



ARQ. CX 19/83

CÂMARA MUNICIPAL DE VITÓRIA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

MENSAGEM DO EXECUTIVO

PRAZO { INÍCIO ____/____/____
TÉRMINO ____/____/____
EXERCÍCIO DE 19 83

INTERESSADO:

Prefeitura M. de Vitória

PROTOCOLADO SOB N.º 2618/83

ASSUNTO:

Encaminhando mensagem aditiva ao Plano Diretor
Urbano do Município de Vitória

AUTUAÇÃO

Aos 24 dias do mês de novembro do ano de mil novecentos
e oitenta e três, autúo, nos termos da lei, a petição de fls. 1
e mais documentos que se seguem.

[Handwritten signature]

Fls. nº 35

CHEFE DE GAB. TÉCNICA

2618/83

GAB

Of. nº 1 220

Vitória, 24 de novembro de 1983.

CÂMARA MUNICIPAL DE VITÓRIA

Protocolo Geral

Nº

2618/83

Em

24

de

11

de 19

83

Protocolista

Senhor Presidente:

Há cinco anos, a Comissão de Estudos e Coordenação da Infra-Estrutura Aeronáutica - CECIA, do Departamento de Aviação Civil - DAC, do Ministério da Aeronáutica, vem desenvolvendo uma série de estudos sobre o relacionamento urbano entre as principais cidades de porte médio do país, inclusive Vitória, e seus aeroportos.

A referida comissão esteve juntamente com a Prefeitura Municipal de Vitória, Instituto Jones dos Santos Neves e diversas entidades governamentais do país, presentes à 5a. Reunião Técnica - Principais Cidades de Porte Médio, realizada no Rio de Janeiro, nos dias 22 e 23 de setembro de 1983.

Nesta reunião, a CECIA apresentou proposta de legislação visando a compatibilização dos planos de desenvolvimento dos aeroportos com os planos diretores dos municípios, a fim de melhor atender à comunidade, acerca dos problemas decorrentes do ruído aeronáutico.

Tendo em vista o fato de que nesta

Exmº. Sr.
Vereador Arnaldo Pinto da Vitória
DD. Presidente da Câmara Municipal
de Vitória
Palácio Atílio Vivacqua
Nesta Capital

/mtag.

Anexo ao Processo N° 1953/83

GAB
Of. nº 1 220

CÂMARA MUNICIPAL DE VITÓRIA

Protocolo Geral

N.º 2.241/83

Em 24 de 10

Protocolista

Senhor Presidente:

Não há cinco anos, a Comissão de Estudos e Coordenação da Infra-Estrutura Aeronáutica - CECIA, do Departamento de Aviação Civil - DAC, do Ministério da Aeronáutica, vem desenvolvendo uma série de estudos sobre o relacionamento urbano entre as principais cidades de porte médio do país, inclusive Vitória, e seus aeroportos.

A referida comissão esteve juntamente com a Prefeitura Municipal de Vitória, Instituto Jones dos Santos Neves e diversas entidades governamentais do país, presentes à 5ª. Reunião Técnica - Principais Cidades de Porte Médio, realizada no Rio de Janeiro, nos dias 22 e 23 de setembro de 1983.

Nesta reunião, a CECIA apresentou proposta de legislação visando a compatibilização dos planos de desenvolvimento dos aeroportos com os planos diretores municipais, a fim de melhor atender à comunidade, acerca dos problemas decorrentes do ruído aeronáutico.

Tendo em vista o fato de que

Exm. Sr.
Vereador Arnaldo Pinto da Vitória
DD. Presidente da Câmara Municipal
de Vitória
Palácio Atílio Vivacqua
Nesta Capital

Ats.º

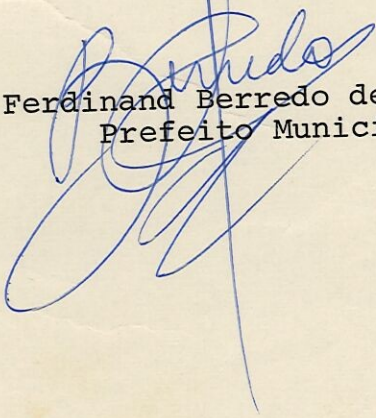
ocasião, o projeto de lei do Plano Diretor Urbano do Município de Vitória - PDU - Vitória, já havia sido enviado à essa Câmara Municipal, venho submeter a apreciação dos senhores Vereadores, mensagem aditiva ao já mencionado projeto de lei, dando nova redação ao artigo 67 (fls. 41) e, anexos 3 (fls. 185 e 187), adaptando o plano à proposta de legislação recomendada pela CECIA - DAC - Ministério da Aeronáutica, ao Código Brasileiro do Ar (Decreto Lei 32, de 18 de novembro de 1966) e legislações correlatas.

A inclusão destas normas federais no PDU - Vitória, permitirá a preservação da qualidade de vida da população residente no entorno do aeroporto Eurico Sales, além de possibilitar a execução de futuras ampliações no próprio aeroporto.

Aproveito a oportunidade para remeter a essa Câmara, correção de alguns erros de datilografia e desenho, contidos no mesmo projeto de lei, visando facilitar o entendimento deste e evitar sua votação sob forma de redação incorreta.

Desejo renovar a V.Exa. as minhas mais mi

Cordiais Saudações


Ferdinand Berredo de Menezes
Prefeito Municipal

CHEFE DA COMISSÃO

ALTERAÇÃO DO ART. 67 (Fls. 41) E ANEXO 3
(Fls. 185 e 187) DO PROJETO DE LEI QUE
DISPÕE SOBRE O PLANEJAMENTO URBANO DO MU-
NICÍPIO DE VITÓRIA - PDU - VITÓRIA, ATEN-
DENDO ÀS EXIGÊNCIAS DO DEPARTAMENTO DE
AVIAÇÃO CIVIL-DAC DO MINISTÉRIO DA AERO-
NÁUTICA.

Fls. 41-Art. 67- Ficam sujeitas às normas da Lei Federal nº
6421, de 06 de junho de 1977 e do Decreto Lei nº 32 (Cód-
go Brasileiro do Ar) de 18 de novembro de 1966 e legisla-
ções correlatas, as zonas de uso na área de influência do
aeroporto e em especial nas ZR1/009, ZR1/011, ZR2/012, ZR2/013, ZR2/
014, ZR3/004, (ZR4/003), ZE2/001, ZE3/008 e ZC1, compreenden-
do a av. Adalberto Simão Nader, a rodovia BR 101-Norte e a
av. Fernando Ferrari, entre a av. Adalberto Simão Nader e a
rodovia BR 101-Norte. (ZR3/007)

§ 1º - Na ZC1 referida neste artigo são proibidos os
seguintes ~~usos~~: **ATIVIDADES:**

1. Saúde

- a) hospital e ambulatório;
- b) Consultório médico;
- c) atividades assemelhadas;

2. Educacional

- a) escola;
- b) creche;
- c) atividades assemelhadas;

3. Institucional

- a) edificações para atividades religiosas;
- b) asilos;
- c) centros comunitários e profissionalizantes;
- d) biblioteca;
- e) auditório;
- f) atividades assemelhadas.

4. Serviço

- a) hotel e motel;
- b) cinema e teatro;
- c) atividades assemelhadas.

§ 2º - a implantação e a expansão dos usos referidos no item 4, letra a, do parágrafo anterior, serão objeto de consulta à autoridade aeronáutica competente para estudo detalhado de tratamento acústico das edificações e posterior liberação.

§ 3º - Na ZC1 referida neste artigo, quando o uso comercial for para depósito e armazenagem é proibida a sua utilização para material explosivo e inflamável.

§ 4º - Na ZC1 referida neste artigo, a implantação ou expansão do uso industrial, só será permitida quando consultada a autoridade aeronáutica competente.

§ 5º Os usos já existentes relacionados no parágrafo 1º e no parágrafo 3º, não poderão ser ampliados.

§ 6º - Na Zona Residencial 2 (ZR2/013) ficam proibidos os seguintes usos:

1. Saúde

- a) consultório médico;
- b) hospitais, ambulatorios;
- c) atividades assemelhadas.

2. Educacional

- a) escola;
- b) creche;
- c) atividades assemelhadas.

3. Institucional

- a) edificação para atividades religiosas;
- b) bibliotecas;
- c) auditórios;
- d) atividades assemelhadas.

§ 7º - Na Zona Especial 3 (ZE3/008) são permitidos somente a implantação e a expansão dos seguintes usos:

1. Produção e extração de recursos naturais:

- a) agricultura;
- b) piscicultura;
- c) silvicultura;
- d) mineração.

2. Serviços públicos ou de utilidade pública:
 - a) estação de tratamento de água e esgoto;
 - b) reservatório de água.
3. Comercial
 - a) estacionamento e garagem para veículos;
 - b) feiras livres.
4. Recreação e lazer ao ar livre:
 - a) praças, parques, áreas verdes;
 - b) campos de esportes.
5. Transporte
 - a) terminais de cargas e passageiros;
 - b) auxílios à navegação aérea.

§ 8º - A implantação e a expansão dos usos constantes do item 1, letras a, b e c, e item 2, letras a e b do parágrafo 7º, são proibidos quando foco de atração de pássaros.

§ 9º - A implantação e a expansão do uso constante do item 5, letra a, do parágrafo 7º, só será permitido quando consultada à autoridade aeronáutica competente.

Termina aqui o
art. 67.

~~ANEXO 3~~

~~Fls. 185 - ZONA COMERCIAL 1
(ZC 1)~~

na área modificada

(Ver art. 67 e seus parágrafos)

Fls. 187 - ZONA ESPECIAL 3
(ZC 3)

- ZE 3/008- Fica sujeita às normas do Decreto-Lei nº 32 de 18 de novembro de 1966 e legislação correlatas e tem seu uso regulamentado de acordo com os parágrafos 7º, 8º e 9º do artigo 67 desta Lei.

Comentário

[Assinatura]

CORREÇÃO DE ERROS DE DATILOGRAFIA E DESENHO DO
PROJETO DE LEI QUE DISPÕE SOBRE O PLANEJAMENTO
URBANO DO MUNICÍPIO DE VITÓRIA - PDU - VITÓRIA

Fls. 2 - Seção III - Dos equipamentos de administração e de
serviço público (art. 182 a 200).

Fls. 4 - Capítulo V - Seção IV - Do tombamento dos bens imó-
veis integrados no Patrimônio
Histórico e Sócio - Cultural
(art. 265 a 287).

- Título III - Das disposições finais e transitórias
(art. 288 a 302).

Fls. 14- Art. 10 - § 1º - IV - Vedação de remuneração dos car-
gos sob qualquer forma, dos di-
rigentes e associados;

Fls. 23- Art. 26 - Não são consideradas revisões do Plano Di-
retor Urbano do Município de Vitória (PDU -
Vitória) as resoluções do Conselho Muni-
cipal do Plano Diretor Urbano, homologadas
por ato do Executivo Municipal, que tenha
por objeto:

Fls. 58- Art. 91 - § 3º - No Modelo de Assentamento 3 (MA3) os
dois primeiros pavimentos não em
subsolo e com destinação exclusiva
para uso comum poderão ocupar toda a
área remanescente do terreno, após a
aplicação do afastamento de frente e
de outras exigências da legislação
municipal, quanto à iluminação e ven-
tilação desses pavimentos.

Fls. 71- Art. 98 - § 1º II - A construção de edificação com al-
tura do volume superior (hl) maior

que 37.00m (trinta e sete metros) ou 12 (doze) pavimentos no Modelo de Assentamento 3 (MA3) e de 30.00 m (trinta metros) ou 11 (onze) pavimentos no Modelo de Assentamento 8 (MA8).

Fls. 84 - Art. 125 - II - Venda a terceiros, destinado o preço assim obtido exclusivamente à aquisição de outra gleba ou lote de terreno, situada em área próxima, e que sejam consideradas suficientes ou adequadas às finalidades.

Fls. 85 - Art. 126 - I - b - 5 - dos arruamentos contíguos ou vizinhos a todo o perímetro da gleba de terreno, das vias de comunicação, praças e áreas livres dos equipamentos urbanos e comunitários existentes, com as respectivas distâncias da área a ser loteada;

Fls. 87 - Art. 126 - § 2º - Nos projetos de parcelamento do solo que interfiram ou que tenham ligação com a rede rodoviária oficial, deverá ser solicitado parecer do Departamento Nacional de Estradas - DNER ao Departamento Estadual de Rodagem - DER-ES.

Fls. 87 - Art. 127 - II e) - das faixas non aedificandi de, no mínimo, 15,00m (quinze metros) de cada lado, ao longo das águas correntes e dormentes e das faixas de domínio público das rodovias, ferrovias e dutos, salvo maiores exigências contidas no artigo 250, desta Lei.

CHEFE DA A.S. TÉCNICA

✓
Fls. 113 - Art. 160 - As atividades existentes na data de vigência desta Lei, abrangidas pela vedação do artigo 159, ficam enquadradas como de uso tolerado, em especial quanto à realização de quaisquer obras, de reforma ou ampliação do pavimento térreo do prédio de sua localização (artigo 49, inciso III).

✓
Fls. 113 - Art. 160 - § 1º - O requerimento para realização de quaisquer obras no pavimento térreo dos prédios, que abriguem atividades enquadradas como de uso tolerado, a teor deste artigo, ficará sujeito, a apreciação pelos órgãos técnicos municipais, ouvido o Conselho Municipal do Plano Diretor Urbano.

✓
Fls. 116 - Art. 163 - § 2º - No caso em que o lote der frente unicamente para via com restrição de abertura para garagens fica dispensada a obrigatoriedade de construção de garagem estipulada no modelo de assentamento.

✓
§ 3º - No caso em que o lote der frente para mais de uma via, e em uma delas não for proibido a abertura de garagem, será mantida a obrigatoriedade da construção de garagem.

✓
Fls. 118 - Art. 171 - O traçado do Plano Diretor Urbano é a representação espacial da estrutura urbana, quanto à localização do sistema viário e dos equipamentos urbanos públicos.

