

**RESPONSABILIDADE CIVIL NO SETOR AÉREO:  
competências e impactos em face às atividades aeroportuárias causadas à  
sociedade e ao município de Governador Valadares - MG**

Danyela Carvalho Lopes<sup>1</sup>

Ronaldo Marinho<sup>2</sup>

**RESUMO**

O presente trabalho trata sobre a responsabilidade civil no setor aéreo, especificamente as competências e impactos das atividades aeroportuárias à sociedade e o Município, considerando as Leis Federais 11.182/05 e 7.565/86, bem como a Constituição Federal, com algumas questões ambientais. Neste desígnio, questiona-se: até que ponto a população e o Município são impactados pelas atividades aeroportuárias? A quem compete? Nesse sentido, o objetivo geral do trabalho é identificar quais são os benefícios e impactos gerados pelos aeroportos, de forma a verificar onde incide a responsabilidade jurídica do Estado em relação ao Município e aos habitantes. Especificamente, compreender quais são os danos sonoros causados aos habitantes nos arredores do aeroporto, bem como apontar os danos ecológicos produzidos pelas atividades aeroportuárias, além de demonstrar quais são as principais formas de gestão da infraestrutura com possíveis inconformidades de competências que possam afetar o desempenho do transporte aéreo e apresentar o que já vêm sendo feito, pelo Município de Governador Valadares - MG, em relação aos proveitos e efeitos ocasionados pelas atividades aeroportuárias. O trabalho tem como finalidade esclarecer como são tratadas as questões relacionadas às atividades aeroportuárias frente a questão da importância dos aeroportos e responsabilidade jurídica e ambiental sob os mesmos. Por meio da pesquisa bibliográfica, conclui-se que as leis federais já estão em vigor por alguns anos, mas ainda assim, é possível identificar alguns problemas nos aeroportos e redondezas. No entanto, pode se ter expectativas positivas, haja visto a União, juntamente com o estado, vem trabalhando para solucionar as demandas que persistem.

**PALAVRAS-CHAVE:** atividades aeroportuárias; responsabilidade civil; município; sociedade; meio ambiente.

**ABSTRACT**

This paper deals with civil liability in the air sector, specifically the competences and impacts of airport activities to society and the Municipality, considering Federal Laws 11.182 / 05 and 7.565 / 86, as well as the Federal Constitution, with some environmental issues. In this regard, the question arises: to what extent are the population and the Municipality impacted by airport activities? Who is it for? In this sense, the general objective of the work is to identify what are the benefits and impacts generated by the airports, in order to verify where the State's legal responsibility in relation to the Municipality and the inhabitants lies. Specifically, to understand what

---

<sup>1</sup> Graduada em Direito pela Faculdade de Direito do Vale do Rio Doce (Fadivale).

<sup>2</sup> Graduado em Direito pela Fadivale. Mestrado em Direito pela Universidad Autónoma de Assuncion. Professor de Direito Processual do Trabalho na Fadivale. Advogado.

are the sound damages caused to the inhabitants around the airport, as well as to point out the ecological damages produced by the airport activities, besides demonstrating what are the main forms of infrastructure management with possible non-conformities of competences that can affect the performance of air transport and present what has already been done, by the Municipality of Governador Valadares - MG, in relation to the income and effects caused by airport activities. The work aims to clarify how issues related to airport activities are dealt with in the light of the importance of airports and legal and environmental responsibility under them. Through bibliographic research, it is concluded that federal laws have been in force for some years, but still, it is possible to identify some problems at airports and surroundings. However, positive expectations can be had, having seen the Union, together with the state, has been working to solve the persistent demands.

**KEYWORDS:** airport activities; civil responsibility; county; society; environment.

## **SUMÁRIO**

**1 INTRODUÇÃO. 2 O SETOR AÉREO E SUAS ATIVIDADES AEROPORTUÁRIAS. 2.1 AS COMPETÊNCIAS LEGISLATIVAS, OS IMPACTOS CAUSADOS PELAS ATIVIDADES AEROPORTUÁRIAS AO MUNICÍPIO E HABITANTES. 3 OS DANOS DA ATIVIDADE AEROPORTUÁRIA. 3.1 OS DANOS SONOROS. 3.2 OS POSSÍVEIS DANOS ECOLÓGICOS. 4 AS PRINCIPAIS FORMAS DE GESTÃO DE INFRAESTRUTURA, COM POSSÍVEIS INCONFORMIDADES DE COMPETÊNCIAS QUE POSSA AFETAR O DESEMPENHO DO TRANSPORTE AÉREO. 5 O QUE JÁ VÊM SENDO FEITO PELO MUNICÍPIO DE GOVERNADOR VALADARES EM RELAÇÃO AOS DANOS CAUSADOS PELAS ATIVIDADES AEROPORTUÁRIAS. 6 CONCLUSÃO. REFERÊNCIAS.**

