



Universidade de Brasília (UnB)

Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de Políticas Públicas

(FACE)

Departamento de Ciências Contábeis e Atuariais (CCA)

Curso de Graduação em Ciências Contábeis

Hugo Velter

Título:

Efeitos da Condição de Utilidade Pública aos Aeroclubes Brasileiros

Brasília - DF

2022

Professora Doutora Márcia Abrahão Moura
Reitora da Universidade de Brasília

Professor Doutor Enrique Huelva Unternbäumen
Vice-Reitor da Universidade de Brasília

Professor Doutor Diêgo Madureira de Oliveira
Decano de Ensino de Graduação

Professor Doutor José Márcio de Carvalho
**Diretor da Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de Políticas
Públicas**

Professor Doutor Sérgio Ricardo Miranda Nazaré
Chefe do Departamento de Ciências Contábeis e Atuarias

Professor Doutor Alex Laquis Resende
Coordenador de Graduação do curso de Ciências Contábeis - Diurno

Professor Doutor José Lúcio Tozetti Fernandes
Coordenador de Graduação do curso de Ciências Contábeis - Noturno

Hugo Velter

Efeitos da Condição de Utilidade Pública aos Aeroclubes Brasileiros

Trabalho de Conclusão apresentado ao Departamento de Ciências Contábeis e Atuariais da Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de Políticas Públicas como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em Ciências Contábeis.

Linha de Pesquisa: IMPACTOS DA CONTABILIDADE NA SOCIEDADE

Área: CONTABILIDADE E SOCIEDADE

Orientador: *Prof. Doutor José Antônio de França*

Brasília - DF

2022

HUGO VELTER

Efeitos da Condição de Utilidade Pública aos Aeroclubes Brasileiros

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Departamento de Ciências Contábeis e Atuariais da Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de Políticas Públicas como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em Ciências Contábeis, sob a orientação do Professor Doutor José Antônio de França

Aprovado em ____ de _____ de 2022.

Prof. Dr. José Antônio de França
Orientador

Prof. Msc Elivânio Geraldo de Andrade
Professor - Examinador

Brasília - DF, XXX de 202X.

AGRADECIMENTOS

Agradeço, primeiramente, à Deus por sempre estar ao meu lado, por me proporcionar a vida, e ter me dado o privilégio de estudar, alcançando mais um desafio em minha vida.

À minha esposa Loreni e às minha filhas Thalissa e Larissa, que juntamente aos meus genros Jefferson e Julien, por sempre me incentivar nos estudos, por me apoiar, e me ajudar nas dificuldades, em que é preciso muita determinação e persistência. Vocês são meu alicerce.

Ao orientador, Prof. Dr. José Antônio de França, pelo qual tenho admiração, pelas críticas, conselhos, e sugestões que fizeram esse trabalho ganhar vida.

Por fim, agradeço a Universidade de Brasília, por ter me proporcionado crescimento profissional e pessoal.

Sou eternamente grato à essa instituição.

RESUMO

O desenvolvimento da aviação civil no Brasil teve como um dos gargalos, em sua fase inicial, a indisponibilidade de pessoal qualificado para sua execução. Por estratégia governamental, que mesclava a intensão de formar pessoal para aviação civil, com qualificação de pessoal para uso militar, houve incentivo à criação de aeroclubes. Pretendia-se que tais entidades desenvolvessem ações para formação de pessoal, atendendo necessidades de interesse público, para as quais não existiam órgãos governamentais, nem entidades da iniciativa empresarial, que atendessem tais interesses. Assim, os aeroclubes são entidades do Terceiro Setor, atendem os requisitos para tal: Diretorias não remuneradas, não têm sua existência justificada pela obtenção de lucros e, são, por Lei considerados de utilidade pública. O incentivo inicial para criação de aeroclubes ia desde a disponibilização de imóveis para sua instalação, construção das benfeitorias, fornecimento de aeronaves, materiais de consumo até auxílio financeiro para sua manutenção. Com o passar dos anos o foco governamental sofreu alterações, sendo que a formação de interesse militar foi deslocada para as academias e a formação de pessoal para aviação civil teve retirada gradativa de incentivos. Com isto, houve incremento no setor empresarial que se dedicasse à formação de pessoal da aviação civil. Diante disso, neste trabalho, pretendemos aferir se os incentivos regulamentados têm sido usufruídos, bem como se tem trazido os retornos sociais pretendidos, demonstrando possíveis influências na formação de preços praticados, como reflexos da voluntariedade das diretorias e reflexos de incentivos governamentais recebidos.

Palavras-chave: Aeroclube, Aviação, Terceiro Setor, Escola.

ABSTRACT

The development of civil aviation in Brazil had as one of the bottlenecks, in its initial phase, the unavailability of qualified personnel for its execution. The government strategy, which mixed the intention of training personnel for civil aviation with the qualification of personnel for military use, encouraged the creation of aeroclubs. The intention was that these entities would develop actions to train personnel, meeting the needs of public interest, for which there were no government agencies or business entities that could meet such interests. Thus, the aeroclubs are Third Sector entities and meet the requirements for this: Unpaid Directors, do not have their existence justified by obtaining profits and are by Law considered of public utility. The initial incentive for the creation of aeroclubs ranged from the provision of real estate for their installation, construction of improvements, supply of aircraft and consumable materials to financial assistance for their maintenance. As the years went by the governmental focus changed and the training of military personnel was transferred to the academies, while the training of civil aviation personnel had its incentives gradually withdrawn. With this there was an increase in the business sector dedicated to the training of civil aviation personnel. Therefore, in this workpiece, we intend to assess whether the regulated incentives have been used as well as whether they have brought the intended social returns, demonstrating possible influences on the formation of prices charged as a reflection of the voluntariness of the directors and reflections of government incentives received.

Keywords: Aeroclub, Aviation, Third Sector, School.

LISTA DE ABREVIATURAS OU SIGLAS

ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
DAC	Departamento de Aviação Civil
CBA	Código Brasileiro de Aeronáutica
ADETS	Assessoria e Desenvolvimento para Excelência do Terceiro Setor
IAC	Instrução de Aviação Civil
CNA	Campanha Nacional de Aviação
RBHA	Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica
RBAC	Regulamento Brasileiro de Aviação Civil

ANEXOS

1. Planilha consolidada com respostas dos aeroclubes ao questionário – em PDF.
2. Estatuto do Aeroclube de Itápolis.
3. Questionário formulado aos aeroclubes – exemplo.
4. Lei 11924, de 22/09/1995, do estado de Minas Gerais.
5. Lei nº 4.889/2008, do município de Pará de Minas.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	13
2. HISTÓRICO DA EVOLUÇÃO DOS AEROCLUBES.....	16
3. METODOLOGIA DE TRABALHO.....	17
4. ANÁLISE DOS RESULTADOS	18
5. CONCLUSÕES	21
6. REFERÊNCIAS	22

1. INTRODUÇÃO

Este artigo apresenta resultado de pesquisa que recupera a evolução histórica dos Aeroclubes brasileiros, como relevante segmento da sociedade civil, de interesse social, instituídos para formação de pessoal da aviação civil, como entidades de interesse público. Os Aeroclubes são instituições reguladas pelo Decreto-Lei nº 205, de 27 de fevereiro de 1967 que assim se manifesta:

Art. 1º Aeroclubes é toda sociedade civil, com patrimônio próprio, vida e administração locais, cujos objetivos principais são a prática e o ensino da aviação civil esportiva e de turismo, em todas as suas modalidades, e o cumprimento de missões de emergência ou de notório interesse da coletividade. Parágrafo único. Os aeroclubes são considerados de utilidade pública.

Posteriormente, a Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 dispõe sobre o CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica e confirma a definição contida no Decreto-Lei 205/1967, detalhando as atividades que podem ser exercidas pelos Aeroclubes como segue:

Art. 97. Aeroclubes é toda sociedade civil com patrimônio e administração próprios, com serviços locais e regionais, cujos objetivos principais são o ensino e a prática da aviação civil, de turismo e desportiva em todas as suas modalidades, podendo cumprir missões de emergência ou de notório interesse da coletividade. § 1º Os serviços aéreos prestados por aeroclubes abrangem as atividades de: I - ensino e adestramento de pessoal de vôo; II - ensino e adestramento de pessoal da infraestrutura aeronáutica; III - recreio e desportos. § 2º Os aeroclubes e as demais entidades afins, uma vez autorizadas a funcionar, são considerados como de utilidade pública.”

Como entidades de utilidade pública os Aeroclubes apresentam características de organizações da sociedade civil, nos termos do que estabelece a Lei Federal 13.019/2014 (MROSC), por serem entidades sem finalidade de lucro, com objetivo de prestar serviços públicos à sociedade com recursos próprios e/ou de parcerias.

Antes de adentrar à questão especificamente tratada neste trabalho, considera-se importante esclarecer que a estrutura das empresas aéreas no tocante a pessoal, por força da legislação, é padronizada em termos de qualificação de pessoal para exercer chefias e atividades especializadas. As pessoas que atuam neste segmento de mercado são estimuladas (ou obrigadas) a frequentar cursos para obter qualificações que as habilitem a assumir funções de maior responsabilidade na empresa, ou conseguir “empregabilidade” no mercado (CORRÊA, 2013).

Daí a importância das escolas formadoras de pessoal da aviação civil, onde se destacam os aeroclubes, pois estas entidades formam desde pilotos, mecânicos, comissários, até pessoal de segurança em aeroportos.

Assim, para se obter um diagnóstico da situação dos aeroclubes foi efetuada pesquisa junto a essas entidades, abrangendo uma amostra de 80 aeroclubes, dos 112 existentes, por meio de questionário, cujas respostas recebidas totalizaram 31.

Como atributos do objeto de pesquisa o questionário focou a percepção de benefícios relacionados com incentivos/fomentos recebidos da Administração Pública, encargos fiscais, previdenciários e trabalhistas, formação de custos dos serviços prestados, bem como do valor cobrado por aluno.

Antes de adentrar à obtenção dos benefícios, foram tecidas algumas considerações sobre o Terceiro Setor: As organizações da sociedade civil precisam adaptar-se a um mercado dinâmico e globalizado, caracterizado pela alta variedade de produtos e serviços oferecidos e ciclo de vida de produtos cada vez menores. Para garantir sua sobrevivência no mercado, as entidades precisam inovar continuamente, ou seja, necessitam converter o conhecimento em novas oportunidades de produtos ou serviços (JUNQUEIRA; PADULA, 2019).

Esta evolução nas diversas atividades da economia também faz parte nas entidades de formação de pessoal para aviação civil. A história mostra que para que houvesse fortalecimento do setor aéreo, necessitava-se de pessoal qualificado para as diversas categorias de profissionais que compõem a cadeia da aviação civil (pilotos, comissários, mecânicos, agentes de segurança, dentre outros). A história, mostra, também, que havia dualidade de interesse governamental: Formação de pessoal para a aviação civil e fortalecimento para ações militares (FERREIRA, 2012).