[Handwritten signature]

- Fls. 123 - Art. 184 - VII - Produção e distribuição de gás combustível, canalizado ou em recipientes transportáveis;
- Fls. 125 - Art. 190 - As câmaras mortuárias somente serão permitidas nas partes internas dos cemitérios.
- Fls. 125 - Art. 195 - As águas pluviais da faixa arborizada de verão ser canalizadas ao coletor público, em tubulação subterrânea, não sendo admitido o escoamento superficial da água em qualquer ponto da divisa ou testada do cemitério.
- Fls. 142 - Art. 235 - Serão desapropriadas, com base no artigo 4º do Decreto-Lei Federal nº 3.365, de 21 de junho de 1941, sempre que couber, as Zonas que se valorizarem extraordinariamente, pela realização de obras e serviços públicos, atinentes à proteção ambiental.
- Fls. 173 - Art. 296 - Os requerimentos de modificação de projetos ou de construções, para os efeitos dos artigos 294 e 295, somente serão admitidos uma vez, ressalvados os casos de modificações internas nas unidades autônomas, e o seu deferimento não implicará em aumento ou prorrogação dos prazos constantes do artigo 291.
- Fls. 179 - Anexo 2 - ELIMINAR AS CATEGORIAS DE USO PRINCIPAL E ESPECIAL, BEM COMO AS RESPECTIVAS ATIVIDADES, JÁ MENCIONADAS NA FL. 178.
- Fls. 189 - Anexo 4 - LEIA-SE ZR1/012 NO LUGAR DE ZR4/012. ELIMINAR ZE1/001 REFERENTE A ÁREA ACIMA DA COTA DE 50m DO MACIÇO CENTRAL E ZE1/003

REFERENTE AOS MANGUEZAIS SITUADOS ENTRE O
CANAL DO LAMERÃO E A DIVISA INTERMUNICI
PAL COM SERRA E CARIACICA.

Filipe
Fls 194 - Anexo 5 - ZR2/006 - Começa a 30 metros da confluên
cia da av. Maruípe com a rodo
via Serafim Derenzi,... Segue
em direção leste, sempre guar
dando 30 metros do canal da Pas
sagem, até 30 metros antes da
passagem. Deste ponto...

Correio
Fls 195 - Anexo 5 - ZR2/009 - Começa na confluência da rua Sal
gado Filho com a rua Etienne Des
saune;... segue por esta até en
contrar a divisa do Hospital In
fantil; segue pela divisa sul
do Hospital Infantil, até o pro
longamento...

Correio
Fls 196 - Anexo 5 - ZR2/013 - Começa na confluência da aveni
da Adalberto Simão Nader com
avenida Rosendo Serapião de Sou
za Filho;... segue por este li
mite em direção sul e depois,
ainda, pelo limite em direção
oeste, até a rua F9 (do projeto
do bairro Mata da Praia); segue
por esta rua...

Correio
Fls 198 - Anexo 5 - ZR3/004 - Começa na confluência das av. Dan
te Michelinini com o limite leste
do aeroporto Eurico Sales;...
até o limite da Companhia Vale
do Rio Doce; segue por este li
mite, em direção sul até a ave
nida Dante Michelinini; segue por
esta, até o ponto inicial.

Fls 200 e Fls 201 - Anexo 5 - ZR4/002 - Começa na confluência da ave
nida Nossa Senhora da Penha
com rua Duckla de Aguiar;...

até a rua Afonso Cláudio; segue por esta até a confluência com a rua D. Pedro II; segue por esta, até a confluência com a rua João da Cruz; segue por esta até 30 metros... segue por esta, até a av. Desembargador Santos Neves; segue por esta até a av. Saturnino de Brito; segue por esta, até a rua Almirante Suido; segue...

Fls 205 - Anexo 5 - ZR5/005 - Começa na confluência da rua São Simão e avenida Duarte Lemos;... após a rua Soldado Manoel Furta do; segue por esta guardando a faixa de 30 metros até 30 metros da rua Serafim Derenzi; segue por esta guardando a faixa de 30 metros...

Fls 208 - Anexo 5 - ZC1 - ... até 30 metros antes da rua Misael Pedreira da Silva; segue por esta rua, guardando a faixa de 30 metros até 30 metros antes da av. Leitão da Silva; segue...

Fls 212 - Anexo 5 - ZE1/001 - É constituída por toda a área situada acima da cota de 50 metros dos Morros de Jucutuquara, Rio Branco, Bento Ferreira, Grande, da Gurigica, do Cometa, Itapenambi, do Suã e Guajuru.

Fls 213 - Anexo 5 - ZE1/003 - É constituída pela área de mangue situada ao norte do município, que tem como limites a ilha das Caieiras, a rodovia Serafim Derenzi e o canal do Lamerão.



Fls. n.º 46

CHEFE DA ASS. TÉCNICA

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
CÂMARA MUNICIPAL DE VITÓRIA

Anexa ao Proc n.º 2618/83

A Comissão de Justiça

Em 24/11/83

Presidente da Câmara

Parecer em favor da
Deletação em anexo.
28.11.83.



Câmara Municipal de Vitória

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Fls. nº 42

COMISSÃO DE JUSTIÇA

CHEFE DA ASS. LEGISLATIVA

N. _____

Processo nº 2618/83

Projeto de Lei nº 170/83

Interessado: Executivo Municipal

Emenda aditiva ao Projeto de Lei nº 170/83 que altera o artigo 67.

Senhores Vereadores:

Encaminha o Exmº. Sr. Prefeito Municipal de Vitória, Emenda aditiva ao Plano Diretor Urbano da Cidade de Vitória, no sentido de melhor aperfeiçoar o projeto dando nova redação ao artigo 67 (fls. 41) e anexo 3 (fls. 185 e 187), adaptando o plano à proposta da legislação recomendada pela CECIA DAC - Ministério da Aeronáutica, ao Código Brasileiro do Ar (Decreto Lei nº 32 de 18 de novembro de 1966) e legislação correlata.

Entende o Exmº. Sr. Prefeito Municipal que a inclusão das normas federais no PDU, permitirá a preservação da qualidade de vida da população residente no entorno do Aeroporto Eurico Sales além de possibilitar a execução de futuras ampliações no Aeroporto de Vitória.

SMJ dos demais componentes da Douta Comissão a presente Emenda é legítima e constitucional não existindo quaisquer óbices a sua aprovação.

Sala das Comissões, em 28 de novembro de 1983

Elcio Teixeira de Almeida

Relator

Aprovado o parecer.
Encaminhe-se à Presidência da Câmara.

S. S. A. V. 29/11/83

Elcio Teixeira de Almeida



Câmara Municipal de Vitória

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Fls. n.º 48

COMISSÃO DE JUSTIÇA

CHEFE DA ASS. TÉCNICA

N. _____

Processo nº 2618/83

Projeto de Lei nº 170/83

Interessado: Executivo Municipal

Emenda aditiva ao Projeto de Lei nº 170/83 que altera o artigo 67.

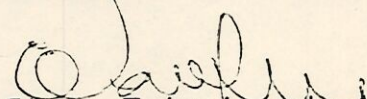
Senhores Vereadores:

Encaminha o Exmº. Sr. Prefeito Municipal de Vitória, Emenda aditiva ao Plano Diretor Urbano da Cidade de Vitória, no sentido de melhor aperfeiçoar o projeto dando nova redação ao artigo 67 (fls. 41) e anexo 3 (fls. 185 e 187), adaptando o plano à proposta da legislação recomendada pela CECIA DAC - Ministério da Aeronáutica, ao Código Brasileiro do Ar (Decreto Lei nº 32 de 18 de novembro de 1966) e legislação correlata.

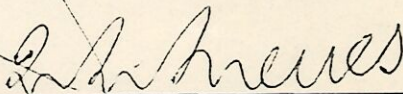
Entende o Exmº. Sr. Prefeito Municipal que a inclusão das normas federais no PDU, permitirá a preservação da qualidade de vida da população residente no entorno do Aeroporto Eurico Sales além de possibilitar a execução de futuras ampliações no Aeroporto de Vitória.

SMJ dos demais componentes da Douta Comissão a presente Emenda é legítima e constitucional não existindo quaisquer óbices a sua aprovação.

Sala das Comissões, em 28 de novembro de 1983


Elcio Teixeira de Almeida

Relator

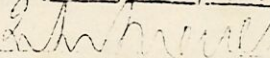




Aprovado o parecer.

Encaminha-se à Presidência da Câmara.

S.E.A.V. 29/11/83



LEI N. 6.421 — DE 6 DE JUNHO DE 1977

Fixa as diretrizes para a proteção à utilização dos faróis, faroletes e demais sinais visuais de auxílio à navegação na costa brasileira

O Presidente da República.

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Nenhuma edificação, obra ou arborização, que possa causar interferência na utilização dos faróis, faroletes e demais sinais visuais de auxílio à navegação na costa brasileira será iniciada sem prévio assentimento do Ministério da Marinha.

Art. 2º O Ministério da Marinha notificará os proprietários das terras influenciadas pelo sinal visual de auxílio à navegação e transmitirá à municipalidade respectiva as limitações quanto à altura das construções adjacentes, desimpedimento de ângulos de visibilidade e demais providências pertinentes para a plena proteção a utilização do sinal.

Parágrafo único. As municipalidades observarão as limitações estabelecidas, quando da tramitação de processos pertinentes em seus departamentos.

Art. 3º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

Ernesto Gelsel — Presidente da República.

Geraldo Azevedo Henning.

DECRETO LEGISLATIVO N. 51 — DE 6 DE JUNHO DE 1977

Aprova o texto do Decreto-Lei n. 1.545 (*), de 15 de abril de 1977, que fixa o valor do soldo dos postos de Coronel PM da Polícia Militar e de Coronel BM do Corpo de Bombeiros do Distrito Federal, e dá outras providências

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, nos termos do artigo 55, § 1º da Constituição, e eu, Petrônio Portella, Presidente do Senado Federal, promulgo o seguinte:

Artigo único. É aprovado o texto do Decreto-Lei n. 1.545, de 15 de abril de 1977, que fixa o valor do soldo dos postos de Coronel PM da Polícia Militar e de Coronel PM do Corpo de Bombeiros do Distrito Federal, e dá outras providências.

Petrônio Portella. — Presidente do Senado Federal.

(*) V. LEX, Leg. Fed., 1977, pág. 253

DECRETO N. 79.780 — DE 6 DE JUNHO DE 1977

Extingue os Consulados Honorários do Brasil em Beira e Matadi

O Presidente da República, no uso da atribuição que lhe confere o artigo 81, item III, da Constituição, e tendo em vista o disposto no artigo 28, § 1º do Decreto n. 71.534 (*), de 12 de dezembro de 1972, com a redação dada pelo Decreto n. 76.758 (*), de 9 de dezembro de 1975, decreta:

Art. 1º Ficam extintos os Consulados Honorários do Brasil em Beira e Matadi, situados, respectivamente, na República Popular de Moçambique e na República do Zaire.

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Ernesto Gelsel — Presidente da República.

Antônio Francisco Azeredo da Silveira.

(*) V. LEX, Leg. Fed., 1972, pág. 1.615; 1975, pág. 765.

LEI N. 6.422 — DE 8 DE JUNHO DE 1977

Altera a Lei n. 6.385 (*), de 7 de dezembro de 1976, que dispõe sobre o mercado de valores mobiliários e cria a Comissão de Valores Mobiliários

O Presidente da República.

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica acrescido ao artigo 3º da Lei n. 6.385, de 7 de dezembro de 1976, o seguinte item:

«Art. 3º

V — aprovar o Quadro e o Regulamento de Pessoal da Comissão de Valores Mobiliários, bem como fixar a retribuição do Presidente, diretores, ocupantes de funções de confiança e demais servidores.»

Art. 2º O § 4º do artigo 6º e o artigo 10 da Lei n. 6.385, de 7 de dezembro de 1976, passam a vigorar com a seguinte redação:

«Art. 6º

§ 4º O Quadro Permanente de Pessoal da Comissão será constituído de empregos regidos pela legislação trabalhista, cujo provimento, excetuadas as funções de confiança, será feito mediante concurso público.

Art. 10. Os contratos e convênios celebrados pela Comissão de Valores Mobiliários, para a execução de serviços de sua competência, em qualquer parte do território nacional, reger-se-ão pelas normas baixadas pelo Conselho Monetário Nacional.»

Art. 3º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Ernesto Gelsel — Presidente da República.

Mário Henrique Simonsen.

João Paulo dos Reis Velloso.

(*) V. LEX, Leg. Fed., 1976, pág. 851.

DECRETO LEGISLATIVO N. 53 — DE 7 DE JUNHO DE 1977

Aprova o texto da Resolução n. 358, da IX Assembléia-Geral da Organização Marítima Consultiva Intergovernamental — OMCI, que aprovou Emendas à Convenção da Organização.

DECRETO N. 79.797 — DE 8 DE JUNHO DE 1977

Regulamenta o exercício das profissões de guardador e lavador autônomo de veículos automotores, a que se refere a Lei n. 6.242 (*), de 23 de setembro de 1975, e dá outras providências

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 81, item III, da Constituição, e tendo em vista o disposto no artigo 5º da Lei n. 6.242, de 23 de setembro de 1975, decreta:

Art. 1º O exercício das profissões de guardador e lavador autônomo de veículos automotores, com as atribuições estabelecidas neste Decreto, somente será permitido aos profissionais registrados na Delegacia Regional do Trabalho do Ministério do Trabalho.

Fls. n.º 49
Chefe da Ass. Técnica

DECRETO-LEI N. 31 — DE 18 DE NOVEMBRO DE 1966

Prorroga o período de vigência do crédito especial autorizado pela Lei número 5.010 (*), de 30 de maio de 1966.

(*) V. LEX, Leg. Fed., 1966, pág. 765.

DECRETO-LEI N. 32 — DE 18 DE NOVEMBRO DE 1966

Institui o Código Brasileiro do Ar

TÍTULO I

Introdução

Art. 1º O direito aéreo é regulado pelas Convenções e Tratados que o Brasil tenha ratificado e pelo presente Código.

Art. 2º Os Estados Unidos do Brasil exercem completa e exclusiva soberania sobre o espaço aéreo acima de seu território e respectivas águas jurisdicionais, inclusive a plataforma continental.

Art. 3º Consideram-se território do Estado de sua nacionalidade as aeronaves militares, onde quer que se encontrem, e as de outra espécie, quando em alto-mar ou em território que não pertença a nenhum Estado, ou ainda em vôo sobre esses.

§ 1º Considera-se também território do Estado de sua nacionalidade qualquer aeronave em missão especial de transporte do Chefe do Estado.

§ 2º Consideram-se em território do Estado subjacente quaisquer aeronaves não militares em vôo ou em pouso.

Art. 4º Reputam-se praticados no Brasil os atos que, originados de aeronave considerada território estrangeiro, produzirem ou vierem a produzir efeitos ou quaisquer danos no território nacional.

Parágrafo único. São cumulativamente do domínio das leis brasileiras e estrangeiras os atos originados de aeronave considerada território brasileiro se as suas consequências atingirem território estrangeiro.

Art. 5º Os direitos reais e privilégios de ordem privada sobre aeronaves regulam-se pela lei de sua nacionalidade.

Parágrafo único. A mudança de nacionalidade das aeronaves não prejudica os direitos anteriormente adquiridos.

Art. 6º As medidas assecuratórias referidas neste Código regulam-se sempre pela lei do país onde se encontrar a aeronave.