## **1 INTRODUÇÃO**

O presente trabalho contempla a responsabilidade civil no setor aéreo, evidenciando as competências e impactos em face às atividades aeroportuárias causadas à sociedade e ao Município. De forma delimitada, abordam-se os aspectos gerais e jurídicos que envolvem o assunto.

Transporte aéreo é ainda um assunto cuja relevância pode ser considerada subestimada por maior parte da população. Concomitantemente, não compreendem, também, a sua complexidade. É evidente que ainda há muito o que se discutir e aprender sobre atividades aeroportuárias. Ainda são escassos os estudos e a apreciação do meio acadêmico sobre o tema, culminando num profundo desconhecimento que persiste na esfera comum e no meio jurídico. O desconhecimento se faz prejudicial, ao passo da pertinência da matéria.

Reiterando a obviedade que permeia o tema, se desconhece acerca da vasta e complexa gama de pessoas e entes engajados para que uma aeronave voe. Essa equipe tem o objetivo não somente de garantir o decolar, mas trabalham visando a proteção à vida, garantia constitucional, sendo um dos elementos principais da aviação, juntamente com o interesse público. Estes, vão de encontro com o objetivo comum da atividade aeroportuária.

Preliminarmente, iremos abordar o contexto histórico, para que consigamos ter a devida percepção da atividade aeroportuária. Começando no início do século vinte (XX), tendo seu destaque no dia vinte e três (23) de outubro, no ano de um mil e novecentos e seis (1906), pelo qual foi realizado o primeiro voo de impulsão própria por Santos Dumont. Em novembro do ano seguinte, na “Cidade da Luz”, o Demoiselle foi o primeiro avião fabricado em larga escala, inventado pelo brasileiro Dumont.

Depois de alguns anos, em um mil e novecentos e dezenove (1919), a primeira companhia aérea foi criada, chamada KLM. Já em março de um mil e novecentos e vinte e sete (1927), cria-se a PanAm. No ano de um mil e novecentos e trinta e três (1933), sucedeu a Air France e a Vasp. E anos depois, em um mil e novecentos e cinquenta e um (1951), formou-se a Japan Airlines.

Outro marco importante na aviação foi no ano de um mil e novecentos e cinquenta e quatro (1954), onde ocorreu o primeiro voo comercial, o Boeing 707 nos Estados Unidos, e quatro anos depois, com a Guerra Fria, foi fundada em contexto da Corrida Espacial, pelo então presidente americano Dwight D. Eisenhower, a NASA. Os três anos seguintes foram anos de grandes feitos: foi lançado em órbita o primeiro satélite meteorológico e subseqüentemente, a primeira viagem do homem no espaço.

Portanto, é pertinente atentarmos que, em um curto período de tempo, houve um grande avanço tecnológico e comercial dentro da aviação, e que desde os primeiros avanços até chegarmos em hoje, muitas coisas mudaram devido a globalização. Também, não podemos ignorar que na atividade aeroportuária com o advento de novas tecnologias, surgiram novos desafios de maior complexidade.

A relevância do tema intenciona uma ampla necessidade de tratarmos sobre o setor aéreo brasileiro, pois cada dia, a demanda por deslocar de um lugar à outro através do transporte aéreo e o consumo aumenta cada vez mais entre a população, criando-se, assim, uma função social. Por isso, atualmente, é de extrema importância que voltemos os olhos para os benefícios e impactos causados pelas atividades

aeroportuárias e sua jurisdição adequada. Nesse contexto, a questão problema que orienta a pesquisa é a seguinte, até que ponto, a população e o Município são impactados pelas operações aeroportuárias?