Neste sentido, o site da ADETS – Assessoria e Desenvolvimento para Excelência do Terceiro Setor, traz colaboração sucinta sobre a definição e o papel das entidades do Terceiro Setor:

O Terceiro Setor é constituído por organizações privadas, sem fins lucrativos que geram bens, serviços públicos e privados. Todas elas têm como objetivo o desenvolvimento político, econômico, social e cultural, no meio em que atuam. As organizações do Terceiro Setor exercem atividades relevantes à sociedade, mobilizam uma grande quantidade de pessoas, geram empregos e recursos significativos.

Na mesma esteira, sobre o terceiro setor, Teixeira, (2004) aporta a seguinte contribuição:

As deficiências na gestão organizacional destas entidades, a pressão para buscarem sua auto-sustentação financeira, a escassez de apoio técnico e a grande diversidade de membros que compõe suas estruturas são restrições a um maior desenvolvimento do terceiro setor. Para reverter tal estado de coisas, uma grande parte de estudiosos do tema alerta para a necessidade de profissionalizar a gestão dessas instituições, ponto em que os conhecimentos e os princípios da Ciência da Administração podem dar uma significativa contribuição para o desenvolvimento do setor social.

Focando no caso específico aqui tratado, observa-se que devido a gradativa mudança das prioridades e objetivos governamentais, houve diminuição significativa do fomento aos aeroclubes. Destaque-se a perda do interesse governamental na formação do pessoal pelos aeroclubes objetivando uso militar, visto que essas ações vêm sendo executadas pelas academias militares.

Em consequência à diminuição dos incentivos governamentais (fomentos e diferenciação tributária), os custos, dos serviços prestados pelos aeroclubes, tiveram incremento significativo, gerando aumento nos valores cobrados aos usuários. Além disso, grande parte dos aeroclubes não acompanharam a evolução exigida pelas novas técnicas e metodologias aplicáveis à formação de pessoal da aviação civil.

O somatório dos diversos fatores apontados incrementou o surgimento de escolas de formação de aviação civil. Estas são sociedades do segundo setor, com administração empresarial, constituídas a partir de contrato social, preveem obtenção de lucros e tem proprietários.

Este fato pode encontrar razão de, apesar de haver legislação indicando a concessão de benefícios tributários aos aeroclubes, a obtenção efetiva destas benesses é circundada de grandes dificuldades. Para ilustrar, cita-se alguns fatos que levam a tal inferência: Para obtenção da declaração de utilidade pública o Aeroclube de Pará de Minas necessitou empenhar esforços para criação da Lei nº 4.889/2008, do município e da Lei nº 11924, de 22/09/1995, do Estado de Minas Gerais. Destaque-se que a Lei Federal, nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA, já declara os Aeroclubes como sendo de Utilidade Pública.

Outras entidades congêneres já encontram dificuldades ainda maiores. Para ilustração há processo judicial onde o Aeroclube de Londrina questiona a cobrança de IPTU, sendo que este já se encontra em segunda instância. Há também, consulta no âmbito do estado de Minas Gerais que trata de isenção de ICMS.

Mesmo assim, há muitos aeroclubes se mantêm sólidos e têm sobre eles incentivos governamentais regulamentados. Por isso, considera-se apropriada a realização de estudo que indique se há reflexos vantajosos, destes possíveis incentivos, à formação de pessoal para aviação civil.

Neste contexto a pesquisa traz como objetivo investigar como os Aeroclubes brasileiros são financiados para atendimento de suas finalidades, dando ênfase a benefícios em virtude da condição de serem legalmente de Utilidade Pública, efetuando um comparativo com as entidades empresarias do mesmo setor. Para alcançar o objetivo proposto foram elaboradas entrevistas com representantes de escolas de aviação civil, aplicação de questionário, consultas a folders de divulgação dos serviços prestados e consulta à legislação aplicável.

Espera-se que os resultados da pesquisa tragam contribuição à literatura da aviação civil, a pesquisadores e acadêmicos, bem como às entidades de mercado, porque não foi identificada pesquisa semelhante.

Para além desta seção introdutória a pesquisa está estruturada como segue: na seção 2 apresenta-se a evolução história dos aeroclubes, sustentada em definições legais e em contribuições esporádicas identificadas na literatura; na seção 3 detalha-se a metodologia adotada para obtenção de dados para análise aqui pretendida; na seção 4 a análise dos resultados e na 5 a conclusão.

2. HISTÓRICO DA EVOLUÇÃO DOS AERoclUBES

A literatura disponível sobre o tema proposto é praticamente inexistente, não havendo trabalhos que efetuem análises com enfoque nos aspectos pretendidos. Há alguns artigos que fazem referência à gestão dos aeroclubes e das escolas de aviação civil.

Pelo acima exposto, nesta fase do trabalho, vamos nos ater aos aspectos históricos, legais e artigos que versam sobre a gestão.

Quanto ao enquadramento de Aeroclube como entidade do terceiro setor, encontra-se disposição legal neste sentido, visto que o CBA – Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – diz em seu Artigo 97: *§ 2º Os aeroclubes e as demais entidades afins, uma vez autorizadas a funcionar, são considerados como de utilidade pública.*

Outro regramento que trata de aeroclubes é o Decreto-Lei 205, de 27 de fevereiro de 1.967, que traz o seguinte em sua redação: *Dispõe sobre a organização, funcionamento e extinção de aeroclubes, e dá outras providências. Art. 1º Aeroclube é toda sociedade civil, com patrimônio próprio, vida e administração locais, cujos objetivos principais são a prática e o ensino da aviação civil esportiva e de turismo, em todas as suas modalidades, e o cumprimento de missões de emergência ou de notório interesse da coletividade. Parágrafo único. Os aeroclubes são considerados de utilidade pública.*

Os Estatutos dos Aeroclubes – vide anexo estatuto do Aeroclube de Itápolis -, trazem em seu corpo o seguinte: *O Aeroclube não tem finalidade lucrativa, nem remunera seus dirigentes, direta ou indiretamente, não respondendo seus sócios nem solidária, nem subsidiariamente pelos compromissos assumidos pela entidade.*

Com o acima trazido, fica o Aeroclube caracterizado como entidade enquadrada no Terceiro Setor.

Para entendimento do surgimento dos Aeroclubes, faz-se um breve histórico do surgimento dessas entidades. A aviação teve um incremento de desenvolvimento no pós Segunda Guerra Mundial. O governo brasileiro, sentindo a necessidade de incentivar a formação de pessoal na aviação civil, lançou a campanha “Dêem Asas ao Brasil”, incentivando o surgimento de entidades que seriam subvencionadas e incentivadas. Surgiu, assim o primeiro aeroclube – O Aeroclube do Brasil – (FAY; FONTES, 2017).

Uma citação que nos leva a inferir que deva existir diferença de tratamento fiscal entre os aeroclubes e as escolas de formação é a encontrada em justificativa de consulta pública efetuada pela Agência Nacional de Aviação Civil –ANAC, no Relatório de Análise de Contribuições - Audiência Pública nº 04/2018, que em determinado ponto expõe: *“Tal imposição garante ao Aeroclube a condição de imunidade tributária perante o Ministério da Fazenda”.*

3. METODOLOGIA DE TRABALHO

A pesquisa utilizada foi método qualitativo sustentado em dados de entrevistas, análise de texto, dados de observação e análise de documentos (CERVO, 2007), conforme ensina também o Portal da Educação. A operacionalização do método permite conhecer se houve incentivos e fomentos recebidos do poder público, assim como benefícios de desoneração tributária como isenção e ou imunidade tributárias.

Por fim, quanto à formação de custos e preços praticados, valeu-se de consulta à disponibilização dos serviços (propagandas e divulgações), bem como do resultado da pesquisa efetuada.

Com o intuito de sintetizar a forma de verificar o pretendido, seguem os procedimentos na tabela abaixo:

OBJETIVO	PARÂMETROS	AERoclUBE
Incentivos e Fomentos recebidos da Administração Pública	- Resposta na pesquisa de recebimentos dessa natureza. - Análise da possibilidade legal.	Todos os aeroclubes que responderam ao questionário são fomentados com a doação e/ou cessão de aeronaves. Há previsão legal para tal(Decreto Federal nº 9.373/18).
Encargos Fiscais, Previdenciários e Trabalhistas	- Resposta na pesquisa de recebimentos dessa natureza; - Análise da legislação aplicável.	Somente 20% das entidades usufruem de algum benefício fiscal, apesar da previsão legal constar no CBA e outros regramentos infra-legais.
Formação de custos e Preços praticados	- Obtenção dos custos no desenvolvimento das atividades; - Pesquisa aos preços praticados pelos aeroclubes e outras entidades.	Custo médio da aeronave AB-115(padão), pelos aeroclubes é de R\$ 518,38. As escolas de aviação civil praticam preços médios de R\$ 602,31.

4. ANÁLISE DOS RESULTADOS

Neste capítulo são apresentados os resultados obtidos, previstos no referencial teórico e pela realização do estudo na obtenção dos resultados advindos das isenções/subvenções/auxílios.

Inicialmente, é apresentado um breve histórico da importância do surgimento dos Aeroclubes no Brasil.

O fortalecimento dos Aeroclubes no Brasil ocorreu na década de 40, quando havia dualidade de interesses entre a formação de pessoal para aviação civil e a formação de quadro militar preparado para defesa dos interesses e da soberania brasileira. Assim, a expansão do treinamento de pilotos no Brasil, cuja formação foi incentivada por meio da campanha “Dêem Asas ao Brasil”, lançada pelo Ministério da Aeronáutica na década de 40, em cuja organização o Aero clube do Brasil (pioneiro nacional) teve um papel fundamental.

No início de suas atividades, notava-se uma grande dependência de aeroclubes dos incentivos governamentais, que por sua vez, tinha interesse na formação do pessoal vislumbrando possível fortalecimento militar.

Assim, o incentivo foi incrementado com a criação da Campanha Nacional de Aviação – CNA, que contribuiu de forma determinante para que o número de aeroclubes passasse de menos de quarenta, na década de 30 para cerca de quatrocentas destas instituições espalhadas por todo o país. A CNA visava à doação de aviões, dinheiro e materiais que servissem para a compra ou construção de aviões, ampliação de hangares ou construção de campos de pouso para fomentar a criação dos chamados aeroclubes, consolidando a aviação civil no país.

Durante a CNA que se encerrou no início da década de 1950, foram doados mais de mil aviões em todo o Brasil, além de alguns doados a aeroclubes de outros países da América do Sul. O Brasil teve um acréscimo de mais de três mil pilotos civis e militares formados pelos aeroclubes. De acordo com Ferreira (FERREIRA, 2012), em 1944, foram doadas cerca de 600 aeronaves e, em 1946, a CNA alcançou a marca de 800 aviões doados.