Art. 7º São de ordem pública as normas que vedam, no contrato de transporte aéreo, cláusulas que exonem de responsabilidade o transportador, estabeleçam limite inferior ao fixado neste Código, ou prescrevam outro fóro que não o do lugar do destino para as respectivas ações judiciais.

TÍTULO II

Das Aeronaves

CAPÍTULO I

Definições e Disposições Gerais

Art. 8º Considera-se aeronave, para os efeitos deste Código, todo aparelho manobrável em vôo, apto a se sustentar, a circular no espaço aéreo mediante reações aerodinâmicas, e capaz de transportar pessoas ou coisas.

Art. 9º As aeronaves são classificadas em públicas e privadas:

- a) consideram-se aeronaves públicas:
 - as militares;
 - as utilizadas pelo Estado a seu serviço;
- b) todas as demais se consideram aeronaves privadas;

Fls. nº 50

CHEFE DA ASS. TÉCNICA

ATO COMPLEMENTAR N. 24 — DE 18 DE NOVEMBRO DE 1966

Dispõe sobre as emendas orçamentárias, para aplicação do Sistema Tributário

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 30 do Ato Institucional n. 2 (*), de 27 de outubro de 1965, tendo em vista o disposto no artigo 4º e seu parágrafo único, do mesmo Ato e

Considerando que a implantação do Sistema Tributário Nacional instituído pela Emenda Constitucional n. 19 (*), de 7 de dezembro de 1965, suscitou relevantes questões do interesse da União, dos Estados e dos Municípios;

Considerando que no plano federal foi baixada a Lei n. 5.172 (*), de 25 de outubro de 1966;

Considerando que contendo normas complementares à Lei n. 5.172, de 25 de outubro de 1966, foi expedido o Decreto-Lei n. 28 (*), de 14 de novembro de 1966, a fim de permitir a fixação de alíquotas do Imposto sobre Circulação de Mercadorias, da competência tributária dos Estados;

Resolve baixar o seguinte Ato Complementar:

Art. 1º Os orçamentos dos Estados poderão ser emendados até 5 de dezembro de 1966, por proposta do Poder Executivo, a fim de dar aplicação ao Sistema Tributário instituído pela Emenda Constitucional n. 18 (*), de 1º de dezembro de 1965, pela Lei Federal n. 5.172, de 25 de outubro de 1966, e no Decreto-Lei n. 28, de 14 de novembro de 1966.

Art. 2º Fica prorrogado até 15 de dezembro de 1966, o prazo para a votação dos Orçamentos pelas Assembléias Legislativas Estaduais.

Parágrafo único. Caso não seja encerrada a votação, dentro do prazo marcado neste artigo, será sancionado o projeto com as emendas propostas pelo Executivo que não tenham sido rejeitadas.

Art. 3º As Constituições Estaduais deverão adaptar-se, até 31 de dezembro de 1966, ao cumprimento da Emenda Constitucional n. 18, de 1965, e à legislação federal complementar.

Art. 4º No prazo a que se refere o artigo anterior poderão ser modificadas ou revogadas as normas das Constituições e leis estaduais que disponham sobre isenções tributárias ou vinculações do pagamento de funcionários ou servidores públicos ao salário-mínimo.

Art. 5º Este Ato Complementar entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

H. Castello Branco — Presidente da República.

(*) V. LEX, Leg. Fed., 1965, págs. 1.884 e 1.808; 1966, págs. 1.476; 1965, pág. 1.752.

DECRETO-LEI N. 30 — DE 17 DE NOVEMBRO DE 1966

Acrescenta um inciso, sob o n. IV, ao artigo 15 da Lei número 5.010 (*), de 30 de maio de 1966, que organiza a Justiça Federal de primeira instância

Art. 1º É acrescentado um inciso, sob o n. IV, ao artigo 15 da Lei n. 5.010, de 30 de maio de 1966, com a seguinte redação:

“IV — as ações de qualquer natureza, inclusive os processos acessórios e incidentes a elas relativos, propostas por sociedades de economia mista com participação majoritária federal contra pessoas do-miciadas na Comarca, ou que versem sobre bens nela situados”.

Art. 2º Este Decreto-Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

H. Castello Branco — Presidente da República.

(*) V. LEX, Leg. Fed., 1966, pág. 765.

§ 1º Consideram-se militares todas as aeronaves integrantes de Forças Armadas, inclusive as requisitadas na forma da lei, para missões militares; e não-militares todas as demais.

§ 2º As disposições deste título, não se aplicam às aeronaves militares que serão reguladas por legislação especial.

§ 3º As aeronaves públicas assemelham-se às aeronaves privadas, quando utilizadas em serviço de natureza comercial.

Art. 10. As aeronaves nacionais são bens registráveis para efeito de sua condição jurídica, e só através de assentamentos no Registro Aeronáutico Brasileiro podem constituir objeto de direito.

§ 1º Salvo no que se refere às aeronaves militares, o Registro Aeronáutico Brasileiro será público, podendo qualquer pessoa obter certidão do que nele constar.

§ 2º Salvo o caso de alienação judicial, nenhuma inscrição de aeronave de País estrangeiro poderá ser efetuada ao Registro Aeronáutico Brasileiro sem que os titulares do direito originário sobre a aeronave constem expressamente.

§ 3º As inscrições e transcrições efetuadas no Registro Aeronáutico Brasileiro, serão obrigatoriamente averbadas no certificado de matrícula da aeronave.

Art. 11. A aeronave é considerada de nacionalidade do Estado em que esteja matriculada e não poderá sobrevoar o território brasileiro sem estar matriculada ou quando matriculada em mais de um Estado.

Art. 12. A matrícula das aeronaves brasileiras será feita no Registro Aeronáutico Brasileiro, a cargo do Ministério da Aeronáutica que emitirá os certificados de matrícula.

Parágrafo único. Nenhuma aeronave brasileira poderá ser utilizada sem que esteja matriculada e munida do certificado de matrícula, do certificado de navegabilidade e dos equipamentos, aparelhos e meios necessários à segurança de voo, na conformidade dos atos administrativos que regem a matéria.

Art. 13. No ato de inscrição, o Registro Aeronáutico Brasileiro atribuirá as marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave, as quais a identificarão para todos os efeitos.

Parágrafo único. A inscrição da aeronave no Registro Aeronáutico Brasileiro importa na perda automática de matrícula em qualquer outro Estado.

Art. 14. As aeronaves privadas só poderão ser inscritas no Registro Aeronáutico Brasileiro se forem de propriedade:

a) de brasileiro, pessoa natural ou jurídica, quando destinada ao seu próprio uso;

b) de pessoa jurídica brasileira com quatro quintos ou mais do seu capital social pertencentes nominalmente a brasileiros, quando destinada à execução de serviço aéreo.

Parágrafo único. A juízo da autoridade aeronáutica competente poderá também ser inscrita no Registro Aeronáutico Brasileiro, a aeronave privada de propriedade de estrangeiro, pessoa natural, com residência permanente no Brasil, ou pessoa jurídica, autorizada a funcionar no País, quando a aeronave se destinar ao seu próprio uso.

Art. 15. Reputa-se proprietário da aeronave, para efeito deste Código, a pessoa natural ou jurídica, em cujo nome estiver inscrita a aeronave no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Parágrafo único. Aquêle que usar ou explorar a aeronave com direito de dar ordens à tripulação, pessoalmente ou por intermédio de subordinados, será considerado explorador da aeronave. Se o nome do explorador não estiver averbado no Registro Aeronáutico Brasileiro, o proprietário da aeronave será reputado o explorador, até prova em contrário.

Art. 16. Adquire-se a propriedade da aeronave:

a) pela construção;

b) pelos modos de aquisição civil e consequente transcrição do título de propriedade no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Art. 17. Verificar-se-á a perda de propriedade da aeronave pela alienação, pela desapropriação por utilidade pública, pela renúncia, pelo abandono ou pelo perecimento da aeronave.

§ 1º Nos três primeiros casos deste artigo, os efeitos da perda da propriedade subordinam-se à transcrição no Registro Aeronáutico Brasileiro do título de transmissão ou dos atos de desapropriação ou renúncia.

§ 2º Considera-se abandonada a aeronave, ou os seus restos, quando estiver sem tripulação e não for possível determinar sua legítima origem, ou quando o proprietário manifestar de modo expresse o seu desejo de abandoná-la.

§ 3º Entende-se perecida a aeronave ao transcorrerem 180 dias a contar da data em que dela se teve a última notícia oficial.

§ 4º Verificado em inquérito administrativo do órgão aeronáutico competente o abandono da aeronave ou a impossibilidade de sua recuperação, ou o seu perecimento, será cancelada "ex officio" a respectiva matrícula no Registro Aeronáutico Brasileiro.

CAPÍTULO II

Dos Direitos Reais sobre a Aeronave

Art. 18. As aeronaves podem ser hipotecadas no todo ou em parte distintas, e ainda nos seus pertences.

Parágrafo único. Quando a hipoteca recair sobre aeronave em construção concluída esta, os ônus estender-se-ão à totalidade do bem, na ordem de prelação em que tiverem sido constituídos.

Art. 19. A hipoteca constituir-se-á pela inscrição do contrato no Registro Aeronáutico Brasileiro e averbação no respectivo certificado de matrícula.

Art. 20. As aeronaves, enquanto sujeitas à hipoteca no País, não poderão ser alienadas para o exterior sem o consentimento expresse do credor.

Art. 21. O crédito hipotecário aéreo prefere a quaisquer outros, com exceção dos seguintes:

a) remuneração devida por socorro prestado;

b) despesas extraordinárias destinadas à conservação da aeronave;

c) créditos de empregados, por salários ou indenizações, sobre cuja legitimidade não haja dúvida, ou, quando houver, em conformidade com a decisão proferida na Justiça do Trabalho;

d) créditos do Estado, provenientes de impostos, preços de utilização de aeroporto ou de serviços acessórios à aeronavegação;

e) gastos efetuados pelo comandante da aeronave, no exercício de seus poderes legais quando indispensáveis à continuação da viagem.

Parágrafo único. Quando o crédito hipotecário garantir o pagamento do preço de compra da aeronave, não prevalecerá a exceção prevista nas letras "c" e "d" deste artigo.

Art. 22. Os privilégios referidos no artigo anterior só prevalecerão até 180 (cento e oitenta) dias depois de sua constituição, aplicando-se, todavia, em qualquer caso, os preceitos que regulam a falência, o concurso de credores e os da legislação trabalhista.

Art. 23. Do contrato da hipoteca da aeronave deverão constar essencialmente:

a) a importância da dívida garantida pela hipoteca ou sua estimativa;

b) os juros estipulados;

c) a época e o lugar de pagamento;

d) as marcas de nacionalidade e de matrícula da aeronave.

Parágrafo único. O instrumento da hipoteca da aeronave, ou das partes ou pertences de aeronave em construção, especificará todas as suas características assim como deverá conter o nome dos respectivos construtores.

Art. 24. A aeronave pertencente a dois ou mais proprietários só poderá ser hipotecada com o assentimento expresse de todos os condôminos.

Art. 25. Serão aplicáveis, subsidiariamente, à hipoteca da aeronave, os dispositivos da legislação civil ordinária.

CAPÍTULO III

Das Medidas Asseguratórias sobre Aeronaves

Art. 26. Não estão sujeitas a sequestro preventivo ou a qualquer outra medida asseguratória de direito, salvo prévia condenação judicial ou o disposto no § 2º do artigo 61:

- a) as aeronaves utilizadas exclusivamente em linha de transporte público autorizada pelo Estado, bem como as aeronaves de reserva e as peças sobresselentes indispensáveis a esse serviço;
- b) quaisquer outras aeronaves destinadas ao transporte de pessoas ou coisas, mediante remuneração quando estiverem prontas para partir na execução de transporte dessa espécie, exceto no caso de se tratar de dívida contraída para a viagem que vai ser feita, ou de crédito nascido no decurso de viagem e originado de ato que tenha possibilitado a sua continuação.

Art. 27. As disposições do artigo antecedente não se aplicam ao sequestro preventivo exercido pelo proprietário desapossado de sua aeronave por ato ilícito.

Art. 28. Quando não proibido ou quando não invocada pelo explorador a proibição, a prestação de caução suficiente pode impedir o sequestro e facultar o levantamento.

Parágrafo único. Considera-se suficiente a caução que cobrir a importância da dívida e despesas respectivas, estiver afeta exclusivamente ao pagamento do credor e cobrir o valor da aeronave quando este for inferior ao total da dívida e das despesas.

TÍTULO III

Dos Tripulantes

CAPÍTULO I

Da Composição das Tripulações

Art. 29. Consideram-se tripulantes, para os efeitos deste Código, as pessoas devidamente habilitadas que exercerem função remunerada ou não, a bordo da aeronave não militar.

Parágrafo único. Quando o tripulante exercer sua função a bordo mediante remuneração é ele considerado aeronauta.

Art. 30. O exercício de função a bordo de aeronaves nacionais é privativo de brasileiros.

§ 1º A juízo da autoridade aeronáutica competente e na forma dos regulamentos em vigor, o estrangeiro poderá tripular aeronave nacional como piloto privado, não podendo, porém, exercer essa função mediante remuneração.

§ 2º A juízo da autoridade aeronáutica competente poderão ser admitidos como tripulantes em caráter provisório, pelo prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, instrutores estrangeiros, na falta de tripulantes brasileiros habilitados.

Art. 31. De acordo com as exigências operacionais e a regulamentação nacional, a composição da tripulação das aeronaves brasileiras constituir-se-á de titulares de licenças e de certificados de habilitação técnica que os credenciem ao exercício das funções a bordo.

Art. 32. Qualquer membro da tripulação poderá exercer a bordo outra função, além da sua própria, quando possuir licença para exercê-la e essa acumulação for admitida pela autoridade aeronáutica competente.

CAPÍTULO II

Das Licenças e Certificados

Art. 33. A licença de tripulantes de aeronave e os certificados de habilitação técnica e de capacidade física serão concedidos pela autoridade aeronáutica competente, na conformidade da regulamentação em vigor.

§ 1º A licença terá caráter permanente e os certificados serão válidos pelos prazos nêles averbados de acordo com a regulamentação específica, dependendo das revalidações dos resultados das provas e exames exigidos, para esse fim, pela mesma regulamentação.

§ 2º Cessada a validade de qualquer certificado, o titular da licença ficará privado do exercício das funções nela especificadas se o certificado não tiver sido ou não vier a ser revalidado.

§ 3º Sempre que o titular de uma licença tiver procedido de forma que deixe dúvidas sobre a manutenção do nível de aptidão técnica ou das condições físicas estabelecidas na regulamentação específica a autoridade aeronáutica competente poderá submetê-lo a novos exames técnicos ou de capacidade física, ainda que estejam válidos os respectivos certificados.