Por consequência, trabalha-se com a hipótese de que existem principais formas de gestão da infraestrutura, com possíveis inconformidades de competências que possa afetar o desempenho de transporte aéreo. Expor-se-á como as Leis Federais 11.182/05, 7.565/86 e a Constituição Federal podem atuar ativamente e proteger tanto o setor aéreo quanto os municípios e habitantes, reconhecendo a relevância da responsabilidade jurídica e proteção ao meio ambiente.

Assim sendo, o objetivo geral do trabalho é analisar até que ponto, a população e o Município são impactados pelas operações aeroportuárias. Especificamente, pretende-se compreender quais são os danos sonoros causados aos habitantes nos arredores do aeroporto, mostrar quais são os possíveis danos ecológicos produzidos pelas atividades aeroportuárias, demonstrar quais são as principais formas de gestão da infraestrutura, com possíveis inconformidades de competências que possa afetar o desempenho do transporte aéreo e apresentar o que já vêm sendo feito pelo Município de Governador Valadares em relação aos efeitos e melhorias provocadas pelas atividades aeroportuárias.

É relevante para o desenvolvimento do tema averiguar as adversidades produzidas pelo transporte aéreo e quais os procedimentos que deverão ser realizados para regulamentar tais atividades, de uma forma que acarreta harmonia ao aeroporto a par com a norma jurídica, uma vez que as atividades aeroportuárias tem um efeito extremamente significativo, e o Direito deve resguardar e verificar a notabilidade dos entes federados para determinarem as atividades que impactem o fornecimento do serviço de transporte aéreo. Pretende-se trazer uma contribuição e esclarecimento ao município, por meio de normas legislativas e competências, frente à obrigação da manutenção do meio ambiente e as normas de Direito Urbanístico para o não comprometimento do desempenho do aeroporto com o seu entorno.

No tocante ao procedimento metodológico, utilizou-se pesquisa bibliográfica, artigos científicos, jurídicos, acadêmicos disponíveis na web, Lei Federal e Lei Municipal, com a finalidade de proporcionar melhores e mais precisas informações sobre o tema.

O texto está dividido em quatro partes, além desta introdução. O capítulo dois descreve sobre o setor aéreo e suas atividades aeroportuárias, destacando a respeito

das competências legislativas e os impactos causados pelas atividades aeroportuárias ao Município e habitantes. O terceiro capítulo expõe sobre a infraestrutura dos aeroportos, destacando os efeitos em conjunto às melhorias motivados ao Município e arredores devido a esta atividade. O capítulo quatro apresenta as técnicas de pesquisa utilizada de fonte direta, valendo-se da pesquisa bibliográfica e documental, e artigos científicos, jurídicos, acadêmicos disponíveis na web.

## **2 O SETOR AÉREO E SUAS ATIVIDADES AEROPORTUÁRIAS**

O crescente consumo por transportes aéreos nas últimas décadas trouxe dificuldades, fazendo com que ocorram novas mudanças estruturais no setor aéreo brasileiro, uma vez que o desenvolvimento, não atendeu contingências adequadas na ampliação da infraestrutura aeroportuária. Isso levou à necessidade de medidas próprias para a nova realidade.

A infraestrutura aeroportuária compõe-se de aeródromos, sendo assim as pistas de pouso e decolagem; e aeroportos, que são aeródromos dotados de terminais de passageiros. Já a infraestrutura aeronáutica é composta pelo controle de tráfego aéreo, no qual é envolvida a localização das aeronaves por meio de radares e da comunicação por rádio entre pilotos e controladores.

### **2.1 AS COMPETÊNCIAS LEGISLATIVAS E OS IMPACTOS CAUSADOS PELAS ATIVIDADES AEROPORTUÁRIAS AO MUNICÍPIO E HABITANTES**

O Direito Aeroportuário é um conjunto de normas jurídicas em que tem a finalidade de regulamentar o transporte pelo espaço aéreo, por meio de pessoas, aeronaves e coisas. Em outras palavras, tudo que está sobre o transporte aéreo, é regido pelo Direito Aeronáutico.

Com suas mudanças, criou-se a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) por meio da Lei nº 11.182, de 2005, que veio para substituir o Departamento de Aviação Civil (DAC), do Comando da Aeronáutica, na regulamentação dos serviços aéreos e da infraestrutura aeroportuária. Porém, os principais aeroportos do país continuam sendo administrados pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária, mais conhecida como a INFRAERO.