Com a diminuição do interesse militar, gradativamente os incentivos governamentais foram diminuídos, já a partir dos anos 60. Este fato, associado ao desenvolvimento da aviação, fez surgir escolas de aviação, cuja constituição jurídica tem enfoque empresarial, diferente dos aeroclubes, entidades similares às associações, sem fins lucrativos.

A diminuição do fomento governamental se deu com a criação da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, em 2005, quando foi extinto o Departamento de Aviação Civil- DAC, que integrava o Ministério da Aeronáutica. A partir daí, cessaram os convênios que repassavam recursos aos aeroclubes como forma de incentivo.

Mesmo assim, permanece até os dias de hoje, a influência/incentivo governamental – possível devido à condição de Utilidade Pública - com o uso pelos aeroclubes de terrenos(aeródromos) e instalações sob forma de comodato, além de 400 aeronaves cedidas e outras 400 doadas, sendo que verificou-se, na pesquisa, que todas as entidades que a responderam receberam bens para uso em suas atividades.

Vale destacar, também, que ao longo do tempo havia regulamentação diversa para homologação de cursos para aeroclubes, da homologação para escolas empresariais. Porém, o **RBHA** – Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica 140, que tratava exclusivamente dos requisitos para homologação de aeroclubes, foi revogado e em substituição foi emitido o **RBAC** – Regulamento Brasileiro de Aviação Civil 141, em 2019, dando tratamento igualitário para os dois tipos de instituições de formação. Assim, hoje para uma entidade ser homologada para instrução de aviação civil, deve ser um Centro de Instrução de Aviação Civil-CIAC, seja aeroclube ou não. Portanto, o regramento não mais distingue o tipo de entidade para atuação na formação.

Neste sentido, justifica-se o presente estudo, como forma de analisar a viabilidade da continuidade dos aeroclubes com entidades de Utilidade Pública e, principalmente, se há retorno social pelos incentivos governamentais que perduram, devido tal condição.

Diante disto, na análise efetuada – conforme previsto na metodologia- chegou-se aos seguintes resultados com relação aos objetivos estabelecidos:

4.1. Uso de equipamentos cedidos ou doados por órgãos governamentais: Os aeroclubes, nos últimos dez anos, não recebem recursos financeiros como forma de incentivo, fomento ou subvenção. Verifica-se, no entanto, que os aeroclubes tem na sua carga aeronaves doadas ou cedidas pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC. Isto representa um incentivo indireto, pois além de dispensar o desembolso para aquisição dos ativos, há a despesa de depreciação que não é suportada pela entidade, pois o desgaste do bem, pelo uso normal, é previsto nos contratos. Chamou atenção o fato de os aeroclubes não contabilizarem as despesas de depreciação.

A cessão e doação dos equipamentos aeronáuticos encontra previsão na IAC-180 1002-A e no Decreto 9.373/2018 e pelo fato de tais entidades serem legalmente de Utilidade Pública.

4.2. Encargos Fiscais, Previdenciários e Trabalhistas: Na análise das demonstrações não se vislumbrou benefícios concedidos aos aeroclubes, no quesito trabalhista e previdenciário, exceto a não computação de encargos devidos à diretoria, visto não haver remuneração. Quanto aos benefícios fiscais, verifica-se que, apesar de a legislação aplicável tratar de modo diferenciado a carga tributária que recai sobre os aeroclube e instituições de ensino empresariais, este aspecto não apresenta resultados significativos, pois somente 20% das entidades usufruem de algum benefício tributário e estes em grande parte usufruem de valores insignificantes.

4.3. Formação de custos e preços praticados:

4.3.1. – Na formação de custos do principal produto/serviço oferecido (horas de vôo de instrução), tem como principais diferenças a não contabilização de pagamento dos diretores do aeroclube, em contrapartida ao pagamento de pró-labore aos proprietários da escola; e, a não computação das despesas de depreciação dos equipamentos aeronáuticos pelo aeroclube, por considerar bens que não integram seu patrimônio. Destaque-se, também, o fato de o Aeroclube praticar preços mais acessíveis quando há oficina e abastecimento próprios. Para obtenção dos valores médios levamos em consideração as pesquisas efetuadas, com o cálculo das médias aritméticas dos valores obtidos.

A seguir, apresentamos quadro resumo para melhor entendimento do comparativo:

OBJETIVO	PARÂMETROS	AEROCLUBE
Incentivos e Fomentos recebidos da Administração Pública	- Resposta na pesquisa de recebimentos dessa natureza. - Análise da possibilidade legal.	- Não recebem recursos financeiros, mas há uso de bens públicos; - Previsão legal, desde cumpridas outras premissas.
Encargos Fiscais, Previdenciários e Trabalhistas	- Resposta na pesquisa de recebimentos dessa natureza; - Análise da legislação aplicável.	- Não há concessão de isenções na área trabalhista e previdenciária e somente 20% usufruem benefícios tributários, mesmo com previsão legal.
Formação de custos e Preços praticados	- Obtenção dos custos no desenvolvimento das atividades; - Pesquisa aos preços praticados.	- Não há pró-labore e depreciação não computada; - Escolas praticam preços superiores, pois preveem lucros.

4.4. Gestão administrativa dos Aeroclubes:

4.4.1. – Pela baixa aderência às subvenções existentes infere-se haver falha na gestão das entidades, que poderiam melhor usufruir das previsões legais quanto à isenção fiscal, revertendo os benefícios à sociedade na forma de barateamento para formação do pessoal da aviação civil.

5. CONCLUSÃO

Concluí-se que há diferenças significantes na formação de custos – análise com base nas pesquisas – verificando-se que nos aeroclubes não há computação da depreciação para os equipamentos cedidos ou doados pela ANAC, além de eles não terem os desembolsos para os administradores, sendo que estes valores podem ser reinvestidos nas atividades. Quanto aos preços praticados, verificou-se valores menores praticados pelo aeroclube, em 20 pontos percentuais.

Diante das pesquisas efetuadas, infere-se que a diferença na formação dos custos se deve principalmente ao não pagamento de pró-labore aos integrantes da diretoria do aeroclube, além de não computação da depreciação dos equipamentos cedidos/doados pela União. Verifica-se, assim, que o incentivo governamental reflete na diminuição dos custos na proporção da depreciação citada. Com isto, há benefícios à sociedade com a diminuição dos preços praticados.

Adicionalmente, poderiam haver benefícios maiores, caso os aeroclubes usufríssem da diferenciação tributária. Neste sentido, pela análise da legislação tributária aplicável, verifica-se que, mesmo o CBA classificar os aeroclubes como entidades de Utilidade Pública, há exigência de Leis municipais e estaduais que também indiquem tal condição. Mesmo quando tudo isso é obtido, os benefícios de tributos somente são concedidos se em cada processo houver provocação específica, ou seja em cada isenção de tributo deve haver processo formal de concessão. Este fato torna o benefício de difícil acesso e se traduz num grande desestímulo para sua obtenção.

A maioria dos estados e municípios não concedem as isenções, pois alegam não haver amparo legal em seu âmbito para as concessões. Como é sabido, a edição de uma lei depende, na maioria dos casos, de trabalho bastante oneroso, com uso de influência política para isso, o que nem sempre é acessível. Com isto, grande parte dos aeroclubes não usufruem dessa possibilidade legal, que poderia ser repassadas à sociedade.

Finalmente, acrescente-se que o estudo possibilitou verificar que mesmo com previsão legal não há considerável vantagem tributária dos aeroclubes em relação a entidades empresariais, pois a obtenção das benesses se torna tão custosa que as entidades – que em sua maioria não dispõem de corpo técnico na área contábil e jurídica capacitadas para tal – simplesmente desistem de tentar.

Por fim, podemos concluir que há sim benefícios à sociedade pelo fato de os Aeroclubes terem a condição de Utilidade Pública, e, que estas vantagens poderiam ser ampliadas mediante trabalho de adequação à legislação, confrontando a Fiscal com a Aeronáutica.

REFERÊNCIAS

ASSESSORIA E DESENVOLVIMENTO PARA EXCELÊNCIA DO TERCEIRO SETOR. ADETS: O que é Terceiro Setor. Disponível em: <http://www.adets.com.br/terceirosetor.html#:~:text=O%20Terceiro%20Setor%20%C3%A9%20constitu%C3%ADdo,no%20meio%20em%20que%20atuam>. Acesso em 05/04/2022.

BRASIL. Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/17565compilado.htm. Acesso em 05/04/2022.

BRASIL. Lei 13.019, de 31 de julho de 2014. Estabelece o regime jurídico das parcerias entre a administração pública e as organizações da sociedade civil. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/113019.htm. Acesso em 13/04/2022.

BRASIL. Disposições sobre a organização, funcionamento e extinção de aeroclubes, Decreto-lei 205, de 27 de fevereiro de 1967. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/Del0205.htm. Acesso em 05/04/2022.

BRASIL. Disposições sobre a alienação, a cessão, a transferência, a destinação e a disposição final ambientalmente adequadas de bens móveis no âmbito da administração pública federal direta, autárquica e fundacional, Decreto nº 9.373, de 11 de maio de 2018. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/decreto/D9373.htm. Acesso em 05/04/2022.

BRASIL. Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica. **RBHA 140**, de 17 de março de 2006. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2018/52/anexo-iii-cef-rbha-140>. Acesso em 05/04/2022.

BRASIL. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil. **RBAC 141**, de 25 de abril de 2019. Disponível em: https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-141/@@display-file/arquivo_norma/RBAC141EMD01.pdf. Acesso em 13/04/2022.

BRASIL. Instrução de Aviação Civil. **IAC 180-1002A**, de 27 de junho de 2005. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/iac-e-is/iac/iac-180-1002a>. Acesso em 05/04/2022.

BRASIL. Audiência pública nº 04/2018. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/participacao-social/consultas-publicas/audiencias/2018/aud04/AP042018RAC.PDF>. Acesso em 05/04/2022.

CERVO, Amado Luiz; BERVIAN, Pedro A; SILVA, Roberto da. **Metodologia científica**. 6. ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2007.

CORRÊA, Luiz Francisco. **Gerenciamento de Empresa Aérea**: livro didático. Palhoça: UnisulVirtual, 2013.

ESTATUTO. Aeroclube de Itápolis. Anexo

FERREIRA, Raquel França dos Santos. Uma história da campanha nacional da aviação (1940-1949): o Brasil em busca do seu 'Brevê'. **Revista Cantareira**, Niterói, n. 17, p. 75-86, jul./dez., 2012. Disponível em: <https://www.historia.uff.br/cantareira/v3/?p=64>. Acesso em 05/12/2020.

FONTES, Rejane de Souza; FAY, Cláudia Musa. **O Papel do Aeroclube do Brasil na construção de uma política nacional de aviação brasileira**, 2017. Disponível em: <https://repositorio.pucrs.br/dspace/handle/10923/14675>. Acesso em 05/04/2022.

MINAS GERAIS. **LEI 11924, DE 22/09/1995**. Declaração de utilidade pública do Aeroclube de Pará de Minas. Anexo

IPTU- AERoclube DE LONDRINA <https://tj-pr.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/838810826/apelacao-reexame-necessario-reex-11811140-pr-1181114-0-acordao> Acesso em 05/04/2022.

