos sinais dos auxílios à radionavegação ou dificultar a visibilidade de auxílios visuais.

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. (OBS: competência delegada ao Comandante da Aeronáutica pelo artigo 23, inciso XXVI, do Decreto nº 6.834, de 30 de abril de 2009).

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

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

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

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.

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.

Lançadas as bases normativas dos regulamentos aeronáuticos emitidos pelo COMAER, delimita-se o objeto do presente estudo aos empreendimentos que oferecem riscos à aviação, nos termos da Portaria n.º 256/GC5, de 2011.²

A compreensão da temática exige a definição do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo, entendido como o “conjunto de superfícies limitadoras de obstáculos que estabelece as restrições impostas ao aproveitamento das propriedades dentro da zona de proteção de um aeródromo” (art. 2º, XLII, da Portaria n.º 256, GC5). Trata-se de verdadeira zona de restrição que inibe a todos de promoverem empreendimentos potencialmente lesivos à aviação.

Com base em critérios técnicos, a autoridade aeronáutica traça verdadeira zona de exclusão de obstáculos aéreos. Demarca os limites de tolerância para que os objetos/obras possam se projetar no espaço sem afetar adversamente a segurança e a regularidade das operações de voo. Esses limites subdividem-se em superfícies limitadoras de obstáculos aeródromos/helipontos, limitadoras de obstáculos de auxílio à navegação aérea e limitadoras de obstáculos de procedimentos de navegação aérea.³

Ao presente estudo, importam as superfícies limitadoras que previnem possíveis colisões de aeronaves com os obstáculos propriamente ditos (art. 2º, XLII, da Portaria n.º 256, GC5). Trata-se de verdadeira servidão aeronáutica, definida por José da Silva Pacheco, como “as limitações necessárias à realização de operações de decolagem e aterrissagem das aeronaves assim como ao controle e direção destas, tanto no aeródromo como em sua aproximação, implicando em última análise, em benefício da navegação aérea, tendo em vista a inviolabilidade do direito-garantia à segurança e à vida”.⁴

2 A normatização aeronáutica foi extraída da aula “A Judicialização da Área de Segurança Aeroportuária”, ministrada pelo Tenente Renato Bretas Ribeiro, Adjunto Jurídico da Consultoria Jurídica do Comando da Aeronáutica – COJAER, no seminário “O Papel do Poder Judiciário na Segurança de Voo”, promovido pela Escola da Magistratura Federal da 5ª Região.

3 Cf. art.1º da Portaria n.º 256 – CG5.

4 PACHECO, José da Silva. Das Limitações de Ordem Pública e Social, nas Zonas de Proteção de Aeródromos e helipontos, em Prol da Segurança da Navegação Aérea. Revista Brasileira de Direito Aeroespacial. Disponível em: <http://www.sbda.org.br/revista/Anterior/1698.htm> <<http://jus.com.br/revista/texto/21746>>. Acesso em: 14 maio 2012.

3 PODER DE POLÍCIA AERONÁUTICO - AUTOEXECUTORIEDADE DOS ATOS ADMINISTRATIVOS

A violação dos domínios da servidão aeronáutica configura o que se denomina por efeito adverso, cujas hipóteses de ocorrência encontram-se estabelecidas no art. 89 da Portaria n.º 256, CG5:

Art. 89. Um objeto ou uma atividade pode afetar adversamente a segurança ou a regularidade das operações aéreas se:

I - sua altitude/altura ultrapassar as superfícies limitadoras de obstáculos de aeródromos/helipontos, de auxílios a navegação aérea e de procedimentos de navegação aérea previstas nesta Portaria;

II - sua dimensão, estrutura física, material empregado, radiação eletromagnética ou condição inercial afetar a operação de sistemas de telecomunicações, vigilância ou demais auxílios à navegação aérea;

III - restringir a visualização da torre de controle com relação às pistas de pouso, de táxi, helipontos, circuito de tráfego, ou de outras áreas consideradas importantes para a prestação do serviço de controle de aeródromo;

IV - causar impacto na capacidade e/ou eficiência das operações em um aeródromo/heliponto;

V - afetar o comprimento de uma pista planejada ou existente de um aeródromo; ou

VI - for considerado implantação de natureza perigosa e estiver localizado nas Superfícies de Aproximação, Decolagem e Transição, com exceção de raios laser, que devem ser tratados nos termos do art. 66.

Verificada a ocorrência dessas irregularidades, imperiosa a comunicação do fato à Advocacia Geral da União e ao Ministério Público Federal, para providências cabíveis (art. 95, VII da Portaria n.º 256 – CG5). Essa providência, porém, não anula as prerrogativas da autoridade aeronáutica em promover, *manu militari*, o embargo e a desobstrução dos obstáculos que ofereçam riscos a aeronaves e à operação dos aeródromos.