§ 4º Qualquer dos certificados de que trata este artigo poderá ser cassado pela autoridade aeronáutica competente, se ficar verificado, em processo administrativo ou em inspeção de saúde, que o respectivo titular não possui idoneidade profissional ou está incapacitado, física e permanentemente, para exercer as funções especificadas na sua licença.

Art. 34. A validade das licenças e dos certificados de habilitação técnica, exigidos por autoridades estrangeiras, regula-se pelas Convenções e Atos Internacionais que tenham estabelecido as respectivas condições e estejam em vigor no Brasil e nos Estados que os tiverem expedido.

Parágrafo único. A matéria será regulada pela Lei Brasileira quando inexistirem Convenções ou Atos Internacionais, ou quando se tratar de brasileiro titular de licença e certificado estrangeiros.

CAPÍTULO III

Do Comandante de Aeronave

Art. 35. Toda aeronave deverá ter a bordo um Comandante escolhido pelo proprietário ou explorador, que será seu representante durante a viagem. Os regulamentos estabelecerão as condições necessárias ao desempenho da função e a forma de investidura.

§ 1º O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave, assim como pela guarda de valores, mercadorias, bagagens e malas postais, de acordo com a lei, os regulamentos oficiais em vigor e o regimento do proprietário ou explorador.

§ 2º Os demais membros da tripulação ficam subordinados, técnica e disciplinarmente, ao Comandante da aeronave.

Art. 36. O Comandante exerce a autoridade que lhe é atribuída por este Código e por outras disposições legais, desde o momento em que recebe a aeronave para o voo, até o momento em que a entrega, concluída a viagem.

Parágrafo único. No caso de pouso forçado, a autoridade do Comandante persiste até que as autoridades competentes assumam a responsabilidade pela aeronave, pessoas, bens e valores transportados.

Art. 37. Poderá o Comandante, sob sua responsabilidade, adiar ou suspender a partida da aeronave, quando julgar indispensável a segurança do voo.

§ 1º Durante o voo deverá tomar todas as medidas tendentes a dar-lhe maior segurança.

§ 2º Os motivos das decisões que tomar, de acordo com este artigo, deverão constar dos documentos de bordo, que serão apresentados às autoridades aero-

náuticas e do proprietário ou explorador dentro de 48 (quarenta e oito) horas a contar do término da viagem.

Art. 38. O Comandante poderá delegar suas atribuições, salvo as constantes do § 1º do artigo anterior, na forma dos regulamentos bem como do regimento do proprietário ou explorador da aeronave.

Art. 39. O Comandante poderá:

- a) comprar o necessário ou contratar os serviços de reparação da aeronave imprescindíveis à continuação da viagem;
- b) levantar dinheiro para prover os fins indicados na letra "a";
- c) usar de meios processuais para garantia de seus atos e de direitos e interesses do proprietário ou explorador da aeronave.

Art. 40. O Comandante exerce autoridade sobre as pessoas e coisas embarcadas e poderá:

- a) desembarcar qualquer delas, desde que comprometa a boa ordem, ou disciplina, ou ponha em perigo a segurança da aeronave ou das pessoas e bens a bordo;
- b) tomar as medidas necessárias à proteção da aeronave e das pessoas ou bens transportados;
- c) alijar a carga ou parte dela, quando indispensável à segurança de voo.

Art. 41. O nome do Comandante e as delegações previstas no artigo 38 deverão constar dos documentos de bordo.

Art. 42. O Comandante da aeronave registrará nos documentos de bordo os nascimentos e óbitos que ocorrerem a bordo.

Parágrafo único. No caso de óbito de passageiros ou de membro da tripulação, o Comandante providenciará na primeira escala, o comparecimento da autoridade policial local, para que sejam tomadas as medidas cabíveis.

TÍTULO IV

Da Infraestrutura Aeronáutica

CAPÍTULO I

Das Definições

Art. 43. Constitui infraestrutura aeronáutica todo aeródromo, edificação, instalação aérea e serviços destinados a facilitar e tornar segura a navegação aérea, nestes compreendidos os de tráfego aéreo, telecomunicações, meteorologia, informações aeronáuticas, coordenação de busca e salvamento, bem como as instalações de auxílios rádios ou visuais.

Art. 44. Aeródromo é toda área de terra, água ou fluante, destinada a chegadas, partidas e movimentação de aeronaves.

Art. 45. Os aeródromos são classificados em civis e militares.

§ 1º Aeródromo civil é o destinado, em princípio, ao uso de aeronaves não militares.

§ 2º Aeródromo militar é aquele destinado ao uso de aeronaves militares.

§ 3º Os aeródromos civis poderão ser utilizados pelas aeronaves militares, e os aeródromos militares pelas aeronaves não militares, obedecidas as prescrições estabelecidas pela autoridade aeronáutica competente.

Art. 46. Os aeródromos civis serão classificados em públicos ou privados, aqueles destinados ao tráfego de aeronaves em geral.

Art. 47. Nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado sem estar devidamente registrado pela autoridade aeronáutica competente.

§ 1º Os aeródromos públicos serão abertos ao tráfego através de processo de homologação a cargo da autoridade aeronáutica competente.

§ 2º Os aeródromos privados só poderão ser utilizados com permissão de

Art. 48. Consideram-se aeroportos os aeródromos públicos dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas.

§ 1º Os aeroportos serão classificados por ato administrativo que fixará as características de cada categoria.

§ 2º Os aeroportos destinados às aeronaves nacionais ou estrangeiras na realização de serviços internacionais, regulares ou não-regulares, serão classificados como aeroportos internacionais.

Art. 49. Nos aeródromos públicos que forem sede de Unidades Aéreas Militares, as jurisdições e esferas de competência das autoridades civis e militares serão definidas em regulamentação especial.

CAPÍTULO II

Da Construção e da Utilização dos Aeródromos

Art. 50. Os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados diretamente pela União, ou mediante concessão ou autorização, obedecidas as condições nelas estabelecidas.

§ 1º Entre as condições de exploração figurará obrigatoriamente, a observância das instruções de natureza administrativa e técnica emanadas de autoridades federais, para assegurar em território nacional, uniformidade das normas relativas à navegação e aos transportes aéreos.

§ 2º As autorizações previstas neste artigo serão dadas separadamente, uma para cada aeroporto, podendo, em casos excepcionais serem outorgadas em conjunto.

Art. 51. Os aeródromos públicos poderão ser usados por quaisquer aeronaves sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização.

Parágrafo único. Os preços de utilização serão fixados em tabela aprovadas pela autoridade aeronáutica competente, e aplicados em caráter geral em todo o território brasileiro.

Art. 52. Nenhum aeródromo terrestre, poderá ser construído, sem prévia autorização da autoridade aeronáutica competente.

Art. 53. A instalação e o funcionamento de quaisquer serviços de infraestrutura aeronáutica dentro ou fora de aeródromo civil, dependerão sempre de autorização prévia da autoridade aeronáutica competente, que os fiscalizará.

Art. 54. A utilização e o funcionamento de quaisquer escolas ou cursos de aviação, oficinas de manutenção e fábricas de material aeronáutico civis, dependerá sempre de autorização prévia da autoridade aeronáutica competente, que os fiscalizará.

Art. 55. As concessões ou autorizações de que trata este capítulo poderão ser cassadas, a qualquer tempo, se utilizadas para fins diversos dos previstos, ou contrários à ordem pública.

CAPÍTULO III

Da Zona de Proteção dos Aeródromos

Art. 56. As propriedades vizinhas dos aeródromos estão sujeitas a restrições especiais.

Parágrafo único. As restrições a que se refere este artigo são relativas ao aproveitamento das propriedades quanto a edificações, instalações ou culturas que possam embaraçar as manobras de aeronaves.

Art. 57. As restrições às propriedades previstas no artigo anterior serão estabelecidas pela autoridade aeronáutica competente, mediante a aprovação de um plano da zona de proteção de cada aeródromo devidamente configurado.

Parágrafo único. O porte de aparelhos fotográficos, cinematográficos ou eletrônicos, a bordo de aeronave, poderá ser impedido quando o interesse da segurança nacional o exigir.

TÍTULO VI

Dos Serviços Aéreos

Art. 69. A exploração de serviços aéreos por pessoas naturais ou jurídicas brasileiras dependerá sempre da prévia concessão ou autorização do Governo Brasileiro. Quando se tratar de serviços internacionais explorados por sociedades estrangeiras, aplicar-se-ão as convenções e os acordos de que o Brasil for parte, ou se não os houver, as normas da autorização que o Governo outorgar em cada caso.

§ 1º A concessão ou a autorização prevista neste artigo somente será dada a pessoa jurídica brasileira que tiver:

- a) sede no Brasil;
- b) pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital pertencente a brasileiros;
- c) direção confiada a pessoas com domicílio principal no Brasil;
- d) constituição sob a forma de sociedade anônima, com ações nominativas, quando se tratar de serviços aéreos regulares.

§ 2º As ações nominativas das empresas de serviço aéreo regular só poderão ser transferidas a brasileiros, mesmo que estejam incluídas na margem de um quinto do capital a que se refere a letra "b" do parágrafo anterior.

§ 3º Quando houver aumento de capital social das empresas de serviço aéreo regular, será aplicado o disposto na letra "b" do § 1º deste artigo, em relação ao capital majorado desse aumento, excluídas de participação nesse aumento as pessoas jurídicas estrangeiras.

Art. 70. A menos que o Poder Público os explore diretamente, os serviços aéreos de transporte regular de passageiros ou carga serão realizados mediante concessão ou autorização, e os de transporte não regular mediante autorização, observado o disposto no artigo 69.

§ 1º A concessão ou autorização poderá ser concedida ou negada, segundo as exigências de interesse público, e, se concedida, não poderá ser objeto de cessão ou transferência.

§ 2º Extinguir-se-á a concessão ou autorização:

- a) pelo decurso do prazo fixado, sem que tenha havido prévia prorrogação por parte da autoridade competente;
- b) pela cassação;
- c) pela retirada da autorização.

Art. 71. Os Estatutos Sociais bem como suas modificações, dependerão sempre, de prévia aprovação da autoridade aeronáutica competente, só podendo ser apresentado ao Registro de Comércio depois dessa aprovação.

Art. 72. Dependerá sempre de prévia autorização da autoridade aeronáutica competente, a cessão ou transferência da ações das sociedades nacionais exploradoras de serviços aéreos de transporte regular.

Parágrafo único. No ato da transferência das ações o transmitente deverá apresentar a prova da autorização, a que se refere este artigo, sob pena de nulidade da transferência e caducidade da concessão ou da autorização para exploração dos serviços.

Art. 73. Os acordos entre exploradores de serviços aéreos de transporte regular, que impliquem em consórcio, "pool", conexão, consolidação ou fusão de serviços ou interesses, dependerão de prévia aprovação da autoridade aeronáutica competente.

Art. 74. Os serviços aéreos de transporte regular ficarão sujeitos às normas que o Governo estabelecer para impedir a competição ruinosa e assegurar o seu melhor rendimento econômico podendo, para esse fim, a autoridade aeronáutica competente, a qualquer tempo, modificar rotas, frequências, horários e tarifas de serviço e outras quaisquer condições de concessão ou da autorização.

Parágrafo único. Este plano será aprovado por ato do Poder Executivo e transmitido à administração dos Municípios em que se acharem os aeródromos, a fim de serem observadas as restrições.

Art. 58. Quando as restrições estabelecidas no plano da zona de proteção de aeródromos impuserem demolições ou impedirem construções de qualquer natureza terão os proprietários direito a indenização fixada judicialmente, na falta de acordo direto.

TÍTULO V

Do Tráfego Aéreo

Art. 59. É livre o tráfego sobre o território nacional, observadas as disposições estabelecidas no presente Código e nas Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil for parte, bem como nos regulamentos e nas instruções que forem expedidas.

Art. 60. Em circunstâncias excepcionais e na defesa da segurança nacional ou do interesse público, o Governo poderá proibir ou restringir, a título provisório ou permanente, o sobrevôo do território nacional ou de parte dele, com efeito imediato, sem que lhe caiba responsabilidade pelos prejuízos ou danos que acaso provenham da execução da medida.

Art. 61. O voo sobre as propriedades privadas não deverá prejudicar o uso da propriedade do solo, tal como o define a legislação civil.

§ 1º O possuidor do solo não se poderá opor à partida ou retirada da aeronave que haja sido forçada a pousar em sua propriedade, desde que o proprietário ou explorador da aeronave dê garantia formal de posterior reparação dos danos.

§ 2º A recusa do explorador ou proprietário em garantir a reparação do dano autoriza o sequestro preventivo da aeronave.

Art. 62. São proibidos a qualquer aeronave, vãos de acrobacia ou evoluções que possam constituir perigo para a própria aeronave ou seus ocupantes, para o tráfego aéreo ou para cidades ou aglomerações de pessoas.

Art. 63. A aeronave que receber, de órgão controlador de voo, ordem para pousar, deverá dirigir-se imediatamente para o aeródromo que lhe for indicado e nela efetuar o pouso.

Parágrafo único. No caso de manifesta inobservância da ordem recebida, a aeronave será compelida a efetuar o pouso pelo emprego dos meios que forem julgados necessários.

Art. 64. As aeronaves só poderão decolar ou pousar em aeródromos, cujas características, fixadas por autoridade aeronáutica competente, comportarem suas operações, salvo motivo de força maior.

Art. 65. O lançamento de objetos ou coisas, de bordo de aeronaves não-militares, dependerá de permissão da autoridade aeronáutica competente, salvo caso de emergência.

Art. 66. Poderão sobrevoar o território brasileiro as aeronaves não-militares de nacionalidade dos Estados participantes, com o Brasil, de Convenções Internacionais, de acordo com os seus termos. As demais dependerão sempre de autorização da autoridade aeronáutica competente.

Art. 67. Toda aeronave procedente do estrangeiro que houver de pousar em "rio nacional, ou que dele venha a sair para o exterior, somente em aeropor-

cional poderá realizar o primeiro pouso e a última decolagem.

Art. 68. A lista de aeroportos internacionais será publicada pela au-

toridade competente.
e.
uma aeronave poderá transportar, salvo com autorização espe-
mpente, explosivos, munições, arma de fogo, material bélico,
tinado a levantamento aerofotogramétrico ou de prospecção ou
outros objetos ou substâncias consideradas perigosas para a se-

Art. 75. As normas e condições para a exploração de serviços aéreos não regulares, inclusive os de táxi-aéreo serão fixadas pela autoridade aeronáutica competente, visando a evitar a competição desses serviços com os de transporte regular, e poderão ser alteradas pela mesma autoridade quando julgado necessário, para assegurar, em conjunto, melhor rendimento econômico dos serviços aéreos.