Nesse seguimento, a Constituição Federal de 1988, elucida em seus artigos 21, XII, “c”, §ú., 22, I e 178 respectivamente, que é de competência à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão a navegação aérea, aeroespacial e a infraestrutura aeroportuária e que é de competência privativamente à União legislar sobre direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho, onde a Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo. A lei também disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendidos o princípio da reciprocidade.

Diante dos dispositivos citados, interpreta-se que a aviação propriamente dita, é matéria de Lei Federal. Ou seja, os Estados e Municípios não podem legislar sobre o Direito Aeronáutico. Ao menos que exista uma Lei complementar, onde o Estado autoriza a fazê-lo.

No entanto, pode se dizer que os aeroportos são, em regra, de equipamento urbano. Onde se entende que deve atuar com o planejamento local da organização municipal de onde está situado. Já o transporte aéreo é de interesse nacional e regional, assim como a infraestrutura aeroportuária, que por gerar grande impacto ao meio ambiente está sujeita às devidas licenças ambientais dos respectivos órgãos dos entes federativos.

Por ser um transporte de ponto a ponto, requer uma intermodalidade de transportes, gerando a necessidade de um plano de acessibilidade a ser desenhado para atender às necessidades do aeroporto. Por isso, o transporte aéreo é uma atividade de interesse global e complexa, na qual exige uma infraestrutura tão complexa quanto.

Para Franca (2010, p. 3):

A Constituição Federal (CF) determina a forma organizativa do Estado brasileiro, separando as competências legislativas e administrativas dos entes federados segundo o nível e amplitude de impacto de cada atividade, seguindo o princípio do interesse. Todavia, para algumas atividades determina obrigações comuns para tutelarem, e, ainda, garante direitos contrapostos, como: a propriedade e a sua função social (art. 5º, XXII e XXIII; art. 170, II e III da CF); e a valorização da livre iniciativa como seu fundamento federativo republicano (art. 1º, IV da CF), desde que exercido com respeito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado (art. 170, VI e art. 225 da CF).

Já para Silva (2005), o princípio que norteia a repartição de competências na Constituição Federal é o da predominância do interesse, no qual à União caberá aquelas matérias e questões de predominante interesse geral e nacional, ao passo que aos estados tocarão os assuntos de interesse regional e aos Municípios, assuntos de interesse local.

Por outro lado, a Constituição admite que serviços públicos sejam transferidos à outros entes federados, mediante convênios ou consórcios, de transparência total ou parcial de encargos, serviços, pessoal e bens essenciais à continuidade das suas funções, como previsto no artigo 241, onde 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. Portanto, nada impossibilita que a gestão de alguns aeroportos seja transferida para os respectivos Estados ou Municípios.

Ademais, os serviços aéreos e aeroportuários podem ser submetidos ao regime de direito público ou ao de direito privado. Tal decisão deve ser tomada pelo legislador ordinário.

Anteriormente, a portaria de nº 957/GC3, de 2015 foi criada com o intuito de restringir os objetos projetados no espaço aéreo, aos quais possam afetar adversamente a segurança ou a regularidade das operações aéreas e dá outras providências, dispondo em seu artigo 124, as competências da administração municipal. Atualmente, esta portaria foi revogada pela Portaria de nº 147/DGCEA (Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo), onde se encontra dentro ICA (Instrução do Comando da Aeronáutica), no qual dispõe em seu item 11 as atribuições de competências e especificamente, em seu item 11.5, delega-se obrigações à administração municipal e distrital.

Além disso, umas das principais competências dos municípios é o planejamento e controle do uso do solo urbano como previsto no artigo 30, inciso VIII, da Constituição Federal. O município deverá promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano.

Então, o uso do solo urbano deve ser objeto de um plano diretor que tem por finalidade promover a ordenação da cidade, como mencionado na Constituição Federal:

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

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

§ 2º A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor. (BRASIL, 2017, p. 63)

Dessa forma, toda ocupação do solo urbano está dependente de todo plano diretor, de responsabilidade municipal. O direito urbanístico aplica-se tanto aos empreendimentos privados quanto aos públicos. Ou seja, nenhuma obra significativa pode ser realizada no espaço urbano sem que seja mencionada no plano diretor e obtenha licença urbanística municipal.