ISENÇÃO DE ICMS EM MG <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=349429> Acesso em 05/04/2022.

JUNQUEIRA, Luciano Antônio Prates, Org.; PADULA, Roberto Sanches, Org. **Gestão de organizações da sociedade civil**, 2019. Disponível em: https://www.pucsp.br/sites/default/files/download/posgraduacao/programas/gestao-de-organizacoes-da-sociedade-civil-book_1p.pdf?fbclid=IwAR0iGhCo1D2q6Wlo8kxh7aK9-XLiKoDeQ7vBdpze7cCRQKdnnD8nCW10sSc. Acesso em 16/04/2022.

PARÁ DE MINAS. **LEI Nº 4.889/2008**. Lei de declaração utilidade pública ao Aeroclube de Pará de Minas. Anexo

PORTAL EDUCAÇÃO. **ARTIGO: Metodologia Científica: Tipos de Pesquisa**. Disponível em: <https://www.portaleducacao.com.br/conteudo/artigos/pedagogia/metodologiacientifica-tipos-de-esquisa/50264>. Acesso em 05/04/2022.

TEIXEIRA, Rubens de França. Discutindo o terceiro setor sob o enfoque de concepções tradicionais e inovadoras de Administração. **Caderno de Pesquisas em Administração**. São Paulo: FEAUSP, v.11, nº. 1, p. 1-15, 2004.

2021	OFICINA			OUTRAS			COLABORADORES - QUANTIDADE					COLABORADORES - CUSTO				
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021	
				21.167,73	22.550,00	10.050,00	10	10	11	121.260,03	86.143,43	36.796,03				
							14	14	14	58.000,00	73.000,00	46.000,00				
							3	3	6	259.835,41	243.608,51	168.275,97				
							7	7	7	44.400,00	46.800,00	22.800,00				
							1	1	1	41.180,00	53.400,00	31.550,00				
				371.089,50	229.510,00	111.894,50	32	33	31	47.609,40	57.570,00	28.568,00				
				21.000,00	40.950,00	29.600,00	32	24	21	754.940,00	595.700,00	262.080,00				
							9	9	12	-	-	-				
							9	9	10	121.130,92	129.693,85	76.494,69				
							0	0	8	70.000,00						
							6	9	7	60.753,63	84.630,08	76.153,96				
							9	9	9							
							10	9	9							
							11	8	10	30.500,00	37.000,00	23.400,00				
				287.227,15	296.072,36	229.072,36	21	18	21	637.099,43	1.149.397,91	696.740,73				
				-	3.573.969,03	185.230,85	16	16	21	-	346.809,73	482.671,54				
1.000,00							22	12	10	19.900,00	6.800,00	6.300,00				
29.276,50				161.003,00	204.911,64	345.600,33	13	13	16	62.685,68	63.362,26	78.059,41				
20.000,00																
							60	58	53	1.109.022,04	1.024.871,35	751.874,93				
							4	4	4	112.739,32	135.656,24	63.401,23				
							30	32	31							
							6	4	3	18.000,00	26.000,00	35.000,00				
							5	5	5							
6.000,00				20.000,00	18.000,00	25.000,00	4	2	2	38.800,00	36.700,00	38.400,00				
							1	1	1							
							5	5	5	90.000,00	95.000,00	110.000,00				

PAGA	INSTRUTOR	FORMAÇÃO PILOTOS			FORMAÇÃO MECÂNICOS			OUTRAS FORMAÇÕES			CUSTO HORA VOO			
		2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021	AB-115	AB180	P-56	C152
		6	5	1								380,00		450,00
	X	7	8	11							250,00			
		5	9	1							470,00			490,00
		-	-	-										
	X	6	3	0							470,00	900,00	450,00	
		11	1	2				2	2	0				
		69	40	15				39	8	13	559,00		459,00	529,00
		-	-	5							450,00			
		20	22	15							470,00			530,00
										10	480,00			
		1	1	4							500,00			
		0	0	0							670,00			
X		338	274	138							550,00			
		4	6	2							480,00			
	X	35	22	31							610,00	850,00		
		18	18	46							540,00			480,00
								36	9					
	X	25	20	20				13	13			750,00	450,00	530,00
											580,00			
	X	271	223	136							620,00			500,00
		9	11	4							530,00	730,00		
		9	8	4							495,00		475,00	540,00
		150	140	170							450,00			
		2	3	3										510,00
		2	0	2									600,00	450,00
		4	3	2										480,00
		0	0	5										510,00
		6	7	2							530,00	552,00		

AEROCULUBE	CNPJ	ASSOCIADOS		SITUAÇÃO DO IMÓVEL					BENFEITORIAS				
		TOTAL	ATIVOS	PRÓPRIO	COMODATO	ALUGUEL	OUTRO	PISTA	HANGAR	ESCRITÓRIO	REFEITÓRIO		
ARARAS	44.214.302/0001-38	83	36		X					X			X
BEBEDOURO	57.727.117/0001-99	42	39			X							
BIRIGUI	55.750.970/0001-04	41	41	X								X	
CAMPO MOURÃO	80.612.286/0001-03	22	22		X				X				X
CHAPECÓ	78.506.409/0001-71	60	27		X							X	X
CVV-CTA	47.537.782/0001-66	68	64		X				X			X	X
ELDORADO DO SUL	96.750.450/0001-70	75	75	X					X			X	X
ESPUMOSO	10.968.165/0001-05	35	35		X				X			X	X
FERNANDÓPOLIS	45.114.584/0001-64					X						X	X
GUARAPUAVA	84.789.700/0001-05	98	23					X				X	X
GUARATINGUETÁ	48.556.377/0001-58	24	18		X					X		X	
GUAXUPÉ	17.900.887/0001-77	130	27			X						X	X
IBITINGA	60.247.491/0001-00					X						X	X
IJUI	93.243.400/0001-09	40	25	X						X		X	X
ITÁPOLIS	45.329.943/0001-09	138	58		X					X		X	X
LAVRAS	17.420.753/0001-59	28	28	X						X		X	X
MARANHÃO	06.061.634/0001-30	30	10		X							X	X
MARILIA	44.471.381/0001-62	229	35	X						X		X	
MATO GROSSO DO SUL	03.278.199/0001-02	50	30	X						X		X	X
MURIAÉ	02.565.203/0001-50	200	70		X					X		X	X
PARÁ DE MINAS	20.947.628/0001-06	15	15	X						X		X	X
PASSO FUNDO	90.780.313/0001-00	19	19		X					X		X	
PENÁPOLIS	44.441.699/0001-09	72	45		X					X		X	X
PERNAMBUCO	10.580.629/0001-01	12	12					X				X	X
PIRACICABA	54.08.620/0001-93	25	10	X						X		X	X
PIRASSUNINGA	51.410.942/0001-89	48	48		X							X	X
POÇOS DE CALDAS	19.094.887/0001-52	32	27	X						X		X	X
RIBEIRÃO PRETO	56.023.617/0001-87					X						X	X
SÃO BORJA	87.581.393/0001-52			X						X		X	X
SÃO MIGUEL DO OESTE	78.472.198/0001-01	51	23	X						X		X	X
UBERABA	17.777.756/0001-44	32	12		X					X		X	X

2. Estatuto do Aero clube de Itápolis.



ESTATUTO SOCIAL DO AEROCLUBE DE ITÁPOLIS
(PRIMEIRA CONSOLIDAÇÃO ESTATUTÁRIA)

TÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º. – O Aero clube de Itápolis, fundado em 13 de maio de 1941, com sede e foro na cidade do Itápolis, no Aeroporto Luiz Dante Santoro, s/n – Itápolis - SP, composto de número ilimitado de sócios, constituído por tempo indeterminado, reger-se-á pelo presente estatuto.

Art. 2º. – O Aero clube de Itápolis é uma sociedade civil com patrimônio e administração próprios, com serviços locais e regionais, cujos objetivos principais são o ensino e a prática da aviação civil, de turismo e desportiva em todas as suas modalidades, podendo cumprir missões de emergência ou de notório interesse da coletividade.

Art. 3º. – O Aero clube de Itápolis não tem finalidade lucrativa, nem remunera seus dirigentes, direta ou indiretamente, não respondendo aos sócios nem solidária, nem subsidiariamente pelos compromissos assumidos pela entidade.

TÍTULO II

CAPÍTULO I

DOS SÓCIOS

Art. 4º. – Os sócios, com direitos e deveres iguais, salvo as condições estabelecidas neste estatuto, serão: fundadores, honorários, beneméritos, remidos ou efetivos.

§ 1º. – São considerados sócios fundadores do Aero clube de Itápolis todos os que tomaram parte da assembleia geral de fundação e assinaram o respectivo livro de atas.

§ 2º. – Poderão ser sócios honorários vultos eminentes, nacionais ou estrangeiros, que se hajam distinguido por feitos notáveis ou contribuído relevantemente para o progresso da aeronáutica.

§ 3º. – Como beneméritos, serão considerados os que, pertencendo ou não ao quadro social, houverem prestado destacados serviços à entidade, cuja escolha, feita pela diretoria, deverá ser homologada por 2/3 (dois terços), no mínimo, dos sócios presentes a uma assembleia geral.


 1



§ 4º. – Remidos, serão os que contribuírem, de uma só vez, para a entidade, com quantia correspondente a 25 (vinte e cinco vezes) o valor do salário mínimo estadual ou, à sua falta, do nacional, sejam ou não pertencentes ao quadro social; ou, ainda, aqueles que já tiverem implementado 25 (vinte e cinco) anos de vínculo associativo, desde que, durante este tempo, tenha efetuado o pagamento das contribuições associativas.

§ 5º. – O sócio efetivo será aquele que, preenchendo requerimento próprio, for aceito em reunião de diretoria pela maioria de seus membros, que apreciará o pedido no prazo de 60 dias de seu protocolo. Em caso de rejeição do pedido, poderá o interessado apresentar recurso, o qual será apreciado na primeira Assembleia Geral que for apazada pela entidade. Caso aceito no quadro social da entidade terá que efetuar o pagamento no valor da joia de dez salários mínimos vigente, seguindo as normas do estatuto.

§ 6º. – Os sócios honorários e beneméritos não têm direito a voto nas assembleias, nem poderão participar de diretoria de aeroclube ou clube que lhes tenham conferido qualidade do sócio.

Art. 5º. – Os sócios Estudantil e sócio Aviador será aquele que, preenchendo requerimento próprio, for aceito em reunião de diretoria pela maioria de seus membros, que apreciará o pedido no prazo de 60 dias do seu protocolo. Em caso de rejeição do pedido, poderá o interessado apresentar recurso, o qual será apreciado na primeira Assembleia Geral que for apazada pela entidade. Caso aceito no quadro social da entidade, terá que efetuar o pagamento no valor de dois salários mínimos e contribuição correspondente à anuidade, onde os sócios terão todos os direitos, exceto votar e ser votado em assembleia.