Art. 76. Toda pessoa, natural ou jurídica, que explorar serviços aéreos deverá dispor de adequadas estruturas técnicas de manutenção e de operação, próprias ou contratadas, e devidamente homologadas e fiscalizadas pela autoridade aeronáutica competente.

Art. 77. Cabe à autoridade aeronáutica competente a fiscalização de todas as atividades concernentes aos serviços aéreos.

Art. 78. Além da escrituração exigida pela legislação, em vigor, todas as empresas que explorarem serviços aéreos deverão manter escrituração específica, que obedecerá a um plano uniforme de contas, estabelecido pela autoridade aeronáutica competente.

Parágrafo único. A receita e a despesa de atividades afins ou subsidiárias não poderão ser escrituradas na contabilidade dos serviços aéreos, cuja exploração seja objeto de concessão ou de autorização.

Art. 79. A autoridade aeronáutica competente poderá, quando julgar necessário, mandar proceder a exame da contabilidade das empresas que explorarem serviços aéreos e dos respectivos livros, registros e documentos.

TÍTULO VII

Do Transporte Aéreo

CAPÍTULO I

Das Definições

Art. 80. Transportador, para efeito do presente Código, é a pessoa natural ou jurídica, proprietária ou exploradora da aeronave, que se obriga, em nome próprio, a executar serviço aéreo de transporte de pessoas ou coisas.

Art. 81. Considera-se doméstico e é regido pelo presente Código todo transporte em que os pontos de partida, intermediários e destino estejam situados em território nacional.

Parágrafo único. O transporte não perderá esse caráter se, por motivo de força maior, a aeronave fizer escala em território estrangeiro, estando, porém, em território brasileiro os seus pontos de partida e destino.

Art. 82. Considera-se um só transporte o que vários transportadores aéreos executarem sucessivamente desde que a operação se origine de um só contrato, haja ou não interrupção ou baldeação, embora este contrato venha ou não a ser executado, pelo transportador que o contratou.

Art. 83. Os transportes domésticos só poderão ser efetuados por aeronaves brasileiras.

Parágrafo único. É vedado esse transporte em aeronave de matrícula estrangeira arrendada ou afretada a pessoa natural ou jurídica brasileira.

CAPÍTULO II

Dos Documentos de Transportes

Bilhete de Passagem

Art. 84. No transporte de passageiros, o transportador é obrigado a fazer entrega de um bilhete de passagem que deverá indicar, essencialmente:

- o lugar e a data da admissão;
- os pontos de partida e destino;
- o nome do ou dos transportadores.

Art. 85. A falta, irregularidade ou perda do bilhete não prejudica a existência nem a validade do contrato de transporte, que continuará a reger-se pelas disposições do presente Código.

Nota de Bagagem

Art. 86. No transporte de bagagem, excetuados os pequenos objetos que o passageiro conservar sob sua guarda o transportador é obrigado, se o passageiro o exigir, a extrair e entregar-lhe nota de bagagem em duas vias, com as seguintes indicações:

- o lugar e a data da emissão;
- os pontos de partida e destino;
- o número do bilhete de passagem;
- a quantidade e o peso dos volumes;
- a importância do valor declarado.

Art. 87. A falta, irregularidade ou perda da nota de bagagem não prejudica a existência nem a validade do contrato de transporte, que continuará a reger-se por este Código.

Conhecimento Aéreo

Art. 88. No transporte de carga, o transportador deverá exigir do expedidor a feitura e entrega do "conhecimento aéreo".

Parágrafo único. Se o transportador, a pedido do expedidor, fizer o conhecimento aéreo, considerará-se, até prova contrária, como tendo agido por conta deste.

Art. 89. O conhecimento aéreo será feito em três vias originais e entregue pelo expedidor com a carga.

§ 1º A primeira via, com a indicação "do transportador", será assinada pelo expedidor.

§ 2º A segunda via, com a indicação "do destinatário", será assinada pelo expedidor e pelo transportador e acompanhará a carga.

§ 3º A terceira via será assinada pelo transportador e por ele entregue ao expedidor, após aceita a carga.

Art. 90. Quando houver mais de um volume o transportador poderá exigir do expedidor conhecimentos aéreos distintos.

Art. 91. O conhecimento aéreo deverá indicar:

- o lugar e a data da emissão;
- os pontos de partida e destino;
- o nome e o endereço do expedidor;
- o nome e o endereço do transportador;
- o nome do destinatário e, se houver cabimento, o seu endereço;
- a natureza da carga;
- o número, o acondicionamento, as marcas particulares ou a numeração dos volumes;
- o peso, a quantidade e o volume (ou as dimensões da carga);
- o preço da mercadoria, quando a carga for expedida contra pagamento no ato da entrega, e, eventualmente, a importância das despesas;
- o valor declarado, se houver;
- o número das vias do conhecimento;
- os documentos entregues ao transportador para acompanharem o conhecimento aéreo;
- o prazo do transporte e a indicação sumária do trajeto a seguir (via) se forem estipulados.

Art. 92. Se o transportador aceitar a mercadoria sem o respectivo conhecimento aéreo, ou se este não contiver todas as indicações do artigo precedente, letras "a" até "h", inclusive, não lhe assistirá o direito de se pravelecer das disposições do presente Código, que lhe excluam ou limitem a responsabilidade.

Art. 93. O expedidor responde pela exatidão das indicações e declarações constantes do conhecimento aéreo e pelo dano que, em consequência de suas declarações ou indicações irregulares, inexatas ou incompletas, vier a sofrer o transportador ou qualquer outra pessoa.

Art. 94. O conhecimento aéreo faz presumir, até prova em contrário, a conclusão do contrato, o recebimento da carga e as condições do transporte.

Art. 95. As enunciações do conhecimento aéreo, relativas a peso, dimensões, acondicionamento da carga e número de volumes, presumem-se verdadeiras até prova em contrário; as referentes a quantidade, volume, valor e estado da carga só farão prova contra o transportador, se a verificação delas fôr por ele feita na presença do expedidor e exarada no conhecimento.

Art. 96. A falta, irregularidade ou perda do conhecimento aéreo não prejudica a existência nem a validade do contrato de transporte, que continua sujeito às regras do presente Código.

CAPÍTULO III

Da Responsabilidade Contratual

Art. 97. O transportador responde por qualquer dano resultante de acidente relacionado com a aeronave em vôo ou na superfície, a seu bordo ou em operação de embarque ou desembarque, que causar a morte ou lesão corporal do passageiro, salvo culpa deste, sem culpabilidade do transportador ou de seus prepostos.

Parágrafo único. No transporte gratuito, a responsabilidade dependerá de prova, a cargo da vítima ou de seus beneficiários, de dolo ou de culpa do transportador ou de seus prepostos, ressalvado o direito à indenização do seguro contratado sem exclusão do passageiro gratuito.

Art. 98. O transportador responde pelo dano resultante de destruição, perda ou avaria da bagagem despachada ou de carga, nos acidentes ocorridos durante o transporte aéreo.

Art. 99. O transporte aéreo para os efeitos do artigo precedente, compreende o período durante o qual a bagagem ou carga se acharem sob a guarda do transportador, em aeródromo, a bordo de aeronave ou em qualquer outro lugar.

Art. 100. O transporte aéreo não abrange transporte terrestre ou aquático realizado fora do aeródromo.

Parágrafo único. Se na execução do contrato do transporte aéreo fôr executado transporte terrestre, marítimo ou fluvial para o carregamento, entrega ou baldeação, presume-se ocorrido o dano durante o transporte aéreo, salvo prova em contrário.

Art. 101. O transportador responde pelos danos resultantes de antecipação ou atraso do transporte aéreo do passageiro, bagagem ou carga, salvo caso fortuito ou de força maior.

Parágrafo único. Consideram-se casos de força maior os impostos pela segurança de vôo que devem ser aprovados pelo transportador.

Art. 102. Se a viagem sofrer interrupção em aeroporto de escala por tempo superior a seis horas, qualquer que seja o motivo, o transportador é obrigado à instância do passageiro, a fazê-lo reembarkar incontinenti para o destino pelo meio mais rápido possível e que ofereça idêntico ou melhor serviço, correndo por conta do transportador contratual todos os gastos inclusive os de hospedagem, decorrentes de interrupção, sem prejuízo das responsabilidades estabelecidas no artigo anterior.

Art. 103. No transporte de passageiros, salvo se fôr convencionalmente indenização mais alta, a responsabilidade do transportador por qualquer dano resultante

tante de morte ou lesão corporal de passageiro será limitada, por pessoa, à importância correspondente a 200 (duzentas) vezes o maior salário-mínimo vigente no País.

§ 1º No transporte de carga ou bagagem, salvo convenção entre as partes, a responsabilidade do transportador se limita à quantia calculada por quilo, à base de 1/3 (um terço) do maior salário-mínimo vigente no País.

§ 2º Quanto à bagagem e objetos que o passageiro conservar sob a sua guarda, a responsabilidade do transportador não excederá de 4 (quatro) vezes o maior salário-mínimo vigente no País.

Art. 104. O transportador responde perante os tripulantes da aeronave e demais empregados que nela viajarem a seu serviço, ou perante os respectivos beneficiários, nos mesmos casos, segundo o mesmo critério e sob o mesmo regime de garantias estabelecidas com relação ao passageiro, por uma indenização de limite igual à que lhes seria devida se passageiros fôssem deduzido o valor da indenização que receberem, ou que teriam direito a receber pela legislação de acidentes de trabalho.

Art. 105. São nulas as cláusulas tendentes a exonerar de responsabilidade o transportador ou a estabelecer limite inferior ao fixado neste Código.

Parágrafo único. Essa nulidade não acarreta a anulação do contrato do transporte respectivo.

Art. 106. Quando o dano resultar de dolo ainda que eventual, do transportador ou de seus prepostos, nenhum efeito terão os artigos deste Código, que excluam ou atenuem a responsabilidade.

Art. 107. O recebimento de bagagem ou carga, sem protestos do destinatário faz presumir, salvo prova em contrário, que foi entregue em bom estado e de conformidade com o documento de transporte.

Art. 108. No caso de transporte executado sucessivamente por vários transportadores, cada transportador que receber passageiro, bagagem ou carga, ficará sujeito às regras deste Código e considerado parte no contrato de transporte.

§ 1º O passageiro, ou os que o sucederem nos seus direitos, só terão direito de ação contra o transportador que haja efetuado o transporte, no curso do qual se tiver produzido o acidente ou atraso salvo se, por estipulação expressa, o primeiro transportador assumir a responsabilidade em todo o percurso da viagem.

§ 2º Em se tratando de bagagem ou carga, o expedidor terá ação contra o primeiro transportador, e o destinatário, a quem couber direito a entrega, contra o último. Um e outro poderão acionar o transportador que haja efetuado o transporte durante o qual tiver ocorrido a destruição, perda, avaria ou atraso. Esses transportadores serão solidariamente responsáveis ante o expedidor e o destinatário.

TÍTULO VIII

Da responsabilidade para com terceiros

Art. 109. As disposições relativas à responsabilidade para com terceiros aplicam-se a quaisquer aeronaves que trafeguem sobre o território brasileiro.

Art. 110. Dará direito a reparação qualquer dano que a aeronave causar a pessoas ou bens no solo ou em águas jurisdicionais brasileiras bem assim o originado por pessoas ou coisas dela caídas ou projetadas, inclusive pelos alijamentos resultantes de força maior.

§ 1º Não dará direito, entretanto, à reparação, o dano que não fôr consequência direta do fato causador ou que ocorrer em virtude da operação normal da aeronave, realizada de conformidade com as normas recomendadas.

§ 2º A reparação pelo dano só poderá ser diminuída ou excluída na medida em que couber culpa à pessoa lesada.

Art. 111. A obrigação de reparar os danos previstos nos artigos antecedentes caberá ao explorador da aeronave.

Parágrafo único. O explorador é responsável pelos danos causados pela aeronave quando pilotada ou manobrada por seus subordinados, ainda que exorbitem de suas atribuições.

Art. 112. Considera-se a aeronave em vôo ou em manobra a partir do momento em que é empregada a sua força motriz e até que, cessada esta, tenha fim o movimento próprio.

Parágrafo único. Quando se tratar de aeronave desprovida de força motriz a expressão "vôo" ou "manobra" aplica-se ao período compreendido entre o início e o fim de seu movimento.

Art. 113. Serão regulados pelo direito comum os danos causados pela aeronave no solo e com motores parados.

Art. 114. A responsabilidade pelo dano causado a terceiros na superfície, por outrem que não o explorador ou tripulantes da aeronave, fica sujeita à legislação comum, mas não exclui a responsabilidade limitada do explorador, prevista neste Código.

Art. 115. A responsabilidade pelo dano causado a terceiros na superfície, por quem utilizar a aeronave sem o consentimento do explorador, fica sujeita à regra do artigo 110, mas não exclui a responsabilidade limitada do explorador, prevista neste Código.

Parágrafo único. Fica elidida a responsabilidade do explorador se provar que exerceu a devida vigilância para impedir o uso ilegítimo da aeronave.

Art. 116. Qualquer das pessoas responsáveis, de acordo com este Código terá direito à ação regressiva contra o autor do dano.

Art. 117. Os danos causados a pessoas na superfície serão indenizados pelo explorador, observado nos casos de morte ou incapacidade e estabelecido no artigo 103 deste Código, acrescido de 50% (cinquenta por cento).

Art. 118. Se duas ou mais aeronaves em vôo colidirem ou se em suas evoluções perturbarem uma a outra, e daí resultarem danos pessoais a terceiros que deem direito à indenização, nos termos do artigo 110 ou se duas ou mais aeronaves causarem conjuntamente esses danos, cada uma delas será considerada como tendo causado o dano, e os respectivos exploradores serão responsáveis nas condições e limites estabelecidos neste Código.

Parágrafo único. Nestes casos, a pessoa que sofrer os danos ou os seus beneficiários terão direito a ser indenizados, até a soma dos limites correspondentes a cada uma das aeronaves, mas nenhum explorador será responsável por soma que exceda os limites aplicáveis às suas aeronaves, salvo se sua responsabilidade for ilimitada, nos termos do artigo 121.

Art. 119. No caso de danos a pessoas e bens na superfície, causados por aeronave brasileira, a indenização que será rateada, proporcionalmente aos prejuízos resultantes, obedecerá aos seguintes limites:

- a) para aeronaves com o máximo de mil quilogramas de peso, a importância correspondente a 200 (duzentas) vezes o maior salário-mínimo vigente no País;
- b) para aeronaves acima de mil quilogramas de peso, a importância correspondente a 200 (duzentas) vezes o maior salário-mínimo vigente no País, acrescida de 1/40 (um quarenta avos) desse salário, por quilograma que exceder de mil quilogramas.