Nesse sentido, dispõe o art. 102, Portaria n.º 256 – CG5, *verbis*:

Art. 102. Na infração às normas estabelecidas nesta Portaria, bem como na legislação complementar, o

COMAER, por intermédio da Junta de Julgamento da Aeronáutica, poderá impor as seguintes providências administrativas:

(...)

IV - embargo de implantação móvel ou fixa de qualquer natureza; e

V - eliminação de obstáculos contrários aos Planos.

Também o disposto no Código Brasileiro de Aeronáutica:

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.

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.

Os dispositivos transcritos dispõem que as sanções e medidas aplicáveis aos empreendimentos potencialmente lesivos à navegação independem de intervenção judicial. Emanam do poder de autoexecutoriedade dos atos administrativos, definido por Diógenes Gasparini como:

a qualidade do ato administrativo que dá ensejo à Administração Pública de, direta e imediatamente, executá-lo. (...) A Administração Pública executa-os independentemente de qualquer recurso ao Judiciário e, se for o caso, mediante o uso da força. (...) a auto-executoriedade é indispensável à eficaz garantia do interesse público.⁵

Muitas vezes, os riscos são tão elevados que os usuários e os operadores do sistema aeroviário não podem aguardar a intervenção do Estado-Juiz. Nessas hipóteses, sequer o contraditório poder ser oportunizado ao empreendedor na via administrativa. Com efeito, poderia a autoridade aeronáutica tolerar a edificação de prédios acima dos limites de altura no entorno de aeródromos, enquanto se

5 Direito Administrativo. 13ª edição. São Paulo: Saraiva, 2008. pp. 77-78.

percorre a trilha procedimental? A vida de centenas ou milhares de pessoas estaria cotidianamente em risco tivesse o órgão fiscalizador de aguardar o desfecho do procedimento administrativo. Afinal “dado o regime de utilização da autoexecutoriedade, não resta dúvida quanto a sua incompatibilidade com o princípio do contraditório e da ampla defesa. Assim, executa-se o ato, e o eventual prejudicado nada pode reclamar pela inobservância desse princípio”.⁶

Ressalte-se que se a edificação irregular foi erigida após a publicação do plano de segurança aeronáutico, não é devida ao empreendedor qualquer indenização (artigos 45 e 46 do Código Brasileiro de Aeronáutica).

Bem por isso, nada há de ilegal a que a autoridade aeronáutica, por exemplo, promova o embargo de obra ou a remoção de obstáculos contrários ao Plano Específico de Zona de Proteção de Aeródromos.

Daí porque se entende carente a ação proposta pela Advocacia da União ou pelo Ministério Público, à míngua de interesse de agir, quando a Administração abdica de suas prerrogativas, designadamente da autoexecutoriedade de seus atos, e transfere a responsabilidade de dar cumprimento à legislação ao Poder Judiciário. É poder-dever da autoridade aeronáutica promover a desobstrução ou a demolição do empreendimento irregular. Apenas na hipótese de resistência às investidas da Administração, será o caso de acorrer-se às portas da Justiça.

A comunicação de irregularidades prevista no art. 95, VII, da Portaria n.º 256 – CG5, antes de se traduzir em documentação indispensável ao ajuizamento de ação demolitória ou inibitória, deve constituir-se em fator desencadeante do embargo ou destruição do empreendimento ilegal.⁷ É função da advocacia pública orientar o agente administrativo a esgotar os meios legais de repressão a ilícitos.⁸

6 GASPARINI. Diogenes. Direito Administrativo. 13ª edição. São Paulo: Saraiva, 2008. p. 78.

7 Cf. art. 97, VII, da Portaria n.º 256-CG5. A prática forense demonstra que, ao receber a notícia de irregularidades, órgãos de representação judicial promovem, de plano, ações judiciais, sem qualquer recomendação para que, antes, se intentem as medidas administrativas cabíveis.

8 Lei Complementar n. 75-93: Art. 11 - Às Consultorias Jurídicas, órgãos administrativamente subordinados aos Ministros de Estado, ao Secretário-Geral e aos demais titulares de Secretarias da Presidência da República e ao Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas, compete, especialmente: I - assessorar as autoridades indicadas no caput deste artigo; (...) V - assistir a autoridade assessorada no controle interno da legalidade administrativa dos atos a serem por ela praticados ou já efetivados, e daqueles oriundos de órgão ou entidade sob sua coordenação jurídica.