Art. 6º. – Para admissão no quadro social a idade mínima requerida é de 18(dezoito) anos.

Art. 7º. – Não poderá pertencer ao quadro social, ou nele continuar, aquele que já tendo feito parte, ou fazendo parte de outra sociedade tenha sido eliminado ou punido por ato desabonador, ou aquele que tiver sido condenado pela justiça por motivo infamante ou desabonador, em sentença transitada em julgado.

CAPÍTULO II

DOS DIREITOS E DEVERES DOS SÓCIOS

Art. 7º. – São direitos dos sócios em dia com suas obrigações para com a entidade e de acordo com a normas internas:

- 1) – Frequentarem a sede social, reuniões e festividades, acompanhados por pessoas da família ou convidados;

2



- II) – Comparecerem à assembleia geral, discutirem e, quando tiverem completado 01(um) ano no quadro social, votarem e serem votados, sendo elegível somente depois de completarem 21 anos de idade;
- III) – Proporem a criação de departamento aero desportivo de modalidade de grupos praticantes;
- IV) – Proporem sócios, assumindo a responsabilidade pelos pagamentos iniciais estabelecidos;
- V) – Requererem ao presidente da entidade a convocação da assembleia geral, ou, quando for criado, do conselho deliberativo, desde que representem um mínimo de 1/3(um terço) do efetivo social em condições de votar, assistindo-lhes o direito de, se decorridos 15(quinze) dias corridos da proposição não tiverem sido atendidos, fazerem a convocação diretamente;
- VI) – Requererem, por ausência da cidade, licenciamento pelo prazo máximo de 1 (um) ano, sendo dispensados do pagamento de contribuições, enquanto perdurar o afastamento.

Parágrafo único – Os sócios ausentes terão seus direitos na sociedade suspensos enquanto durar seu afastamento.

Art. 8º. – São deveres dos sócios:

- I) – Observarem o estatuto e o regimento interno, bem como regulamentos e determinações emanadas da Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC) ou outro órgão competente;
- II) – Portarem-se na entidade com decoro, urbanidade e respeito, observando as determinações dos órgãos administrativos e dispositivos regimentais;
- III) – Exercerem com dedicação os cargos para os quais forem eleitos ou nomeados;
- IV) – Pugnarem pelos interesses, engrandecimento e bom nome da sociedade;
- V) – Manterem em dia seus compromissos para com a sociedade;
- VI) – Comunicarem, verbalmente ou por escrito, à diretoria qualquer irregularidade que notarem na sociedade ou qualquer violação às disposições deste estatuto, do regimento interno ou de regulamentos e determinações emanadas da Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC) ou outro órgão competente,

  3



VII) – Quando solicitado pela diretoria, por funcionários da entidade ou por autoridade competente, identificarem-se como sócio da entidade.

Art. 9º – Considera-se em dia com seus compromissos o sócio que além de ter pago sua contribuição social tenha liquidado qualquer outro débito de sua responsabilidade para com a entidade.

Parágrafo único – As contribuições, as quais ficam sujeitos os sócios, serão estabelecidas periodicamente pela diretoria, após aprovação da assembleia geral.

TÍTULO III

DO FUNDO SOCIAL – RECEITA E DESPESA

Art. 10º – Constituem patrimônio social os bens atuais e o que a entidade adquira ou lhe sejam doados, legados ou compromissados.

Art. 11. – Compreende-se como receita:

- I) – Jóias contribuições sociais e taxas;
- II) – Doações e legados;
- III) – Subvencões federais, estaduais e municipais;
- IV) – Rendas provenientes das estadias de aeronaves particulares e demais atividades aéreas,
- V) – Rendas provenientes das oficinas de manutenção;
- VI) – Rendas eventuais, inclusive das atividades sociais.

Art. 12. – Compreende-se como despesa:

- I) – As aquisições, construções ou benfeitorias necessárias à entidade;
- II) – O custeio das atividades da sociedade, aviatórias ou sociais;
- III) – Os gastos com manutenção dos serviços da sociedade, energia elétrica, gás, telefone, impostos, taxas, aluguéis, salários e contribuições sociais.

TÍTULO IV

DOS PODERES

Art. 13. – São poderes da entidade.

- I) – Assembleia geral;
- II) – Conselho deliberativo, quando criado pela assembleia geral;
- III) – Diretoria;
- IV) – Departamentos aero desportivos;
- V) – Conselho fiscal;
- VI) – Comissão de justiça.



CAPÍTULO I

DA ASSEMBLEIA GERAL

Art. 14. – A assembleia geral, reunida ordinária ou extraordinariamente, formada pela reunião dos sócios em pleno gozo de seus direitos, é soberana nas resoluções não contrária às leis vigentes e às disposições deste estatuto, tomadas suas deliberações por maioria de votos, cabendo a ela a autorização para diretos relativos aos bens patrimoniais da entidade, bem como contrair empréstimos e aprovação da prestação de contas da diretoria.

Art. 15. – A assembleia geral ordinária será convocada de 2 (dois) em 2 (dois) anos no mês de janeiro, a fim de manifestar sobre o relatório e prestação de contas da diretoria anterior, eleger, empossar e destituir os membros do conselho deliberativo, o presidente, o vice-presidente e o tesoureiro da entidade, os membros do conselho fiscal e seus suplentes, e os membros da comissão de justiça e seus suplentes.

§ 1º. – Quando a entidade decidir pela criação do conselho deliberativo, de acordo com o disposto no artigo 23 deste estatuto, a assembleia geral ordinária será realizada de 2 (dois) em 2 (dois) anos, no mês de janeiro, a fim de eleger os membros do conselho deliberativo e seus suplentes.

§ 2º. – A assembleia geral poderá, a qualquer momento, decidir pela dissolução do conselho deliberativo, não cabendo a quaisquer de seus membros, qualquer direito ou privilégio.

Art. 16. – A assembleia geral será convocada extraordinariamente sempre que julgado necessário pela diretoria por maioria de votos, ou nos termos do inciso "V" do art. 7º, tratando-se na mesma, exclusivamente, da matéria para a qual foi feita a convocação.

Art. 17. – A assembleia geral, reunida ordinária ou extraordinariamente, só poderá ser constituída e funcionar em 1ª (primeira) convocação quando se verificar que a presença de sócios quites com a entidade constitui mais da metade dos sócios capacitados a votarem.

Art. 18. – Em 2ª (segunda) convocação, anunciada juntamente com a 1ª e marcada para o mesmo local, uma hora depois, funcionará e deliberará com qualquer número de sócios presentes, exceto quando se tratar da dissolução da sociedade, quando deverão ser observadas normas específicas estabelecidas.

Art. 19. – As convocações da assembleia geral, ordinárias ou extraordinárias, serão feitas por edital, publicado na imprensa local, com antecedência mínima de 5 (cinco) dias corridos, declarando-se a hora e o local da reunião, os motivos da convocação e definindo-se a ordem dia.



Art. 20. – A assembleia geral, reunida ordinária ou extraordinariamente, será sempre aberta pelo presidente da entidade ou seu substituto legal, o qual declarará a ordem do dia e solicitará da assembleia a indicação de um presidente e secretário para a mesa.

Art. 21. – O presidente da mesa terá somente voto de qualidade na assembleia, salvo em se tratando de eleição da diretoria em que será apurado seu voto.

Art. 22. – Quando o objetivo for eleição, após a apuração, verificados os nomes que obtiveram a maioria de votos, o presidente da assembleia proclamará os eleitos, devendo, nessa ocasião, serem empossados.

Art. 23. – As atas da assembleia geral, reunida ordinária ou extraordinariamente, serão lavradas pelo secretário das mesmas e deverão ser remetidas, devidamente datilografadas e assinadas pelo presidente e pelo secretário da assembleia, pelo presidente da entidade, à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), no prazo máximo de 15 (quinze) dias.

CAPÍTULO II

DO CONSELHO DELIBERATIVO

Art. 24. – O aeroclube ou clube de aviação poderá adotar, quando tiver no seu quadro social, mais de 100 (cem) sócios efetivos e/ou remidos, um conselho deliberativo.

Art. 25. – O conselho deliberativo será composto de membros efetivos e suplentes, da seguinte forma:

- I) Membros efetivos – na proporção de 01 (um) para cada 10 sócios até o décimo, de 01 (um) para cada 20 sócios do décimo primeiro até o vigésimo, de 01 (um) para cada 30 sócios do vigésimo primeiro até o trigésimo, de 01 (um) para 40 sócios a partir do trigésimo primeiro;
- II) Membros suplentes – Na proporção de 01 (um) suplente para cada 03 (três) membros efetivos.

§ 1º - A instituição do conselho deliberativo deverá ser feita, obrigatoriamente, por assembleia geral ordinária, que deverá empossar 50% (cinquenta por cento) dos candidatos primeiros colocados na votação para um mandato de 04 (quatro) anos e os 50% candidatos da segunda metade para um mandato de apenas 02 (dois) anos.

§ 2º - A renovação do conselho deliberativo se dará a cada 02 (dois) anos, na primeira quinzena do mês de Janeiro, elegendo-se os conselheiros para um mandato de 04 (quatro) anos, salvo o disposto no artigo anterior.

_____   6



Art. 26. – O conselho deliberativo se reunirá, ordinariamente, de 02 (dois) em 02 (dois) anos, na segunda quinzena do mês de janeiro, para eleger o seu presidente, o seu vice-presidente, o seu secretário, o tesoureiro do aeroclube, os membros do conselho fiscal e seus suplentes, os membros da comissão de justiça e seus suplentes, bem como apreciar a prestação de contas da diretoria anterior.

Art. 27. – O conselho deliberativo se reunirá, extraordinariamente, sempre que necessário por convocação do seu presidente, dos seus membros, da diretoria do aeroclube, do conselho fiscal, da comissão de justiça ou pelos sócios da entidade, na forma prevista no inciso "V" do artigo 7º do estatuto.

Parágrafo único – O conselho deliberativo só funcionará em 1ª (primeira) convocação com a presença da maioria de seus membros efetivos, ou em 2ª (segunda) convocação com qualquer número de conselheiros.

Art. 28. – O conselheiro que falta a 03 (três) reuniões consecutivas ou mais de 05 (cinco) não consecutivas sem apresentar justificativa, aceita pelo conselho, perderá automaticamente o mandato, sendo substituído pelo primeiro dos suplentes.

Art. 29. – O presidente do conselho deliberativo ou seu substituto legal, abrirá os trabalhos e, quando houver eleição, pedirá aos presentes a indicação de 02 (dois) conselheiros para servirem de escrutinadores.