Parágrafo único. Entende-se por peso da aeronave o autorizado para decolagem pelo certificado de navegabilidade ou documento equivalente.

Art. 120. Quando a importância total das indenizações fixadas exceder o limite da responsabilidade estabelecida neste Código, aplicar-se-ão as regras seguintes, tendo-se em conta o disposto no artigo 117:

- a) as indenizações, no caso de morte ou lesão, ou então somente no caso de danos materiais, serão reduzidas em proporção aos seus respectivos montantes;
- b) se as indenizações se referirem tanto ao caso de morte ou lesões como ao de danos materiais, a metade da importância total a ser distribuída destinarse-á, de preferência, a cobrir as indenizações por morte ou lesões, e, se for insufi-

ciente, deverá ser rateada proporcionalmente ao montante respectivo dos danos causados. O saldo da importância total a ser distribuído será rateado, proporcionalmente, entre as indenizações relativas aos danos materiais e, se for o caso, à parte não coberta das indenizações por morte ou lesões.

Art. 121. A pessoa responsável não se poderá prevalecer dos limites fixados neste Código, se o interessado provar que o dano foi causado por dolo, ainda que eventual.

TÍTULO IX

Das Garantias de Responsabilidades

Art. 122. O transportador ou explorador dará garantia de reparação dos danos pessoais e materiais de que for responsável nos termos deste Código, na forma e limites nele estabelecidos.

Art. 123. A garantia de que trata o artigo anterior poderá consistir, à escolha do transportador ou explorador, em:

- a) seguro contratado com empresa idônea;
- b) caução ou fiança idônea, inclusive bancária, aprovada pelo Governo, desde que o garante seja domiciliado no Brasil;
- c) depósito prévio, de dinheiro ou valores.

Art. 124. A expedição de certificado de navegabilidade da aeronave, ou a sua revalidação, ficará subordinada à apresentação de uma das garantias previstas no artigo antecedente.

Parágrafo único. Se a garantia consistir em contrato de seguro, poder-se-á suspender, a qualquer momento, a validade de certificado de navegabilidade da aeronave ou aeronaves, quando o transportador ou explorador não provar que está executando regularmente cláusulas a que estiver obrigado pela apólice respectiva.

Art. 125. Para reparação dos danos que as aeronaves estrangeiras possam causar a pessoas e bens no território brasileiro, excluir-se-á a apresentação de garantias pelo menos iguais, ou consideradas equivalentes, as exigidas para aeronaves nacionais ou, quando aplicável, as estabelecidas em Convenção Internacional de que o Brasil for parte.

Parágrafo único. A apresentação das garantias a que se refere este artigo é indispensável, para o sobrevôo do território brasileiro por aeronaves estrangeiras.

Art. 126. Aquêle que tiver direito a reparação do dano poderá exercer, nos limites da indenização que lhe couber, direito próprio sobre a garantia prestada pelo responsável.

Art. 127. Nas apólices de seguro de vida ou de seguro de acidente, os interessados não poderão excluir os riscos resultantes do transporte em aeronaves.

TÍTULO X

Do Abalroamento Aéreo

Art. 128. Abalroamento aéreo é qualquer colisão entre duas ou mais aeronaves, em vôo ou em manobra na superfície.

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, consideram-se prejuízos de abalroamento os danos causados por aeronave em vôo ou em manobra à outra aeronave também em vôo ou em manobra, mesmo que não resultem em colisão.

Art. 129. A responsabilidade pela reparação dos danos resultantes de abalroamento cabe ao explorador da aeronave comprovadamente culpada, quer a utilize pessoalmente, quer por preposto seu no exercício de suas funções.

Art. 130. Consideram-se prejuízos de abalroamento sujeitos a reparação:

- a) os danos a pessoas e coisas a bordo da aeronave abalroada;
- b) os danos sofridos pela aeronave abalroada;

- c) os danos decorrentes da privação do uso normal da aeronave abalroada, correspondente aos lucros cessantes;
 - d) os danos que o explorador da aeronave abalroada fôr obrigado a pagar.
- Art. 131. Se a culpa fôr comum às aeronaves envolvidas em abalroamento, cada qual suportará os danos causados.

Art. 132. A responsabilidade dos exploradores de aeronaves culpadas em caso de abalroamento, salvo o disposto no artigo seguinte, não excederá:

- a) do dobro dos valores fixados neste Código para os casos de morte e lesões corporais de pessoas embarcadas, danos a mercadorias e bagagens despachadas, e a objetos sob a guarda pessoal de passageiros, a bordo de aeronave abalroada (artigo 103);
- b) de valor dos reparos e substituições de peças da aeronave abalroada, se recuperável, ou de seu valor real imediatamente anterior ao abalroamento, se inconveniente a sua reparação;
- c) de 10% (dez por cento) do valor da aeronave abalroada, determinado em conformidade com o item anterior, por lucros cessantes, em virtude da privação do seu uso normal.

Art. 133. Não prevalecerão os limites de responsabilidade fixados neste Código:

- a) se o abalroamento resultar de dolo, ainda que eventual, do explorador, ou de preposto seu no exercício de suas funções;
- b) se a pessoa responsável pelo abalroamento se tiver apoderado ilícitamente da aeronave, dela fazendo uso sem o consentimento de quem tiver esse direito;
- c) se o explorador da aeronave causadora do abalroamento tiver concorrido, por si ou por seus prepostos, para o evento, por ação ou omissão violadora da lei ou da regulamentação em vigor, seja o ato, comissivo ou omissivo, causa imediata ou mediata, do abalroamento.

TÍTULO XI

Da Assistência e do Salvamento

Art. 134. O Comandante da aeronave é obrigado a prestar assistência a quem se encontrar em perigo de vida no mar, no ar ou em terra, desde que o possa fazer sem perigo para a aeronave, sua tripulação, seus passageiros ou outras pessoas.

Art. 135. Todo Comandante de navio, no mar, e qualquer pessoa, em terra, são obrigados, desde que o possam fazer sem perigo para si ou outras pessoas, a prestar assistência a quem estiver em perigo de vida, em consequência de queda ou avaria de aeronave.

Art. 136. A assistência poderá consistir em simples informação.

Art. 137. A obrigação de socorrer recai exclusivamente sobre a aeronave em voo ou pronta para partir, contanto que lhe seja razoavelmente possível prestar socorro.

Art. 138. Na falta de outros recursos, o órgão do Ministério da Aeronáutica encarregado de coordenar operações de busca e salvamento poderá, a seu critério, atribuir a qualquer aeronave, em voo ou pronta para decolar, missão específica nessas operações.

Art. 139. Cessa a obrigação de assistência desde que o obrigado tenha conhecimento de que foi prestada por outrem ou quando dispensado pelo órgão do Ministério da Aeronáutica a que se refere o artigo anterior.

Art. 140. A falta do Comandante em não prestar assistência, exonera de responsabilidade o proprietário ou explorador da aeronave, salvo se este determinar a não prestação do socorro caso em que lhe caberá integralmente a responsabilidade.

Art. 141. Toda assistência ou salvamento prestado com resultado útil dará direito a remuneração correspondente ao trabalho e à eficiência do ato, nas seguintes bases:

- a) Considerar-se em primeiro lugar, o êxito obtido, os esforços, os riscos e o mérito daqueles que prestaram socorro; o perigo ocorrido pela aeronave socorrida, seus passageiros, sua tripulação e sua carga; o tempo empregado, as despesas e prejuízos suportados tendo em conta, quando ocorrer, a situação especial do assistente;
- b) em segundo lugar, o valor das coisas salvadas.

§ 1º Não haverá remuneração:

- a) se o socorro fôr recusado ou se carecer de resultado útil;
- b) quando o socorro fôr prestado por aeronave pública.

§ 2º O proprietário ou armador do navio conserva o direito de se prevalecer do abandono, ou da limitação de responsabilidade fixada nas leis e convenções em vigor.

Art. 142. Todo aquele que, por imprudência, negligência ou transgressão, provocar a movimentação desnecessária de recursos de busca e salvamento ficará obrigado a indenizar a União pelas despesas decorrentes dessa movimentação, mesmo que não tenha havido perigo de vida ou solicitação de socorro.

Art. 143. Prestada assistência sem obrigação de o fazer, aquele que a prestou somente terá direito à remuneração se obtiver resultado útil, salvando pessoas ou concorrendo para salvá-las.

Art. 144. Cabe ao proprietário ou explorador indenizar a quem prestar assistência a passageiro ou tripulante da aeronave.

Art. 145. Se o socorro fôr prestado por diversas aeronaves, embarcações, veículos ou pessoas envolvendo vários interessados, a remuneração será fixada em conjunto pelo Juiz, e distribuída segundo os critérios estabelecidos neste artigo.

§ 1º Os interessados, devem fazer valer seus direitos à remuneração no prazo de 6 (seis) meses, contado do dia do socorro.

§ 2º Decorrido o prazo, proceder-se-á ao rateio.

§ 3º Os interessados que deixarem fluir o prazo estabelecido no parágrafo primeiro sem fazer valer seus direitos ou notificar os obrigados, só poderão exercer seus direitos sobre as importâncias que não tiverem sido distribuídas.

Art. 146. A remuneração não excederá o valor que os bens salvados tiverem no final das operações de salvamento.

Art. 147. Fica obrigado ao pagamento da remuneração quem utilizar a aeronave sem o consentimento do proprietário ou explorador, que com ele responderá solidariamente se não tiver exercido a vigilância para impedir o uso ilegítimo da aeronave.

Art. 148. A remuneração poderá ser reduzida ou suprimida se provado que os reclamantes tornaram necessário o socorro, concorram para aumentar os prejuízos ou se tornaram cúmplices de furtos, extravios ou outros atos fraudulentos.

Art. 149. O proprietário ou explorador da aeronave pode reter as cargas até ser paga a cota que lhe corresponde da remuneração da assistência ou salvamento.

Parágrafo único. O proprietário da carga poderá retirá-la mediante caução suficiente ao pagamento.

TÍTULO XII

Da Decadência

Art. 150. Sob pena de decadência, os direitos decorrentes das relações jurídicas indicadas neste artigo deverão ser exercidos dentro do prazo de dois (2) anos, a contar:

- a) da data em que se verificar o dano, nas ações de responsabilidade decorrentes dos artigos 97 e 110 deste Código;
- b) da data da chegada ou da em que a aeronave devia ter chegado ao destino, ou então da interrupção do transporte, nas ações decorrentes do transporte de cargas ou bagagens;

c) da data de conclusão dos respectivos serviços, nas ações de indenização por assistência e salvamento.

§ 1º Se o interessado provar que não teve conhecimento do dano ou da identidade do responsável, o prazo de decadência começará a correr do dia em que tiver conhecimento, mas não ultrapassará de 3 (três) anos a contar da data do evento.

§ 2º A requerimento da parte ou "ex officio" o juiz determinará integração da lide por todas as pessoas solidariamente responsáveis pelo dano, para efeito do direito regressivo.

Art. 151. O direito de ação contra os construtores da aeronave decairá em cinco (5) anos, a contar da entrega da aeronave.

Art. 152. O transportador é obrigado a conservar, pelo prazo de três (3) anos, as vias respectivas dos seus documentos de transporte aéreo.

TÍTULO XIII Das Infrações

Art. 153. As penalidades previstas neste Título serão aplicadas pela autoridade aeronáutica competente, de acordo com a gravidade das infrações.

Art. 154. A aplicação de penalidade, nos termos do artigo anterior, não prejudicará nem impedirá a imposição, por outras autoridades, de penalidades previstas em leis ou regulamentos.

Art. 155. Será aplicada a pena de cassação do certificado de navegabilidade da aeronave, do certificado do tripulante ou da concessão ou da autorização de serviços aéreos, nos seguintes casos:

- a) perda do nível de aptidão técnica ou de condições físicas;
- b) procedimentos ou práticas, no exercício das funções, que revelem falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas de certificado de habilitação técnica;
- c) utilização da aeronave na prática de contrabando
- d) execução de serviços aéreos comprometendo a ordem ou a segurança pública;
- e) cessão ou transferência da concessão ou da autorização do serviço aéreo sem estar devidamente autorizada;
- f) transferência da direção ou da execução do serviço aéreo a pessoa natural ou jurídica distinta da que for concessionária ou permissionária;
- g) fornecimento à autoridade aeronáutica competente de dados estatísticos e financeiros inexatos, ou recusa de exibição de livros de escrituração, fichas e documentos de contabilidade, de almoxarifado ou de serviços técnicos de manutenção.

Parágrafo único. A aplicação da pena de cassação dependerá de inquérito administrativo, no curso do qual será assegurada defesa ao infrator.

Art. 156. Será aplicada a pena de multa, concomitantemente ou não com a suspensão dos certificados, nos casos de infrações configuradas abaixo:

- I — Infrações cuja responsabilidade recaia simultaneamente ou não sobre o proprietário ou explorador da aeronave, ou ainda sobre seus prepostos, de acordo com as atribuições contidas na regulamentação específica aplicável a cada caso:
 - a) utilização da aeronave com certificado de navegabilidade vencido;
 - b) utilização da aeronave com excesso de passageiros ou de peso sobre os máximos fixados no certificado de navegabilidade da aeronave;
 - c) transporte, sem autorização, de cargas, equipamentos ou substâncias consideradas perigosas para a segurança pública ou da aeronave;
 - d) utilização da aeronave com equipamento para levantamento aerofotográfico, sem autorização da autoridade competente;
 - e) utilização da aeronave sem estar matriculada ou que, matriculada em outro Estado, não esteja autorizada a sobrevoar o território nacional;

f) uso de aeronave cujas marcas de nacionalidade ou de matrícula tenham sido lteradas ou que estejam em desacordo com o respectivo certificado de matrícula;

g) lançamento de objetos ou coisas de bordo de aeronave em voo, ressalvados os casos de emergência ou de autorização especial para esse fim;

h) inobservância dos regulamentos e normas de tráfego aéreo, assim como das regulamentações concernentes à duração do trabalho e aos limites de horas de voo;

i) inobservância dos planos de voo, e instruções e autorizações dos órgãos de controle de tráfego aéreo;

j) tripular aeronave quando os prazos dos respectivos certificados de habilitação técnica e de capacidade física estejam vencidos, ou exercer função a bordo para a qual não esteja qualificado pela sua licença e respectivo certificado de habilitação técnica;

l) pilotar aeronave sem portar os certificados de matrícula e de navegabilidade desta e a sua licença e certificados;

m) inobservância das normas sobre assistência e salvamento;

n) inobservância, por parte de tripulantes, de normas e regulamentos, que afete a disciplina a bordo ou a segurança de voo;

o) utilização da aeronave sem observância das exigências estabelecidas em regulamentos e normas, no tocante à manutenção e operação da aeronave;

p) utilização da aeronave com estrangeiro como tripulante, em desacordo com o estabelecido neste Código;

q) execução ou utilização dos serviços técnicos de manutenção sem homologação da autoridade aeronáutica competente;

r) utilização de aeronave com tripulação em desacordo com os regulamentos e normas em vigor.