Na seara ambiental, tal entendimento tem recebido guarida, o que se aplica, *mutatis mutandis*, ao afastamento dos riscos aéreos. Embora o presente estudo perfilhe tese (minoritária)⁹, conclui-se que a inafastabilidade do controle jurisdicional não deve ocultar o receio da Administração de promover medidas definitivas e drásticas.

Eis precedentes:

AMBIENTAL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. EDIFICAÇÃO DE OBRA. ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE. DEMOLIÇÃO. PREQUESTIONAMENTO. **A ocupação de Área de Preservação Permanente (APP), espaço ecologicamente protegido e que não pode ser habitado, deve ser coibida, pois ela se destina a garantir o bem estar da população humana, cuja ocupação desordenada põe em risco a vida de seus ocupantes. . Tratando-se de obra clandestina, já que sem prévia aprovação do projeto ou sem alvará de licença para construção, ou mesmo sem licença ambiental, deve ser imediata e sumariamente embargada pela Administração que poderia, até mesmo na esfera de seu Poder de Polícia, efetivar sua demolição, sendo certo que a demolição de obra clandestina em área de preservação permanente não acarreta direito a nenhuma reparação ou indenização. Prequestionamento quanto à legislação invocada estabelecido pelas razões de decidir.**¹⁰

AGRAVO. IBAMA. INTERESSE PROCESSUAL. ACP. PRETENSÃO RESISTIDA. **Demonstrada pretensão resisitida, há interesse de agir do IBAMA para ajuizamento de ação civil pública par compelir degradador ambiental a recuperar área degradada. Inafastabilidade constitucional do acesso à jurisdição.**¹¹

PROCESSUAL CIVIL. EMBARGOS DE DECLARAÇÃO. NÃO CARACTERIZADA AS HIPÓTESES LEGAIS

9 O entendimento que propugna a desnecessidade de prévia medida administrativa predomina na jurisprudência. Nesse sentido: STJ. RESP 200601240670, CASTRO MEIRA - SEGUNDA TURMA, DJE DATA:16/06/2010 RT VOL.:00901 PG:00158; e STJ. RESP 200600501307, FRANCISCO FALCÃO - PRIMEIRA TURMA, DJ DATA:25/05/2006 PG:00199.

10 TRF4, AC 2007.72.04.000688-9, Terceira Turma, Relator Nicolau Konkel Júnior, D.E. 07/04/2010 (grifo nosso).

11 TRF4, AC 5003920-27.2010.404.7200, Terceira Turma, Relator para Acórdão Guilherme Beltrami, D.E. 18/10/2010 (grifo nosso).

(ARTS. 535 USQUE 538 DO CPC). INEXISTÊNCIA NA DECISÃO ATACADA DE OMISSÃO, CONTRADIÇÃO OU OBSCURIDADE. (...) 2. Quanto à alegação do Embargante de que o acórdão embargado deixou de apreciar a questão de não ser o caso de demolição de obra, prevista no art. 72 da Lei 9.605/98, mas de residência já habitada, observa-se que o julgado colegiado a enfrentou expressamente, quando decidiu que “o fato de possivelmente a malsinada construção se tratar de residência não impede a aplicação da sanção administrativa de demolição pela Administração” (fls. 150). 3. No que refere à alegação de omissão do julgado por não analisar o fato de que “se o IBAMA invadisse à força a casa do embargado para fins de demoli-la, ofenderia o art. 5º, XI, da CF e o art. 150 do Código Penal”, observa-se que o mesmo diz respeito exclusivamente ao mérito da questão posta à apreciação do Judiciário, o qual não foi enfrentado por ter o acórdão vergastado entendido ser caso de extinguir o feito sem mérito ante o reconhecimento da falta de interesse de agir do IBAMA em pleitear a demolição do imóvel em tela. **4. Por não ter enfrentado o mérito da questão, o acórdão nem autorizou nem desautorizou a demolição do bem, deixando tal responsabilidade a cargo da Administração, a qual, repita-se, após prévio procedimento administrativo, deverá analisar a questão utilizando-se dos atributos do poder de polícia que lhe são conferidos por lei, como o da autoexecutoriedade.** 5. Não há qualquer obscuridade/contradição no acórdão por ter ele reconhecido a falta de interesse de agir quanto ao pedido de demolição de obra (inclusive porque não houve a imprescindível instauração de procedimento administrativo com o fim exclusivo de aplicar tal sanção), nada impedindo que o feito prossiga com relação ao segundo pedido deduzido na inicial, qual seja, o de reparação civil dos danos ambientais, que não se confunde com o primeiro. 6. É incabível, em sede de embargos de declaração, a busca por novo julgamento da matéria já expressamente decidida na decisão combatida. 7. Os embargos de declaração não se prestam à pretensão de rejuízo da causa, nem são cabíveis para fins de prequestionamento, na ausência de omissão, obscuridade ou contradição. 8.