O Código Brasileiro de Aeronáutica prevê a existência de numerosos planos urbanísticos próprios aos aeroportos, que afetam sobre a respectiva zona de proteção. Os mesmos têm por objetivo garantir as condições adequadas à sua operação e devem ser incorporados ao planejamento municipal, como podemos ver nos artigos 43 e 44:

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 radio navegação 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 Heliportos;

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

§ 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. (BRASIL, 2019, p. 7-8)

Mas, infelizmente ainda é possível verificar a existência de um déficit de articulação entre Municípios e o operadores aeroportuárias, para que se entenda dos impactos gerados pela operação do aeroporto no uso e ocupação de solo do município, sendo omissos muitas vezes por inabilidade nas legislações aeroportuárias, haja visto que é fundamental ter o controle do uso do solo para não permitir situações nos arredores dos aeroportos (recorrentemente sendo ocupados por edificações irregulares, que podem, em alguns casos, representar obstáculos ao pouso e decolagem das aeronaves causando risco à população, tripulantes e passageiros).

### **3 OS DANOS DA ATIVIDADE AEROPORTUÁRIA**

#### **3.1 OS DANOS SONOROS NOS ARREDORES DOS AEROPORTOS**

A poluição sonora está presente em todos os lugares, tanto no trabalho, tanto no lazer. Logo, os ruídos sonoros, vão de encontro a uma das maiores adversidades presentes nas atividades aéreas ligadas ao meio ambiente, resultando em inúmeros problemas urbanos, onde em alguns casos chegam a prejudicar o próprio desempenho dos aeroportos.

Já é comprovado cientificamente que uma pessoa só consegue relaxar totalmente durante o sono em níveis de ruído abaixo de 39 dB (A), enquanto a Organização Mundial da Saúde estabelece que 55 dB(A) é o nível médio de ruído diário para viver bem. Portanto, os ambientes localizados onde o ruído esteja acima dos níveis recomendados necessitam de um isolamento acústico (FERNANDES, 2002).

Por essa razão, os instalados nas áreas centrais são fonte de ruídos para os moradores, então os aeroportos são obrigados a suspenderem suas atividades aeroportuárias no período noturno. Por isso, o Código Aeronáutico Brasileiro juntamente com o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil n. 161, Emenda 02, exigem que cada aeroporto crie o seu próprio plano de ruído, com o objetivo de compatibilizar o uso das regiões afetadas pelos ruídos aeronáuticos.

#### **3.2 OS POSSÍVEIS DANOS ECOLÓGICOS**

Quando falamos da importância das atividades aeroportuárias e dos aeroportos, não podemos deixar de lado a questão ambiental. E como em torno de muitos aeroportos existe o uso residencial, ocorre a inadequada disposição final de resíduos sólidos. E também a existência de rádios piratas nas proximidades dos aeroportos, no qual representam riscos para a segurança da aviação, visto que o lixo atrai aves que podem se chocar com as aeronaves e os rádios podem provocar interferência nas frequências de uso privativo do controle de tráfego aéreo, prejudicando a comunicação entre controladores e pilotos.

Portanto, a criação de intervenções para o controle do impacto ambiental é de extrema importante, e com o intuito de mitigar esses perigos, foi criada a Lei nº 12.725 de 2012, e em 2019, criou-se a Portaria Nº 150/GC3, inserida no Plano Básico de Gerenciamento de Risco de Fauna nos aeródromos brasileiros, visando reduzir os riscos de acidentes e incidentes aeronáuticos derivados de colisões dentre aeronaves e espécimes da fauna nas imediações de aeródromos.

Além disso, em busca de minimizar estes problemas, a empresa pública Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), responsável pela administração de aeroportos ao redor do Brasil, dispõe de uma política especializada na área ambiental empenhada em resolver esses impactos por meio de ações e programas em questão da energia, fauna, licenciamento ambiental, *compliance*, ruído aeronáutico, emissões atmosféricas, solos e flora, resíduos sólidos, recursos hídricos e educação ambiental.

#### **4 AS PRINCIPAIS FORMAS DE GESTÃO DE INFRAESTRUTURA, COM POSSÍVEIS INCONFORMIDADES DE COMPETÊNCIAS QUE POSSA AFETAR O DESEMPENHO DO TRANSPORTE AÉREO**

Entre as três áreas principais do setor de aviação civil brasileira estão os serviços aéreos, o sistema de controle do espaço aéreo e os serviços aeroportuários. Especificamente essa última área está relacionada com as mudanças na infraestrutura e na gestão aeroportuária, sofrendo as maiores alterações estruturais, econômicas e sociais, devido a execução de deliberados programas que têm como origem na mais recente política pública para setor.