II — Infrações cuja responsabilidade recaia sobre os concessionários ou permissionários de serviços aéreos:

a) cessão ou transferência de ações das concessionárias de serviço aéreo em desacordo com as exigências legais ou introdução de alterações nos estatutos sociais sem observância das disposições legais;

b) transgressão das tarifas aprovadas pela autoridade aeronáutica competente ou concessão de abatimentos ou reduções nas tarifas, não autorizadas por lei ou regulamentos;

c) realização de consórcio (pool) conexão, consolidação ou fusão de serviços ou interesses, sem prévia autorização da autoridade aeronáutica competente;

d) inobservância dos dispositivos constantes dos contratos de exploração de linhas aéreas e dos horários aprovados pela autoridade aeronáutica competente;

e) desrespeito a Convenções ou Acórdos Aéreos Internacionais de que o Brasil seja parte.

III — Infrações cuja responsabilidade recaia sobre pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos itens anteriores:

a) construção ou exploração de aeródromo ou de quaisquer instalações ou equipamentos de infra-estrutura aeronáutica, sem autorização da autoridade competente;

b) exploração de serviço aéreo sem concessão ou autorização;

c) tripular aeronave ou exercer qualquer função a bordo sem ser titular de licença de tripulante.

Parágrafo único. A pena de multa será imposta em grau mínimo, médio ou máximo, e em dobro na reincidência, podendo ser acrescida concomitantemente de suspensão dos certificados até o máximo de cento e oitenta (180) dias.

Art. 157. Admitir-se-á recurso, sem efeito suspensivo, das penalidades previstas nos artigos anteriores.

Art. 158. Se a infração for cometida em consequência de ordem exorbitante ou indevida, do proprietário ou explorador da aeronave, devidamente comprovada,

a responsabilidade de quem cumpriu a ordem ficará atenuada ou eliminada, conforme o alcance da ação.

Art. 159. Será determinada pela autoridade aeronáutica competente a detenção da aeronave nos seguintes casos:

- a) sobrevoação do território nacional com infringência das Convenções ou Acórdos Internacionais ou das autorizações concedidas para esse fim;
- b) entrada no território nacional sem pousar em aeroporto internacional.

Parágrafo único. A aeronave será liberada se forem satisfeitas as exigências legais, a juízo das autoridades competentes; caso contrário, e se for aeronave estrangeira, retornará ao exterior pela rota que for determinada, dentro do prazo para esse fim fixado.

Art. 160. A aeronave poderá ser interdita:

- 1) nos casos configurados no artigo 156, item I, alíneas "a", "b", "c", "d", "e", "f", "o" e "p"; item II, alínea "b", III, alíneas "b" e "c";
- 2) se a multa imposta ao proprietário ou explorador não tiver sido paga no prazo estipulado no respectivo ato;
- 3) se instaurado processo para apurar atividade delituosa do proprietário ou explorador na utilização da aeronave.

§ 1º Em caso de requisição da autoridade aduaneira, de polícia ou de saúde, a autoridade aeronáutica competente poderá interditar, por prazo não superior a 15 (quinze) dias, qualquer aeronave quando, a seu juízo, as circunstâncias e os motivos que informarem a requisição justificarem essa medida, para acautelar interesses que não possam ser resguardados de imediato por providência prevista em lei ou regulamento, invocada pela autoridade requisitante.

§ 2º Em qualquer dos casos previstos neste artigo o proprietário ou explorador não terá direito à indenização.

Art. 161. As importâncias máximas e mínimas das multas serão fixadas pelo Poder Executivo, que as reajustará sempre que o índice de aumento do custo do vida acusar uma elevação de mais de 30% (trinta por cento) em relação à data em que foram fixadas.

Disposições Finais

Art. 162. Para efeito deste Código, são consideradas autoridades aeronáuticas competentes as do Ministério da Aeronáutica, conforme as atribuições definidas nos respectivos regulamentos.

Art. 163. Em caso de flagrante desrespeito às leis em vigor, aos regulamentos ou às normas de tráfego aéreo, poderá a autoridade competente, em defesa da segurança nacional, em benefício da ordem pública ou da segurança de voo, deter uma aeronave empregando os meios que julgar necessários.

Art. 164. Este Decreto-lei entrará em vigor 120 (cento e vinte) dias após a sua publicação.

Art. 165. Ficam revogados o Decreto-lei n. 483 (*), de 8 de junho de 1938, as Leis ns. 1.396 (*), de 13 de julho de 1951; 2.866 (*), de 13 de setembro de 1956; 3.916 (*), de 13 de julho de 1961; 4.221 (*), de 8 de maio de 1963 e demais disposições em contrário.

H. Castello Branco — Presidente da República.

(*) V. LEX, Leg. Fed., 1938, pág. 225; 1951, pág. 345; 1956, pág. 424; 1961, pág. 707; 1963, pág. 455.

DECRETO-LEI N. 33 — DE 18 DE NOVEMBRO DE 1966

Dispõe sobre a participação acionária de que trata a Lei n. 4.869 (*), de 1º de dezembro de 1965, e dá outras providências

Art. 1º A participação acionária de que trata o § 1º do artigo 37, da Lei n. 4.869, de 1º de dezembro de 1965, somente se efetivará com a superveniência da rentabilidade dos recursos investidos.

Parágrafo único. Enquanto não ocorrer o disposto neste artigo, os recursos financeiros entregues pela SUDENE serão contabilizados em conta especial do passivo inextinguível da Sociedade, como adiantamento, por conta de capital, a ser subscrito pela SUDENE.

Art. 2º Os dividendos auferidos por entidades públicas federais ou por sociedades de economia mista controladas pela União, resultante de aplicações de recursos em empresas de energia elétrica, na área de atuação da SUDENE, serão reinvestidos, obrigatoriamente, na mesma área, preferencialmente na própria empresa geradora dos dividendos.

Art. 3º O valor dos juros a que se refere o artigo 20, § 4º, da Lei n. 4.156 (*), de 28 de novembro de 1962, com a redação que lhe foi dada pelo artigo 8º da Lei n. 4.676 (*), de 16 de junho de 1965, será transformado em participação societária da ELETROBRÁS na empresa devedora, quando os referidos juros decorrerem da aplicação de recursos financeiros na área de atuação da SUDENE.

Art. 4º Este decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação.

H. Castello Branco — Presidente da República.

(*) V. LEX, Leg. Fed., 1965, pág. 1.696; 1962, pág. 340; 1965, pág. 853.

DECRETO-LEI N. 34 — DE 18 DE NOVEMBRO DE 1965

Dispõe sobre nova denominação do Imposto de Consumo, altera a Lei n. 4.502 (*), de 30 de novembro de 1964, extingue diversas taxas e dá outras providências

Art. 1º O Imposto de Consumo, de que trata a Lei n. 4.502, de 30 de novembro de 1964, passa a denominar-se Imposto sobre Produtos Industrializados.

Art. 2º A Lei n. 4.502, de 30 de novembro de 1964, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Alteração 1º — Renumerado o atual parágrafo único para 2º, acrescenta-se ao artigo 4º os seguintes inciso e parágrafo:

"IV — os que efetuem vendas por atacado de matérias-primas, produtos intermediários, embalagens, equipamentos e outros bens de produção.

§ 1º O regulamento conceituará para efeitos fiscais, operações de venda e bens compreendidos no inciso IV deste artigo".

Alteração 2º — Fica suprimida a alínea "a" do inciso I do artigo 5º, e acrescentada a seguinte alínea:

"Que permanecer no estabelecimento industrial decorridos 3 (três) dias da data da emissão da respectiva nota fiscal".

Alteração 3º — Suprimam-se o artigo 6º e o anexo I a que o mesmo se refere, e o inciso IX do artigo 7º, e neste se substituem e se acrescentam os seguintes incisos:

"XI — rodas e respectivas partes, eixos montados ou não, cilindros e sapatas para freios, engates e dispositivos de choque e tração, destinados a emprego exclusivo e específico em locomotivas, tenders, vagões ou carros para estradas de ferro;

XIII — os artefatos de madeira bruta, simplesmente desbastada ou serrada;

XXI — as películas cinematográficas sensibilizadas, não impressas, que se destinem à produção e reprodução de filmes por empressas ou laboratórios nacionais;

XXII — os defensivos da posição 38.11;

XXV — telhas e tijolos de barro bruto, apenas umedecido e amassado, cozidos, não prensados;

XXVI — painéis e outros artefatos rústicos de uso doméstico, fabricados de pedra ou de barro bruto, apenas umedecido e amassado, com ou sem vidramento de sal;

LEI N. 6.421 — DE 6 DE JUNHO DE 1977

Fixa as diretrizes para a proteção à utilização dos faróis, faroletes e demais sinais visuais de auxílio à navegação na costa brasileira

O Presidente da República.

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Nenhuma edificação, obra ou arborização, que possa causar interferência na utilização dos faróis, faroletes e demais sinais visuais de auxílio à navegação na costa brasileira será iniciada sem prévio assentimento do Ministério da Marinha.

Art. 2º O Ministério da Marinha notificará os proprietários das terras influenciadas pelo sinal visual de auxílio à navegação e transmitirá à municipalidade respectiva as limitações quanto à altura das construções adjacentes, desimpedimento de ângulos de visibilidade e demais providências pertinentes para a plena proteção à utilização do sinal.

Parágrafo único. As municipalidades observarão as limitações estabelecidas, quando da tramitação de processos pertinentes em seus departamentos.

Art. 3º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

Ernesto Geisel — Presidente da República.

Geraldo Azevedo Henning.

DECRETO LEGISLATIVO N. 51 — DE 6 DE JUNHO DE 1977

Aprova o texto do Decreto-Lei n. 1.545 (*), de 15 de abril de 1977, que fixa o valor do soldo dos postos de Coronel PM da Polícia Militar e de Coronel BM do Corpo de Bombeiros do Distrito Federal, e dá outras providências

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, nos termos do artigo 55, § 1º da Constituição, e eu, **Petrônio Portella**, Presidente do Senado Federal, promulgo o seguinte:

Artigo único. É aprovado o texto do Decreto-Lei n. 1.545, de 15 de abril de 1977, que fixa o valor do soldo dos postos de Coronel PM da Polícia Militar e de Coronel PM do Corpo de Bombeiros do Distrito Federal, e dá outras providências.

Petrônio Portella — Presidente do Senado Federal.

(*) V. LEX, Leg. Fed., 1977, pág. 253.

DECRETO N. 79.780 — DE 6 DE JUNHO DE 1977

Extingue os Consulados Honorários do Brasil em Beira e Matadi

O Presidente da República, no uso da atribuição que lhe confere o artigo 81, item III, da Constituição, e tendo em vista o disposto no artigo 28, § 1º do Decreto n. 71.534 (*), de 12 de dezembro de 1972, com a redação dada pelo Decreto n. 76.758 (*), de 9 de dezembro de 1975, decreta:

Art. 1º Ficam extintos os Consulados Honorários do Brasil em Beira e Matadi, situados, respectivamente, na República Popular de Moçambique e na República do Zaire.

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Ernesto Geisel — Presidente da República.

Antônio Francisco Azeredo da Silveira.

(*) V. LEX, Leg. Fed., 1972, pág. 1.615; 1975, pág. 765.

CONT. DO AVULSO Nº 85/83

Nº DO PROCESSO

- 2618/83

EMENTA

- Dando nova redação ao artigo 67 (fls. 41), e,
anexos 3 (fls. 185 e 187),

INICIATIVA

- Prefeitura Municipal de Vitória

PARECER

- Comissão de Justiça
pela aprovação

.....

GAB

Of. nº 1 220

Vitória, 24 de novembro de 1983.

CAMARA MUNICIPAL DE VITORIA

Protocolo Geral

N.º

2818/83

Em 24 de

11

de 19

83

Senhor Presidente:

Protocolista

Há cinco anos, a Comissão de Estudos e Coordenação da Infra-Estrutura Aeronáutica - CECIA, do Departamento de Aviação Civil - DAC, do Ministério da Aeronáutica, vem desenvolvendo uma série de estudos sobre o relacionamento urbano entre as principais cidades de porte médio do país, inclusive Vitória, e seus aeroportos.

A referida comissão esteve juntamente com a Prefeitura Municipal de Vitória, Instituto Jones dos Santos Neves e diversas entidades governamentais do país, presentes à 5a. Reunião Técnica - Principais Cidades de Porte Médio, realizada no Rio de Janeiro, nos dias 22 e 23 de setembro de 1983.

Nesta reunião, a CECIA apresentou proposta de legislação visando a compatibilização dos planos de desenvolvimento dos aeroportos com os planos diretores dos municípios, a fim de melhor atender à comunidade, acerca dos problemas decorrentes do ruído aeronáutico.

Tendo em vista o fato de que nesta

Exmº. Sr.

Vereador Arnaldo Pinto da Vitória
DD. Presidente da Câmara Municipal
de Vitória

Palácio Atílio Vivacqua
Nesta Capital

/mtag.

ocasião, o projeto de lei do Plano Diretor Urbano do Município de Vitória - PDU - Vitória, já havia sido enviado à essa Câmara Municipal, venho submeter a apreciação dos senhores Vereadores, mensagem aditiva ao já mencionado projeto de lei, dando nova redação ao artigo 67 (fls. 41) e, anexos 3 (fls. 185 e 187), adaptando o plano à proposta de legislação recomendada pela CECIA - DAC - Ministério da Aeronáutica, ao Código Brasileiro do Ar (Decreto Lei 32, de 18 de novembro de 1966) e legislações correlatas.

A inclusão destas normas federais no PDU - Vitória, permitirá a preservação da qualidade de vida da população residente no entorno do aeroporto Eurico Sales, além de possibilitar a execução de futuras ampliações no próprio aeroporto.

Aproveito a oportunidade para remeter a essa Câmara, correção de alguns erros de datilografia e desenho, contidos no mesmo projeto de lei, visando facilitar o entendimento deste e evitar sua votação sob forma de redação incorreta.

Desejo renovar a V.Exa. as minhas mais

Cordiais Saudações

Ferdinand Berredo de Menezes
Prefeito Municipal

ALTERAÇÃO DO ART. 67 (Fls. 41) E ANEXO 3
(Fls. 185 e 187) DO PROJETO DE LEI QUE
DISPÕE SOBRE O PLANEJAMENTO URBANO DO MU-
NICÍPIO DE VITÓRIA - PDU - VITÓRIA, ATEN-
DENDO ÀS EXIGÊNCIAS DO DEPARTAMENTO DE
AVIAÇÃO CIVIL-DAC DO MINISTÉRIO DA AERO-
NÁUTICA.