Não estão caracterizadas nenhuma das hipóteses legais previstas para interposição dos embargos declaratórios (CPC, arts. 535 usque 538). 9. Embargos Declaratórios não providos.¹²

Forçosa a conclusão, portanto, ser poder-dever da autoridade aeronáutica promover as medidas inerentes ao poder de polícia, seja para embargo ou para demolição de construções que violem os ditames dos planos de proteção da navegação aérea. Com a recalcitrância do agente nocivo à aeronavegação, aí sim, será oportuno o socorro à via judiciária.

Ao atuar energeticamente, mas dentro das balizas jurídicas, a autoridade aeronáutica estará evitando a convalidação de ilegalidades. Em se coibindo a construção do empreendimento ilícito no nascedouro, será inviável cogitar-se da aplicação da teoria do fato consumado¹³. Noutros dizeres, a obra clandestina não deverá receber a chancela estatal pelo simples fato de encontrar-se pronta e acabada.¹⁴

E nem se invoque o disposto no artigo 94 da Portaria n.º 256 – CG5, para o fim de, convenientemente, acomodar-se as obras ilícitas, com respaldo em parecer favorável das autoridades locais. Tal dispositivo tem incidência excepcional e busca preservar empreendimentos, que embora apresentem riscos à aviação, revestem-se de fundamental valor social.¹⁵

12 TRF 5. EDAC 20028200009336701, Desembargador Federal Francisco Barros Dias, - Segunda Turma, DJE - Data: 22/04/2010 - Página: 183 – grifo nosso.

13 Entende-se que se a autoridade aeronáutica tivesse promovido as medidas de embargo e/ou demolição tempestivamente teria sido desnecessário o ajuizamento de duas das ações mais emblemáticas em sede de Direito Aeronáutico: o processo n.º 2006.51.01.001722-7 (14ª Vara Federal da Seção Judiciária do Rio de Janeiro) para embargo da construção de hospital no entorno do aeroporto de Jacarepaguá, e o processo n.º 0000792-94.2011.4.05.8308 (17ª Vara da Seção Judiciária de Pernambuco) para demolição da antena de telefonia de celular nas proximidades do aeródromo de Petrolina-PE.

14 Em determinadas ocasiões, o decurso do tempo e os valores aplicados no empreendimento desestimulam a correção do ilícito. No ponto: “Não se pode desprezar que a ocorrência do fato superveniente - consubstanciado no reconhecimento de que a edificação está adequada ao Plano Diretor -, se existente ao tempo do ajuizamento da ação, não haveria imposição de qualquer meio coercitivo para que o devedor cumprisse a obrigação. Dessa forma, não subsiste a incidência das astreintes. Aplicação da teoria do fato consumado. - Recurso especial não conhecido”. (STJ. RESP 200200789650, FRANCIULLI NETTO, STJ - SEGUNDA TURMA, DJ DATA:08/09/2003 PG:00286.)

15 Art. 94, Portaria n.º 256-CG5: Se a solicitação de uma implantação não atender aos requisitos técnicos estabelecidos, nesta Portaria e nas demais normas vigentes, e o Poder Municipal/Estadual manifestar-se, oficialmente, pelo interesse público na referida implantação, o DECEA informará as restrições necessárias às operações do aeródromo, para garantir a segurança da navegação aérea; e se, ainda assim, for ratificado pelo Poder Municipal/Estadual o interesse público no empreendimento, o Comandante da Aeronáutica poderá emitir portaria, autorizando a implantação, e o DECEA emitirá a documentação necessária a mitigação dos efeitos adversos e a manutenção do nível de segurança operacional.

Em virtude disso, as providências mitigadoras de risco devem ser exceção e não regra, posto que, inevitavelmente, embaraçam a operação de aeronaves e aeroportos, impondo-se à coletividade sacrifícios (adaptações), em prol de interesses particulares. Transigir nas diretrizes da segurança de voo é operar no limite entre tragédias e preservação de vidas.¹⁶

4 CONCLUSÃO

Ao cabo do exposto, é possível sintetizar-se as seguintes ideias:

- i. a preservação da segurança aeronáutica é bem difuso da sociedade, que exige constante vigilância do Estado;
- ii. a implantação do espaço de exclusão de empreendimentos irregulares constitui servidão aeronáutica, de observância obrigatória por entes públicos e particulares;
- iii. o poder de polícia aeronáutico objetiva tutelar os espaços de servidão, tendo como prerrogativa a autoexecutoriedade de suas medidas, sobretudo o embargo-demolição de obras, sendo poder-dever da Administração adotá-las, independentemente de recurso ao Poder Judiciário, salvo na hipótese de resistência do empreendedor irregular;
- iv. as medidas mitigadoras previstas em portaria do COMAER devem ter incidência reservada para empreendimentos de relevante valor social, haja vista que sua banalização pode atrair riscos à operação das atividades aéreas.