Art. 30. – Uma vez constituído, caberá ao conselho deliberativo as atribuições de:

- I) – Eleger ou re-eleger o seu presidente, o seu vice-presidente e o seu secretário;
- II) – Eleger ou re-eleger o presidente, o vice-presidente e o tesoureiro à entidade;
- III) – Eleger ou re-eleger os membros do conselho fiscal da entidade e seus suplentes;
- IV) – Eleger ou re-eleger os membros da comissão de justiça da entidade e seus suplentes;
- V) – Homologar a eleição dos diretores dos departamentos aero desportivos realizada no seio de cada departamento;
- VI) – Conhecer e julgar em grau de recurso os atos e decisões da diretoria.

Art. 31. – O conselho deliberativo exercerá em sua plenitude todos os poderes de competência da assembleia geral.

Parágrafo único – Excetuam-se da competência prevista no caput deste artigo a deliberação sobre a dissolução social da entidade, que deverá ser feita de acordo com o artigo 79 deste estatuto, a eleição dos membros do conselho deliberativo e a autorização para direitos relativos aos bens patrimoniais e empréstimos, conforme disposto no artigo 14, e a aprovação de contas, de acordo com o artigo 56, item III, todos da competência da assembleia geral.



Art. 32. – Compete ao presidente do conselho deliberativo:

- I) – Presidir as reuniões do conselho deliberativo, orientar e conduzir os seus trabalhos, assinar o livro de atas e a correspondência;
- II) – Convocar a assembleia geral e o conselho deliberativo;
- III) – Empossar o seu sucessor, o vice-presidente e o secretário do conselho deliberativo, os novos conselheiros eleitos, o presidente, o vice-presidente e o tesoureiro da diretoria, os membros do conselho fiscal e seus suplentes, e os membros da comissão de justiça e seus suplentes;
- IV) – Cumprir e fazer cumprir o estatuto, o regimento interno e demais normas da entidade, bem com as resoluções do conselho deliberativo não contrárias a este estatuto.

Art. 33. – compete ao vice-presidente do conselho deliberativo:

- I) – Auxiliar o presidente do conselho e substituí-lo em suas ausências ou impedimentos temporários;
- II) – Substituir efetivamente o presidente do conselho em caso de vacância.

Art. 34. – Compete ao secretário do conselho deliberativo:

- I) – Secretariar as reuniões do conselho, lavrar e assinar as respectivas atas;
- II) – Encaminhar toda a correspondência do conselho deliberativo;
- III) – Encaminhar ao conhecimento da diretoria as resoluções do conselho deliberativo;
- IV) – Na ausência do presidente e do vice-presidente do conselho, instalar a reunião do conselho, promovendo a designação, pelo plenário, de um presidente para assumir os trabalhos.

CAPÍTULO III

DA DIRETORIA

Art. 35. – O Acroclube será administrado por uma diretoria composta de 11 (onze) membros brasileiros, eleitos o presidente, o vice-presidente e o tesoureiro, bianualmente, pela assembleia geral, ou por um conselho deliberativo conforme o disposto no Capítulo II do Título IV deste estatuto, e será constituído pelos seguintes cargos:

8



- I – Presidente;
- II – Vice-presidente;
- III – Tesoureiro;
- IV – Vice-Tesoureiro;
- V – Diretor de Departamentos Aero desportivos, subdivididos em:
 - a) Diretor de Paraquedismo;
 - b) Diretor de Volovelismo;
 - c) Diretor de Aerodelismo;
- VI – Diretor de Instrução;
- VII – Diretor de Material;
- VIII – Diretor Social;
- IX – Diretor de Segurança de Voo;
- X – Diretor Técnico;
- XI – Secretário-Geral.

§ 1º – A escolha dos sócios que comporão a diretoria deverá recair em pessoas de reconhecida idoneidade moral e definida posição social, devendo o Diretor Técnico, Diretor de Instrução e Diretor de Segurança de voo, obrigatoriamente, devem possuir no mínimo, a licença de piloto privado; e os diretores dos departamentos aero desportivos, inscritos e praticantes das respectivas modalidades.

§ 2º – Os membros da diretoria não-elegíveis serão nomeados pelo presidente, dentro de até 5 (cinco) dias da assembleia geral, ou reunião do conselho deliberativo em que foi eleito, sendo demissíveis "ad nutum" do Presidente, exceto o Diretor de Segurança de Voo, que só poderá ser demitido, uma vez nomeado pelo Presidente, mediante deliberação da maioria absoluta da Diretoria da entidade.

Art. 36 – A eleição da diretoria será realizada até a última semana da gestão anterior, e será precedida de relatório e prestação de contas da diretoria que encerra a gestão, já com o parecer do conselho fiscal.

Art. 37 – Nos impedimentos temporários do presidente, será este substituído pelo vice-presidente, e no caso de vacância, serão preenchidos pela assembleia geral, em prazos nunca superiores a 30 (trinta) dias, devendo o tesoureiro, nesse período de vacância de ambos os cargos, responder pela presidência da entidade.

Art. 38 – A diretoria, investida de plenos poderes para praticar atos administrativos necessários à execução dos objetivos da entidade; não poderá, no entanto, praticar

_____ 9



qualquer ato relativo aos bens patrimoniais da mesma, nem contrair empréstimos, sem autorização expressa da assembleia geral extraordinária, ressalvada a contratação de empréstimos bancários que não superem a quantia de R\$ 10.000,00 (dez mil reais)

Art. 39 – A diretoria reunir-se-á sempre que for necessário, e deliberará sempre pela maioria dos presentes à reunião.

Art. 40 – Os membros da diretoria só poderão ser licenciados até o prazo máximo de 06 (seis) meses, por motivos devidamente justificados, a critério da diretoria, e apreciados em reunião ordinária.

Art. 41 – À diretoria compete coletivamente:

- I – Administrar a entidade, zelando pelo bom nome desta;
- II – Cumprir e fazer cumprir as disposições do presente estatuto, do regimento interno, do regulamento, bem como suas próprias resoluções, as do conselho fiscal, as da comissão de justiça e as da assembleia geral;
- III – Elaborar o regimento interno, alterando o quando julgar conveniente;
- IV – Aprovar os regulamentos dos departamentos aero desportivos;
- V – Resolver os casos omissos no estatuto e submetê-los à assembleia geral, quando considerar cabíveis de decisão superior;
- VI – Autorizar todas as despesas previstas no estatuto, regimento interno ou em orçamento do exercício;
- VII – Arbitrar, periodicamente, as contribuições sociais;
- VIII – Aprovar os programas sociais, esportivos e aero desportivos propostos pelos departamentos;
- IX – Organizar a programação dos cursos em vigor na entidade e fiscalizar o seu desenvolvimento;
- X – Contratar e demitir empregados, determinar suas atribuições, salários e vantagens;
- XI – Examinar e encaminhar, se julgar conveniente, as propostas de sócios honorários e beneméritos;
- XII – Decretar e tornar efetiva as penalidades que aplicar, submetendo à assembleia geral os casos previstos neste estatuto;
- XIII – Sindicar rigorosamente a idoneidade das pessoas propostas para sócios, aceitando ou recusando, sem obrigação de declinar os motivos;
- XIV – Promover convocação da assembleia geral, por sua iniciativa ou nos casos previstos no estatuto;



XV – Elaborar relatório de sua gestão, bem como a prestação de contas com demonstração e balanço, a fim de submeter ao conselho fiscal para parecer;

XVI – Destituir qualquer de seus membros não elegíveis quando assim se torne necessário, providenciando a sua substituição, apurando responsabilidades, agindo judicialmente, se preciso for;

XVII – Examinar as minutas de Portarias normativas e autorizar a sua expedição pelo Presidente da entidade, quando julgar cabível.

XVIII – Deliberar, privativamente e por maioria absoluta, acerca da destituição do Diretor de Segurança de Voo.

Art. 42 – A diretoria poderá contratar um administrador para a entidade se julgar necessário para a boa administração da entidade e se as condições financeiras o possibilitarem.

Parágrafo Único: A diretoria poderá contratar uma empresa de assessoria e consultoria aeronáutica, de acordo com as necessidades e possibilidades da instituição.

Art. 43 – Ao Presidente compete:

- I – Nomear os membros da diretoria não elegíveis;
- II – Representar a entidade em juízo, nas suas relações com terceiros e ANAC;
- III – Constituir mandatários, com anuência da diretoria;
- IV – Convocar e presidir as reuniões da diretoria, bem como sessões solenes e festividades;
- V – Ordenar, por escrito, o pagamento das despesas autorizadas pela diretoria;
- VI – Assinar com o tesoureiro os cheques e títulos de responsabilidade do Aeroclube;
- VII – Dar solução aos casos imprevistos e urgentes, da alçada da diretoria, *ad referendum* desta;
- VIII – Submeter à assembleia geral para aprovação o relatório e prestação de contas da diretoria já com o parecer do conselho fiscal;
- IX – Orientar e coordenar as atividades do superintendente (administrador) da entidade;
- X – Expedir portarias normativas no âmbito da entidade, após aprovação da diretoria;
- XI – Autorizar vons de cortesia, tendo em vista o interesse da entidade.

  11



Art. 44 – Ao Vice-Presidente compete:

- I – Auxiliar o presidente nas suas atividades administrativas e sociais;
- II – Substituir o presidente nas suas faltas e/ou impedimentos temporários;
- III – Substituir o presidente, efetivamente, no caso de renúncia;

Art. 45 – Ao Tesoureiro compete:

- I – Assinar com o presidente os títulos de sócios e, isoladamente, os recibos de contribuições, mantendo sempre atualizada a situação dos associados;
- II – Ter sob sua guarda e responsabilidade os valores e títulos de qualquer espécie da entidade, depositando-os em conta nominal da entidade em bancos indicados pela diretoria, e responder pelo arquivo da tesouraria;
- III – Dirigir a parte financeira da entidade, pagando todas as despesas devidamente atualizadas pelo presidente, e com ele subscrever os cheques, ordens de pagamento e outros títulos;
- IV – Apresentar à diretoria, para encaminhar ao conselho fiscal, os balanços anuais, bem como os dados necessários à elaboração do relatório da gestão;
- V – Apresentar à diretoria, na reunião de cada mês o balancete relativo ao mês anterior, bem como trazer a diretoria sempre informada da situação financeira da entidade;
- VI – Franquear toda a escrituração e livros de documentos ao conselho fiscal e as autoridades aeronáuticas, sempre que for exigido;
- VII – Manter sempre atualizados todos os serviços da tesouraria, de modo a poder ser reconhecida a situação econômica da entidade;
- VIII – Propor à diretoria as medidas tendentes ao bom desempenho de suas atribuições, e a admissão de empregados.

Art. 46 – Ao Vice-tesoureiro compete:

- I – Auxiliar o tesoureiro nas suas atividades administrativas e sociais;
- II – Substituir o tesoureiro nas suas faltas e/ou impedimentos temporários;
- III – Substituir o tesoureiro, efetivamente, no caso de renúncia;

Art. 47 – Aos Diretores dos Departamentos Aero Desportivos compete:

- I – Dirigir e/ou coordenar as atividades dos departamentos dentro das normas estabelecidas pelo seu regimento interno;
- II – Auxiliar o diretor de instrução em manter a disciplina no solo e em voo;
- III – Auxiliar o diretor de instrução a coordenar as atividades aéreas;

   12



IV – Propor à diretoria atualização do regimento interno do departamento e as medidas cabíveis para melhor eficiência de operação e funcionamento.