Fls. 41-Art. 67- Ficam sujeitas às normas da Lei Federal nº
6421, de 06 de junho de 1977 e do Decreto Lei nº 32 (Cód-
go Brasileiro do Ar) de 18 de novembro de 1966 e legisla-
ções correlatas, as zonas de uso na área de influência do
aeroporto e em especial nas ZR1/009, ZR1/011, ZR2/012, ZR2/013, ZR2/
014, ZR3/004, (ZR4/003), ZE2/001, ZE3/008 e ZC1, compreenden-
do a av. Adalberto Simão Nader, a rodovia BR 101-Norte e a
av. Fernando Ferrari, entre a av. Adalberto Simão Nader e a
rodovia BR 101-Norte. ZR3/007

§ 1º - Na ZC1 referida neste artigo são proibidos os
seguintes usos:

1. Saúde
 - a) hospital e ambulatório;
 - b) Consultório médico;
 - c) atividades assemelhadas;
2. Educacional
 - a) escola;
 - b) creche;
 - c) atividades assemelhadas;
3. Institucional
 - a) edificações para atividades religiosas;
 - b) asilos;
 - c) centros comunitários e profissionalizan-
tes;
 - d) biblioteca;
 - e) auditório;
 - f) atividades assemelhadas.

4. Serviço

- a) hotel e motel;
- b) cinema e teatro;
- c) atividades assemelhadas.

§ 2º - a implantação e a expansão dos usos referidos no item 4, letra a, do parágrafo anterior, serão objeto de consulta à autoridade aeronáutica competente para estudo detalhado de tratamento acústico das edificações e posterior liberação.

§ 3º - Na ZCl referida neste artigo, quando o uso comercial for para depósito e armazenagem é proibida a sua utilização para material explosivo e inflamável.

§ 4º - Na ZCl referida neste artigo, a implantação ou expansão do uso industrial, só será permitida quando consultada a autoridade aeronáutica competente.

§ 5º Os usos já existentes relacionados no parágrafo 1º e no parágrafo 3º, não poderão ser ampliados.

§ 6º - Na Zona Residencial 2 (ZR2/013) ficam proibidos os seguintes usos:

1. Saúde

- a) consultório médico;
- b) hospitais, ambulatorios;
- c) atividades assemelhadas.

2. Educacional

- a) escola;
- b) creche;
- c) atividades assemelhadas.

3. Institucional

- a) edificação para atividades religiosas;
- b) bibliotecas;
- c) auditórios;
- d) atividades assemelhadas.

§ 7º - Na Zona Especial 3 (ZE3/008) são permitidos somente a implantação e a expansão dos seguintes usos:

1. Produção e extração de recursos naturais:

- a) agricultura;
- b) piscicultura;
- c) silvicultura;
- d) mineração.

2. Serviços públicos ou de utilidade pública:
 - a) estação de tratamento de água e esgoto;
 - b) reservatório de água.
3. Comercial
 - a) estacionamento e garagem para veículos;
 - b) feiras livres.
4. Recreação e lazer ao ar livre:
 - a) praças, parques, áreas verdes;
 - b) campos de esportes.
5. Transporte
 - a) terminais de cargas e passageiros;
 - b) auxílios à navegação aérea.

§ 8º - A implantação e a expansão dos usos constantes do item 1, letras a, b e c, e item 2, letras a e b do parágrafo 7º, são proibidos quando foco de atração de pássaros.

§ 9º - A implantação e a expansão do uso constante do item 5, letra a, do parágrafo 7º, só será permitido quando consultada à autoridade aeronáutica competente.

ANEXO 3

Fls. 185 - ZONA COMERCIAL 1
(ZC 1)

(Ver art. 67 e seus parágrafos)

Fls. 187 - ZONA ESPECIAL 3

~~(ZC 3)~~
(ZE 3)

- ZE 3/008- Fica sujeita às normas do Decreto-Lei nº 32 de 18 de novembro de 1966 e legislação correlatas e tem seu uso regulamentado de acordo com os parágrafos 7º, 8º e 9º do artigo 67 desta Lei.

CORREÇÃO DE ERROS DE DATILOGRAFIA E DESENHO DO
PROJETO DE LEI QUE DISPÕE SOBRE O PLANEJAMENTO
URBANO DO MUNICÍPIO DE VITÓRIA - PDU - VITÓRIA

Fls. 2 - Seção III - Dos equipamentos de administração e de
serviço público (art. 182 a 200).

Fls. 4 - Capítulo V - Seção IV - Do tombamento dos bens imó-
veis integrados no Patrimônio
Histórico e Sócio - Cultural
(art. 265 a 287).

- Título III - Das disposições finais e transitórias
(art. 288 a 302).

Fls. 14- Art. 10 - § 1º - IV - Vedação de remuneração dos car-
gos sob qualquer forma, dos di-
rigentes e associados;

Fls. 23- Art. 26 - Não são consideradas revisões do Plano Di-
retor Urbano do Município de Vitória (PDU -
Vitória) as resoluções do Conselho Muni-
cipal do Plano Diretor Urbano, homologadas
por ato do Executivo Municipal, que tenha
por objeto:

Fls. 58- Art. 91 - § 3º - No Modelo de Assentamento 3 (MA3) os
dois primeiros pavimentos não em
subsolo e com destinação exclusiva
para uso comum poderão ocupar toda a
área remanescente do terreno, após a
aplicação do afastamento de frente e
de outras exigências da legislação
municipal, quanto à iluminação e ven-
tilação desses pavimentos.

Fls. 71- Art. 98 - § 1º II - A construção de edificação com al-
tura do volume superior (hl) maior

que 37.00m (trinta e sete metros) ou 12 (doze) pavimentos no Modelo de Assentamento 3 (MA3) e de 30.00 m (trinta metros) ou 11 (onze) pavimentos no Modelo de Assentamento 8 (MA8).

Fls. 84 - Art. 125 - II - Venda a terceiros, destinado o preço assim obtido exclusivamente à aquisição de outra gleba ou lote de terreno, situada em área próxima, e que sejam consideradas suficientes ou adequadas às finalidades.

Fls. 85 - Art. 126 - I - b - 5 - dos arruamentos contíguos ou vizinhos a todo o perímetro da gleba de terreno, das vias de comunicação, praças e áreas livres dos equipamentos urbanos e comunitários existentes, com as respectivas distâncias da área a ser loteada;

Fls. 87 - Art. 126 - § 2º - Nos projetos de parcelamento do solo que interfiram ou que tenham ligação com a rede rodoviária oficial, deverá ser solicitado parecer do Departamento Nacional de Estradas - DNER ao Departamento Estadual de Rodagem - DER-ES.

Fls. 87 - Art. 127 - II e) - das faixas non aedificandi de, no mínimo, 15,00m (quinze metros) de cada lado, ao longo das águas correntes e dormentes e das faixas de domínio público das rodovias, ferrovias e dutos, salvo maiores exigências contidas no artigo 250, desta Lei.

Fls. 113 - Art. 160 - As atividades existentes na data de vigência desta Lei, abrangidas pela vedação do artigo 159, ficam enquadradas como de uso tolerado, em especial quanto à realização de quaisquer obras, de reforma ou ampliação do pavimento térreo do prédio de sua localização (artigo 49, inciso III).

Fls. 113 - Art. 160 - § 1º - O requerimento para realização de quaisquer obras no pavimento térreo dos prédios, que abriguem atividades enquadradas como de uso tolerado, a teor deste artigo, ficará sujeito, a apreciação pelos ôrgãos técnicos municipais, ouvido o Conselho Municipal do Plano Diretor Urbano.

Fls. 116 - Art. 163 - § 2º - No caso em que o lote der frente unicamente para via com restrição de abertura para garagens fica dispensada a obrigatoriedade de construção de garagem estipulada no modelo de assentamento.

§ 3º - No caso em que o lote der frente para mais de uma via, e em uma delas não for proibido a abertura de garagem, será mantida a obrigatoriedade da construção de garagem.

Fls. 118 - Art. 171 - O traçado do Plano Diretor Urbano é a representação espacial da estrutura urbana, quanto à localização do sistema viário e dos equipamentos urbanos públicos.

- Fls. 123 - Art. 184 - VII - Produção e distribuição de gás combustível, canalizado ou em recipientes transportáveis;
- Fls. 125 - Art. 190 - As câmaras mortuárias somente serão permitidas nas partes internas dos cemitérios.
- Fls. 125 - Art. 195 - As águas pluviais da faixa arborizada de verão ser canalizadas ao coletor público, em tubulação subterrânea, não sendo admitido o escoamento superficial da água em qualquer ponto da divisa ou testada do cemitério.
- Fls. 142 - Art. 235 - Serão desapropriadas, com base no artigo 4º do Decreto-Lei Federal nº 3.365, de 21 de junho de 1941, sempre que couber, as Zonas que se valorizarem extraordinariamente, pela realização de obras e serviços públicos, atinentes à proteção ambiental.
- Fls. 173 - Art. 296 - Os requerimentos de modificação de projetos ou de construções, para os efeitos dos artigos 294 e 295, somente serão admitidos uma vez, ressalvados os casos de modificações internas nas unidades autônomas, e o seu deferimento não implicará em aumento ou prorrogação dos prazos constantes do artigo 291.
- Fls. 179 - Anexo 2 - ELIMINAR AS CATEGORIAS DE USO PRINCIPAL E ESPECIAL, BEM COMO AS RESPECTIVAS ATIVIDADES, JÁ MENCIONADAS NA FL. 178.
- Fls. 189 - Anexo 4 - LEIA-SE ZR1/012 NO LUGAR DE ZR4/012. ELIMINAR ZE1/001 REFERENTE A ÁREA ACIMA DA COTA DE 50m DO MACIÇO CENTRAL E ZE1/003

REFERENTE AOS MANGUEZAIS SITUADOS ENTRE O
CANAL DO LAMERÃO E A DIVISA INTERMUNICI
PAL COM SERRA E CARIACICA.

Fls 194 - Anexo 5 - ZR2/006 - Começa a 30 metros da confluência da av. Maruípe com a rodovia Serafim Derenzi,... Segue em direção leste, sempre guardando 30 metros do canal da Passagem, até 30 metros antes da passagem. Deste ponto...

Fls 195 - Anexo 5 - ZR2/009 - Começa na confluência da rua Salgado Filho com a rua Etienne Des saune;... segue por esta até encontrar a divisa do Hospital Infantil; segue pela divisa sul do Hospital Infantil, até o prolongamento...

Fls 196 - Anexo 5 - ZR2/013 - Começa na confluência da avenida Adalberto Simão Nader com avenida Rosendo Serapião de Souza Filho;... segue por este limite em direção sul e depois, ainda, pelo limite em direção oeste, até a rua F9 (do projeto do bairro Mata da Praia); segue por esta rua...

Fls 198 - Anexo 5 - ZR3/004 - Começa na confluência das av. Dante Michelini com o limite leste do aeroporto Eurico Sales;... até o limite da Companhia Vale do Rio Doce; segue por este limite, em direção sul até a avenida Dante Michelini; segue por esta, até o ponto inicial.

Fls 200 e Fls 201 - Anexo 5 - ZR4/002 - Começa na confluência da avenida Nossa Senhora da Penha com rua Duckla de Aguiar;...

até a rua Afonso Cláudio; segue por esta até a confluência com a rua D. Pedro II; segue por esta, até a confluência com a rua João da Cruz; segue por esta até 30 metros... segue por esta, até a av. Desembargador Santos Neves; segue por esta até a av. Saturnino de Brito; segue por esta, até a rua Almirante Suido; segue...

Fls 205 - Anexo 5 - ZR5/005 - Começa na confluência da rua São Simão e avenida Duarte Lemos;... após a rua Soldado Manoel Furtado; segue por esta guardando a faixa de 30 metros até 30 metros da rua Serafim Derenzi; segue por esta guardando a faixa de 30 metros...

Fls 208 - Anexo 5 - ZC1 - ... até 30 metros antes da rua Misael Pedreira da Silva; segue por esta rua, guardando a faixa de 30 metros até 30 metros antes da av. Leitão da Silva; segue...

Fls 212 - Anexo 5 - ZE1/001 - É constituída por toda a área situada acima da cota de 50 metros dos Morros de Jucutuquara, Rio Branco, Bento Ferreira, Grande, da Gurigica, do Cometa, Itapenambi, do Suã e Guajuru.

Fls 213 - Anexo 5 - ZE1/003 - É constituída pela área de mangue situada ao norte do município, que tem como limites a ilha das Caieiras, a rodovia Serafim Derenzi e o canal do Lamerão.



Fls. nº 74
CHEFE DA ASS. TÉCNICA
Câmara Municipal de Vitória
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

COMISSÃO DE JUSTIÇA

N. _____

Processo nº 2618/83
Projeto de Lei nº 170/83
Interessado: Executivo Municipal

Emenda aditiva ao Projeto de Lei nº 170/83 que altera o artigo 67.

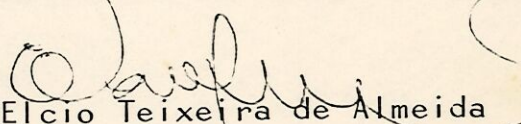
Senhores Vereadores:

Encaminha o Exmº. Sr. Prefeito Municipal de Vitória, Emenda aditiva ao Plano Diretor Urbano da Cidade de Vitória, no sentido de melhor aperfeiçoar o projeto dando nova redação ao artigo 67 (fls. 41) e anexo 3 (fls. 185 e 187), adaptando o plano à proposta da legislação recomendada pela CECIA DAC - Ministério da Aeronáutica, ao Código Brasileiro do Ar (Decreto Lei nº 32 de 18 de novembro de 1966) e legislação correlata.

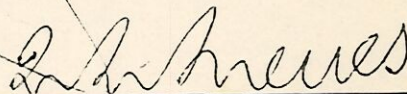
Entende o Exmº. Sr. Prefeito Municipal que a inclusão das normas federais no PDU, permitirá a preservação da qualidade de vida da população residente no entorno do Aeroporto Eurico Sales além de possibilitar a execução de futuras ampliações no Aeroporto de Vitória.

SMJ dos demais componentes da Douta Comissão a presente Emenda é legítima e constitucional não existindo quaisquer óbices a sua aprovação.

Sala das Comissões, em 28 de novembro de 1983


Elcio Teixeira de Almeida

Relator





Aprovado o parecer.

Encaminhe-se à Presidência da Câmara.

S. S. A. V. 29/11/83