Podemos observar que nos últimos anos, esse setor vem manifestando um mercado monopolista sendo controlado pelo Comando Militar da Aeronáutica e

oligopolista de empresas aéreas e um monopólio da administração dos aeroportos brasileiros, controlado pela Infraero.

Tratando-se de empresas de aeroportos, exclusivamente falando da concorrência entre elas, o governo tem a liberalidade para atuar e regulamentar possíveis distorções econômicas. Com essa atuação do Estado, de intervir através de uma política pública, sua construção surge por meio de agenda ou lista na qual os *policymakers* querem enfrentar e avançar. Podendo ter duas possibilidades, essa agenda pode ganhar força ou ser esquecida. Porém, é importante ressaltar que, criar uma polícia com base em uma agenda não é suficiente, é preciso avaliar os impactos gerados e se as expectativas foram alcançadas. Ao buscarem entender seu funcionamento, cria-se uma oportunidade de identificar problemas na elaboração de um programa e se deparar com possíveis soluções.

Se tratando da área de serviços aéreos, a desregulamentação foi um método considerável de retirada das restrições impostas pelo governo, relacionadas, no primeiro instante, com a definição de preços e escolha de rotas por parte das companhias aéreas.

A desregulamentação do setor brasileiro inicia-se em 1992 com o término dos monopólios regionais definidos pelo Sistema de Transporte Aéreo Regional (SITAR). Assim como nos demais países, a flexibilização das regras foi feita de forma gradual. Em 2005, a publicação da lei originando a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) foi o auge da desregulamentação do setor, modificando as principais empresas aéreas do país.

Nessa conjuntura, atentou-se para um cenário diferente, onde criou-se a possibilidade do surgimento de novas empresas aéreas como a Gol, Tam, Azul, e Avianca. Com isso, surgiu áreas de planejamento mais eficientes, algumas denominadas de baixo custo e tarifas mais baratas, replicando modelos de empresas *low cost/low fare*, já em vigor na Europa e nos Estados Unidos desde o final dos anos 1990.

Atualmente, a infraestrutura aeroportuária, conta com o planejamento urbanístico da localidade. Por isso, cabe ao Plano Diretor Municipal antecipar aos limites de segurança da área e operação da unidade aeroportuária instalada em sua região de domínio.

Nesse sentido, a operação aeroportuária, ao oferecer disponibilidade logística ao transporte aéreo, necessita de uma série de elementos, como áreas planas, de

amplas dimensões e sem delimitações verticais nos limites de suas rotas de pouso e decolagens, quanto à segurança da atividade, assim como não utilizar a instalação privada das suas proximidades para fins diversos do qual foi previamente autorizado pelo órgão competente com o propósito de não se sujeitar ao nível elevado de poluição sonora do transporte aéreo, observando os regulamentos técnicos setoriais. Portanto, sendo aprovado e incorporado ao Plano Diretor Municipal, não será necessário ter a licença prévia da Municipalidade para qualquer obra de ampliação na unidade aeroportuária.

Todavia, persiste a competência da União, pelo interesse nacional, sobre a local em matéria de gestão aeroportuária e urbanismo. Contudo, independe da União planejar o sistema aeroportuário, e qualquer ação nesse sentido, que em regra, envolverá os três níveis de governo. De âmbito nacional, quando da edição do Plano Aeroviário Nacional, que tem como propósito regular, orientar, formar e induzir o Planejamento Estratégico da Infraestrutura Aeroportuária Pública de Interesse Nacional. Em vista disso, cada Estado possui o seu Plano Aeroviário, com a previsão de sua malha aeroportuária como também, cabe a cada Aeroporto possuir o seu Plano Diretor.

## **5 O QUE JÁ VÊM SENDO FEITO PELO MUNICÍPIO DE GOVERNADOR VALADARES - MG EM RELAÇÃO AOS DANOS CAUSADOS PELAS ATIVIDADES AEROPORTUÁRIAS**

O aeroporto de Governador Valadares juntamente com o Município, fazem um trabalho para que o uso e ocupação do solo sejam compatibilizadas com as operações aeroportuárias atuais e pretendidas pelo aeroporto.