Art. 40 – Ao Diretor de Instrução compete:

- I – Superintender todas as atividades aéreas, os instrutores e demais auxiliares das escolas e/ou cursos, bem como o funcionamento e uso do aeródromo, quando não administrado pelos órgãos federais, estaduais e municipais, da administração direta ou indireta;
- II – Dirigir e/ou coordenar as atividades das escolas e/ou cursos profissionalizantes dentro das normas estabelecidas pela ANAC;
- III – Orientar a secretaria quanto aos expedientes relativos às atividades das escolas e/ou dos cursos, além das demais atividades aéreas;
- IV – Exarar parecer à diretoria, para admissão ou afastamento, de instrutores e auxiliares;
- V – Manter a disciplina no solo e em voo, propondo à diretoria punições, advertências e/ou suspensões das atividades aéreas, aos que incidirem nas sanções regulamentares;
- VI – Orientar a secretaria na elaboração de um mapa do movimento dos voos das escolas e/ou cursos;
- VII – Orientar a secretaria nos diversos serviços administrativos das escolas e/ou cursos, que deverão ser mantidos atualizados;
- VIII – Propor à diretoria medidas cabíveis para melhor eficiência das escolas e/ou cursos, visando maior aproveitamento.

Art. 40 – Ao Diretor de Material compete:

- I – Atuar em estreita colaboração com o diretor de instrução, objetivando o funcionamento harmônico dos departamentos pertinentes;
- II – Providenciar manuais e documentos técnicos;
- III – Zelar e fazer zelar pela boa manutenção de material de voo e dos equipamentos, e pela conservação dos hangares e oficina, da ferramentaria e demais instalações técnicas;
- IV – Superintender o funcionamento do almoxarifado de suprimentos, diligenciando o seu abastecimento e reabastecimento;
- V – Determinar, superintender e controlar a execução de trabalhos e reparos, revisões ou recuperação de aviões, planadores, pára-quedas e outros equipamentos;
- VI – Organizar e manter os fichários de estoque de todo o equipamento de voo, material de almoxarifado, hangares e oficina.

  13



VII – Manter em ordem a documentação das aeronaves regularmente escrituradas as cadernetas das aeronaves, célula e motor, e promover as vistorias em tempo hábil;

VIII – Manter sob sua responsabilidade o controle de estoque de combustível e lubrificantes, observando rigorosamente as determinações da ANAC.

Art. 50 – Ao Diretor Social compete:

I – Fomentar a comunicação social, visando a divulgação e promoção da mentalidade aeronáutica;

II – Promover, por todos os meios, a difusão das atividades da entidade, sempre, em consonância com a diretoria,

III – Superintender todas as atividades sociais e recreativas da entidade;

IV – Planejar as programações sociais e recreativas da entidade em concordância da diretoria;

V – Zelar pela boa apresentação e conservação das dependências sociais confiadas aos seus cuidados.

Art. 51 – Ao Secretário-Geral compete:

I – Orientar e superintender os serviços afetos à secretaria;

II – Ter sob sua guarda e responsabilidade os materiais e arquivos da secretaria;

III – Receber, preparar e despachar com o presidente o expediente da entidade;

IV – Manter sempre em dia todos os livros sociais afetos à secretaria;

V – Controlar os empregados da entidade, com relação a ponto de frequência, direitos trabalhistas, contribuições sociais e seguro;

VI – Secretariar as sessões da diretoria, lavrando as atas respectivas.

Art. 52 - Ao Diretor de Segurança de Voo compete:

I – Elaborar o MGSO, PRE o PLEM, ou documento equivalente, conforme determinado pela autoridade, bem como fiscalizar o seu cumprimento;

II – Organizar, controlar e zelar pelo cumprimento das normas de segurança do voo no âmbito da entidade;

III – Representar, imediatamente e por escrito, ao Presidente ou membro da Diretoria que o substitua na forma desse Estatuto, qualquer infração ou circunstância que ponha em risco a segurança de voo;



- IV – Representar ao Diretor de Instrução, imediatamente, fato ou circunstância, imputável a aluno ou a piloto, sócio ou não, que importe risco a segurança de voo;
- V – Elaborar, alternar, normatizar a padronização operacional do Aero clube;
- VI – Estimular e desenvolver a segurança de Voo no âmbito do Aero clube;
- VII – Manter em boa ordem a documentação concernente à segurança de voo.

Art. 50-B – O cargo de Diretor de Segurança de Voo e o de Diretor de Instrução poderão ser ocupados, uma vez devidamente autorizado pela Diretoria em reunião específica, por não-sócio.

Art. 53 – Ao Diretor Técnico compete:

- I – Superintender todas as atividades aéreas, os instrutores e demais auxiliares das escolas e/ou cursos, bem como o funcionamento e uso do aeródromo, quando não administrado pelos órgãos federais, estaduais e municipais, da administração direta ou indireta;
- II – Dirigir e/ou coordenar as atividades das escolas e/ou cursos profissionalizantes dentro das normas estabelecidas pela ANAC;
- III – Orientar a secretaria quanto aos expedientes relativos às atividades das escolas e/ou dos cursos, além das demais atividades aéreas;
- IV – Exarar parecer à diretoria, para admissão ou afastamento, de instrutores e auxiliares;
- V – Manter a disciplina no solo e em voo, propondo à diretoria punições, advertências e/ou suspensões das atividades aéreas, aos que incidirem nas sanções regulamentares;
- VI – Orientar a secretaria na elaboração de um mapa do movimento dos voos das escolas e/ou cursos;
- VII – Orientar a secretaria nos diversos serviços administrativos das escolas e/ou cursos, que deverão ser mantidos atualizados;
- VIII – Propor à diretoria medidas cabíveis para melhor eficiência das escolas e/ou cursos, visando maior aproveitamento.

CAPÍTULO IV

DOS DEPARTAMENTOS AFRODESSPORTIVOS

Art. 51. – Os departamentos aero desportivos são constituídos por grupamentos de pessoas praticantes da mesma modalidade aero desportiva que, através de deliberação da assembleia geral, obtiveram autorização para criarem nas instalações da entidade núcleo (departamento) voltado à prática e desenvolvimento dessa modalidade.



Art. 52. – A entidade será representada junto às associações brasileiras de modalidade aero desportivas pelos diretores dos respectivos departamentos aero desportivos, criados pela assembleia geral e aprovado pela ANAC.

Art. 53. – Os diretores dos departamentos aero desportivos serão indicados bianualmente pelos sócios inscritos em cada departamento, preferencialmente, na mesma assembleia geral, ou reunião do conselho deliberativo, de eleição do presidente da entidade, podendo os mesmos serem destituídos AD NUTUM.

Parágrafo único – Um sócio poderá ser inscrito em mais de um departamento, tendo voto em todos os departamentos em que estiver inscrito e praticando a modalidade.

Art. 54. – Aos departamentos aero desportivos compete:

- I) – Fomentar e promover o aerodesporto;
- II) – Elaborar o regimento interno dos departamentos. Para aprovação da diretoria ou do conselho deliberativo, conforme o caso;
- III) – Organizar o realizar, com a aprovação da diretoria da entidade, competições, certames e reuniões visando à congregação, divulgação e desenvolvimento do aerodesporto;
- IV) – Propor à diretoria a aquisição de aeronaves e equipamentos para serem empregados nas atividades aero desportivas;
- V) – Assessorar a diretoria na confecção do calendário aero desportivo da entidade;
- VI) – Estabelecer normas e critérios para a realização de competições aero desportivas de responsabilidade do departamento, bem como elaborar a classificação dos sócios para representar a entidade;
- VII) – Propor às entidades brasileiras representativas das modalidades aero desportivas normas e critérios para a realização dos campeonatos brasileiros e outros eventos sob a responsabilidade dessas entidades, bem como para o estabelecimento do "ranking" nacional.

CAPÍTULO V

DO CONSELHO FISCAL

Art. 55. – Paralelamente à diretoria funcionará um conselho fiscal, composto de 3 (três) membros efetivos e 2 (dois) suplentes eleitos pela assembleia geral, juntamente com a diretoria, com igual mandato, cujas atribuições específicas estão contidas no artigo seguinte.






Art. 56. – Ao conselho fiscal compete:

- I) – Eleger seu presidente, entre seus pares,
- II) – Apresentar, por escrito, à diretoria, os seus estudos e conclusões sobre a vida econômica e financeira da sociedade, sempre que o entender;
- III) – Dar parecer num relatório e prestação de contas da diretoria, a fim de serem submetidos à apreciação para aprovação ou não pela assembleia geral;
- IV) – Receber e analisar as cópias dos balancetes mensais do tesoureiro, comunicando à diretoria qualquer irregularidade que constatar;
- V) – Comparecer às reuniões da diretoria sempre que for convocado, quando lhe caberá o direito de uso da palavra, não podendo, entretanto, votar;
- VI) – Solicitar, por escrito, à diretoria as informações de que necessitar para seus pareceres e estudos.

CAPÍTULO VI

DA COMISSÃO DE JUSTIÇA

Art. 57. – A comissão de justiça destina-se a julgar questões de natureza desportiva, não administrativa, relativas à prática das modalidades aero desportivas pelos sócios da entidade.

Art. 58. – A comissão de justiça será constituída por três juizes efetivos e dois suplentes eleitos pela assembleia geral ou conselho deliberativo.

Parágrafo Único: Em busca de qualificação técnica, poderá ser nomeado, no máximo, 01 (um) juiz que não pertença ao quadro de sócios da instituição.

Art. 59. – Os diretores da entidade e membros do conselho deliberativo não poderão fazer parte da comissão de justiça.

Art. 60. – A comissão de justiça reúne-se:

- I) – Por iniciativa própria;
- II) – Por solicitação de qualquer membro da diretoria;
- III) – Por solicitação de qualquer sócio da entidade.

17



TÍTULO V

DO PROCESSO ELEITORAL

Art. 61. – Deverá ser feita a eleição dos membros da diretoria, primeiramente, e em seguida, na mesma assembleia geral, a dos membros do conselho fiscal e comissão de justiça.

Art. 62. – As chapas concorrentes à eleição dos membros da diretoria deverão conter somente 3 (três) candidatos, sócios da entidade, indicados, respectivamente, para presidente, vice-presidente e tesoureiro.

Art. 63. – Serão eleitos para membros efetivos do conselho fiscal, independente de chapa, os 3 (três) candidatos mais votados, e para suplentes o quarto e o quinto candidatos mais votados, para constituição do conselho fiscal.

Art. 64. – Serão eleitos para membros efetivos da comissão de justiça, independente de chapa, os 3 (três) candidatos mais votados, e para suplentes o quarto e o quinto candidatos mais votados, para constituição da comissão de justiça.