¹⁶ A propósito de adaptações, fato, no mínimo curioso, ocorreu com processo nº 2006.51.01.001722-7 (14ª Vara Federal da Seção Judiciária do Rio de Janeiro). Em primeira instância, a União obteve liminar para embargo da obra de hospital no entorno do aeroporto de Jacarepaguá, pois violava os planos de zoneamento e ruído, e específico da zona de proteção. Exauridas as instâncias recursais, a paralisação das obras foi mantida. Contudo, coincidentemente, um dia antes do trânsito em julgado da decisão no âmbito do Superior Tribunal de Justiça, a autoridade aeronáutica revogou a portaria que tornava clandestino o empreendimento, regularizando a situação outrora ilícita. O processo foi extinto sem resolução de mérito. Informações constantes da aula “A judicialização da área de segurança aeroportuária”, ministrada pelo Tenente Renato Bretas Ribeiro, Adjunto Jurídico Consultoria Jurídica Adjunta do Comando da Aeronáutica – COJAER, no seminário “O papel do Poder Judiciário na segurança de voo”, promovido pela Escola da Magistratura Federal da 5ª Região.

**THE PROTECTION OF FLIGHT SAFETY IN FACE OF LAND
USE IN AERODROME SURROUNDING AREAS – AERONAUTICS’
POWER OF POLICE IN THE LIGHT OF THE DIRECTIVE
No. 256/GC5/2011 - COMAER**

ABSTRACT: This study deals with the preservation of flight safety, mainly with respect to the zoning plans outlined by the aviation authority. It addresses the competence of planning and supervising the enterprises located in the vicinity of aerodromes. It stresses the autoexecutoriness of the administrative measures aimed at eliminating risks to air transport, and the limits for convalidation of ventures potentially harmful to air navigation.

KEYWORDS: Aeronautics. Easement. Power of police. Auto-executoriness. Risks. Preservation. Safety.

REFERÊNCIAS

- GASPARINI, D. **Direito Administrativo**. 13 ed. São Paulo: Saraiva, 2008.
- PACHECO, J. S. Das limitações de ordem pública e social, nas zonas de proteção de aeródromos e heliportos, em prol da segurança da navegação aérea. **Revista Brasileira de Direito Aeroespacial**, n. 80, jul. 2000.
- RIBEIRO, R. B. **A judicialização da área de segurança aeroportuária**. In: CURSO O papel do Poder Judiciário na segurança de voo, Recife: Escola da Magistratura Federal da 5ª Região.
- BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **RESP 200601240670**. Relator Ministro Castro Meira. Segunda Turma. Publicação em 16 jun. 2010.
- BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **RESP 200600501307**. Relator Ministro Francisco Falcão. Primeira Turma. Publicação em 25 maio 2006.
- BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **RESP 200200789650**. Relator Ministro Franciulli Netto. Segunda Turma. Publicação em 08 set. 2003.
- BRASIL. Tribunal Regional Federal da 4ª Região. **AC 2007.72.04.000688-9**. Relator Nicolau Konkel Júnior. Terceira Turma. Publicação em 07 abr. 2010.
- BRASIL. Tribunal Regional Federal da 4ª Região. **AC 5003920-27.2010.404.7200**. Relator para Acórdão Guilherme Beltrami. Publicação em 18 out. 2010.

BRASIL. Tribunal Regional Federal da 5ª Região. **EDAC 20028200009336701**. Relator Francisco Barros Dias. Segunda Turma. Publicação em 22 abr. 2010.

BRASIL. Lei Complementar n. 73, de 10 de fevereiro de 1993. Institui a Lei Orgânica da Advocacia-Geral da União e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LCP/Lcp73.htm>. Acesso em: 26 maio 2012.

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/L7565.htm>. Acesso em: 26 maio 2012.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Portaria n. 256-CG5, de 13 de maio de 2011. Dispõe sobre as restrições relativas às implantações que possam afetar adversamente a segurança e a regularidade das operações aéreas, e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.decea.gov.br/wp-content/uploads/2011/05/portaria-256.pdf>>. Acesso em: 26 maio 2012.