Em dezembro de dois mil e dezenove (2019), foi realizado um seminário de proteção das operações do aeroporto em compatibilização com o uso e ocupação do solo, sendo uma das ações dessa compatibilização, no qual trouxe dois primeiros tenentes, especialistas em controles de tráfego aéreo para palestrar sobre o tema, voltado para engenheiros da Prefeitura, construtoras e engenheiros civis em geral, como forma de disseminar o conhecimento sobre o tema.

O departamento da prefeitura responsável pelo uso e ocupação do solo de Governador Valadares, vêm exigindo a construção ou modificação de qualquer edificação a anuência do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) para

autorizar as construções, emitir alvará de construção, habitação (Ato Administrativo Emanado de Autoridade Competente) e autorizações de loteamentos.

Há alguns anos o aeroporto Coronel Altino Machado atenta em modernizar sua estrutura, trazendo melhorias para seus usuários, tanto os passageiros quanto para os pilotos operarem com mais previsibilidade e segurança. Com isso, suas melhorias oferecem maior oportunidade de crescimento econômico ao aeroporto e conseqüentemente, ao Município, uma vez que seu desenvolvimento atrai olhares de grandes companhias aéreas a fim de atuarem de forma estruturada e segura à todos.

## **6 CONCLUSÃO**

O presente trabalho procurou esboçar breves considerações sobre o setor aéreo para fins de responsabilidade civil, buscando ressaltar alguns aspectos no que se refere aos impactos das atividades aeroportuárias perante ao Município e a população.

O ponto central da pesquisa foi a análise de legislações regulamentadoras com relação às atividades aeroportuárias, indagando até que ponto a população e o município são impactados pelas atividades aeroportuárias.

Uma das soluções possíveis de ser constatada, portanto, é a construção e a ampliação dos aeroportos, sendo incorporada ao planejamento urbano municipal, para assim garantir sua inserção harmônica no tecido urbano. A definição do sítio aeroportuário deve ser acompanhada de um plano de transporte urbano, que assegure o acesso dos passageiros, e de um zoneamento específico de seu entorno, que afaste o uso residencial, reserve áreas para a implantação de atividades complementares e incorpore as exigências pertinentes às zonas de proteção.

Dessa forma, o município juntamente com a sua população, poderá tirar proveito em razão das atividades aeroportuárias, uma vez que a formação, ampliação e a operação da infraestrutura aeroportuária geram desenvolvimento econômico e social.

## **REFERÊNCIAS**

DECEA. **Departamento de controle de espaço aéreo**. Brasília, DF: Força aérea brasileira. Disponível em <https://publicacoes.decea.gov.br/?i=publicacao&id=5319>. Acesso em: 18 out. 2020.

ANAC. **Regulamento brasileiro da aviação civil**. Brasília, DF: Agência Nacional de aviação civil, 2016. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac161>  
Acesso em: 18 out. 2020

BRASIL. **Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986**. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Brasília, DF: Presidência da República, 1986. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L7565.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L7565.htm). Acesso em: 10 out. 2019.

BRASIL. **Lei nº 12.725, de 16 de outubro de 2012**. Dispõe sobre o controle da fauna nas imediações de aeródromos. Brasília, DF: Presidência da República, 2012. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/L12725.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/L12725.htm). Acesso em: 5 abr. 2021.

CÉSPEDES, Livia e Rocha, Fabiana Dias da. **Vade mecum saraiva**. 24. ed. atual e ampl. São Paulo: Saraiva 2017.

FERNANDES, João Candido. **Acústica e ruído**: Apostila do curso de especialização em engenharia de segurança do trabalho. UNESP: campus de Bauru, 2002.

FRANCA, Denis. **Operação aeroportuária segundo a constituição Federal de 1988**: os potenciais conflitos regulatórios. Rio de Janeiro, 2010.

HUMBERT, Georges Louis Hage. **Funções sociais da cidade. Conteúdo jurídico**. Salvador, 2 jul. 2015.

INFRAERO. **Aspectos ambientais em aeroportos**. Brasília, DF: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária, 2018.

SILVA, José Afonso da. **Direito constitucional positivo**: curso. 25. ed. São Paulo: Malheiros, 2005.

POSSAS, Paulo Henrique. **Sistemática de análise de resultados e impactos da concessão de aeroportos**: o possível uso do Instrumento de pesquisa de satisfação dos passageiros como parte do processo de avaliação de uma Política Pública Setorial. Brasília, DF: 2018.