Art. 65. – As chapas deverão ser inscritas na secretaria da entidade até 3 (três) dias antes da data prevista para a reunião da respectiva assembleia geral, ou reunião do conselho deliberativo.

Art. 66. – As eleições serão realizadas através de voto secreto, com a utilização de células aprovadas pela diretoria.

Parágrafo único – As chapas únicas serão eleitas por aclamação com qualquer número de sócios.

Art. 67. – Imediatamente após a votação será procedida a apuração dos votos pelo presidente da assembleia geral.

Art. 68. – Os candidatos ao conselho deliberativo deverão se inscrever na secretaria da entidade até 03 dias antes, inclusive, da data prevista para a realização da respectiva assembleia geral.

Art. 69. – Serão empossados na constituição do conselho deliberativo, com os mandatos previstos no parágrafo 1º do artigo 25, os três candidatos mais votados, e para suplentes ficarão os próximos dois candidatos mais votados seguintes a esses.



TÍTULO VI

DO SISTEMA DISCIPLINAR

Art. 70. – Será advertido, repreendido, suspenso, eliminado ou expulso, conforme a gravidade do caso, o sócio que:

- I) – Infringir as disposições legais da entidade;
- II) – Contribuir, com ação ou omissão, para o descrédito ou prejuízo da entidade;
- III) – Promover discórdia entre sócios, dirigentes e funcionários da entidade.

Art. 71. – A entidade poderá aplicar as seguintes sanções disciplinares:

- I) – Advertência;
- II) – Repreensão pública, afixada no quadro de avisos, aplicada pela diretoria no caso em que não caiba punição mais rigorosa;
- III) – Suspensão de gozo de seus direitos sociais, por prazo máximo de 90 (noventa) dias, aplicada pela diretoria, nos casos de reincidência de faltas leves, ou quando o fato, pela sua gravidade não comporte pena mais severa;
- IV) – Eliminação por infrações ao Código Brasileiro de Aeronáutica, se este assim o estabelecer ou por danos, prejuízos ou não pagamento, pelos quais se torne o sócio responsável, sem prejuízo da ação judicial cabível movida pela entidade;
- V) – Expulsão aplicada pela assembleia geral, por solicitação da diretoria, nos casos graves que afetem a honra do sócio ou da entidade.

§ 1º - As sanções disciplinares previstas neste artigo, com exceção do item V, serão aplicadas pela diretoria.

§ 2º - Toda e qualquer penalidade aplicada deverá ser comunicada, imediatamente, à ANAC para as providências cabíveis.

Art. 72. – O sócio que se atrasar no pagamento de suas contribuições, ou outro qualquer compromisso assumido, por 3 (três) meses consecutivos, terá suspensão dos direitos sociais, marcando-lhe o prazo de 30 dias para regularização, sob pena de eliminação.

§ 1º - Durante o período de suspensão não estará o sócio punido isento do pagamento das contribuições sociais estabelecidas.

§ 2º - O sócio suspenso perderá seus direitos na sociedade durante a suspensão.

19



§ 3º - Na falta de regularização do pagamento das contribuições no prazo da suspensão, ou a reincidência, será o sócio devedor eliminado do quadro social.

Art. 73. - Nenhuma punição poderá ser aplicada ao sócio sem que este seja previamente ouvido, cabendo-lhe sempre o direito de defesa, e, em seguida, o de recurso.

Parágrafo único - Ao sócio eliminado ou expulso é facultado a readmissão, a pedido do interessado ouvido previamente a ANAC quando se tratar de infração ao Código Brasileiro de Aeronáutica ou assunto correlato.

Art. 74. - A diretoria, o conselho fiscal, a comissão de justiça e o conselho deliberativo da entidade, no todo ou em parte, deverão ser destituídos de seu mandato se forem devidamente comprovados os motivos que o justifiquem em assembleia geral convocada para tal fim.

§ 1º - Poderão dar origem a tal movimento:

- a) - Desordem administrativa que impeça o desenvolvimento das atividades da entidade;
- b) - O não cumprimento das determinações do presente estatuto, da legislação em vigor e determinações da assembleia geral;
- c) - Negligência ou omissão no cumprimento de suas atribuições, desvirtuando as finalidades da entidade;
- d) - Cometimento de atos prejudiciais à economia ou ao conceito da entidade;
- e) - Prática de atos desonestos;
- f) - Falta de probidade no trato dos interesses da entidade.

§ 2º - Na mesma assembleia geral, em que se efetivar esta destituição da diretoria ou conselho deliberativo, será designada uma junta de 3 (três) membros para administrar a entidade, regularizar a situação e apurar responsabilidades, devendo em prazo máximo de 30 (trinta) dias apresentar seu relatório à assembleia geral, que então deverá eleger outra diretoria ou outro conselho deliberativo;

§ 3º - A assembleia geral em que for apresentado o relatório da junta decidirá das medidas cabíveis contra os responsáveis dos membros destituídos, medidas que deverão ser executadas pela diretoria ou conselho deliberativo que forem eleitos, no âmbito administrativo ou legal;

§ 4º - Quando a destituição for do conselho fiscal ou da comissão de justiça a mesma assembleia que o destituir elegerá outro conselho ou outra comissão de justiça, que deverá apurar a responsabilidade do destituído e apresentar relatório, em prazo máximo de 30 (trinta) dias, à diretoria para providências cabíveis, relatório que será julgado em assembleia geral.

20



TÍTULO VII
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 75 – As disposições do presente estatuto serão complementadas por outras, não conflitantes com estas, através dos regimentos internos, regulamentos específicos e instruções da diretoria, devidamente aprovados pela ANAC.

Art. 76. – É expressamente proibido, sob pena de eliminação ou expulsão sumária dos infratores, qualquer reunião nas dependências da entidade de caráter político, religioso ou que tenha base em questões de cor ou nacionalidade, bem como a prática de jogos de azar.

Art. 77. – A entidade terá sua bandeira e distintivo simbólicos, aprovados pela diretoria e homologados em assembleia geral.

Art. 78. – Os casos omissos ao presente estatutos serão resolvidos pela diretoria, que se considerando incompetente para julgá-los os submeterá à assembleia geral.

Art. 79. – O Aero clube de Itápolis/SP poderá ser dissolvido por motivo de dificuldade financeira ou de outra ordem, a julgo da assembleia geral especialmente convocada para este fim, com aprovação de 3/4 (três quartos) partes dos sócios quites em 1ª (primeira) convocação, ou a totalidade dos sócios presentes em 2ª (segunda) e última convocação.

Art. 80. – No caso de dissolução o patrimônio da sociedade terá a seguinte destinação:

- I) – Será reintegrado à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) na posse de aeronaves, motores, acessórios, ferramentas e quaisquer outros materiais cedidos pela União ou entidade pública, o qual decidirá sobre seu destino;
- II) – Os remanescentes sociais terão a destinação que alude o Art. 61, caput do Código Civil, ou, à sua falta, às fazendas mencionadas em seu § 2º.

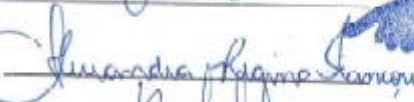
Art. 81. – O presente estatuto entrará em vigor na data da sua aprovação.

Parágrafo único – É vedado a qualquer dos órgãos administrativos da entidade dar vigência ou aplicar qualquer alteração neste estatuto sem prévia autorização da ANAC, ex-vi do disposto no Artigo 3º, IN-FINE, do Decreto-lei nº 205, de 27 de fevereiro de 1967.

- Josué de Andrade:

- Alessandra Regina Francoso:



- Ubaldo José Massari Junior
OAB/SP 62.207 – Adv.

3. Questionário formulado aos aeroclubes – exemplo.

PESQUISA SÓCIO-ECONÔMICA E FISCAL DOS AEROCUBES BRASILEIROS

FINALIDADE e JUSTIFICATIVA:

SEGUE, ABAIXO, QUESTIONÁRIO DE PREENCHIMENTO OPCIONAL PELOS AEROCUBES DONATÁRIOS DE EQUIPAMENTOS AERONÁUTICOS DA ANAC, TENDO EM VISTA QUE A DOAÇÃO DEVE TER JUSTIFICATIVA SOCIAL, CONFORME DECRETO 9.373/18. PRETENDE-SE SEU USO EXCLUSIVAMENTE ACADÊMICO VISLUMBRANDO-SE O ESTABELECIMENTO DE BENEFÍCIOS PARA SOCIEDADE DOS AEROCUBES SE CONFRONTADOS COM OUTRAS ENTIDADES.

O PREENCHIMENTO DEVERÁ SER APENAS DOS CAMPOS QUE HOUVER PERTINÊNCIA ÀS ATIVIDADES E AS INFORMAÇÕES RELATIVAS A 2021 DEVEM SER COM VALORES OBTIDOS ATÉ 30.06.2021.

O ENVIO DO FORMULÁRIO PREENCHIDO PODE SER PARA O E MAIL: hugovelter@yahoo.com.br

OU PELO WHATSAPP: (61)99116-5829, OU AINDA ENTREGUE NA OCASIÃO DA VISTORIA DE ENTREGA DOS AVIÕES DOADOS.

AGRADEÇO DESDE JÁ

DADOS DO AEROCUBO	
NOME COMPLETO: AEROCUBO DE ARARAS	
ENDEREÇO: AV. JOÃO ROSSI, 120. CHÁCARA SÃO FRANCISCO, ARARAS/SP, CEP 13600-970, CX POSTAL 166.	
CNPJ: 44.214.302/0001-38	
NUMERO DE SÓCIOS: TOTAL: 83	ATIVOS: 36
DADOS DO PRESIDENTE	
NOME: WILSON SCHIAVON DE ABREU	SEXO: MASCULINO
CPF: 492.800.587-20	MANDATO ATÉ: 03/2023
NÚMERO DO RG: 6.046.801-4	ÓRGÃO EXPEDIDOR: SSP
DADOS IMÓVEL OCUPADO	
CONDIÇÃO TERRENO: () PRÓPRIO (X) COMODATO/CESSÃO () ALUGUEL () OUTRA – QUAL:	
BENFEITORIAS DE USO DO AEROCUBO: PISTA: () EXPLORADA PELO PRÓPRIO (X) AEROPORTO PÚBLICO (X) ALOJAMENTO (X) REFEITÓRIO (X) ESCRITÓRIO/SECRETARIA (X) OUTRAS- QUAIS: HANGARES	
ORIGEM RECURSOS CONSTRUÇÃO BENFEITORIAS: (X) PRÓPRIOS () PODER PÚBLICO () MISTO	


ALUGUEL/CUSTO MENSAL PELO USO ESTRUTURA: 0			
OFICINA/MANUTENÇÃO: () PRÓPRIA () TERCEIROS NO MESMO TERRENO (X) EXTERNA			
ABASTECIMENTO: (X) PRÓPRIO () CIA DE COMBUSTÍVEL () PRÓPRIO COM FORNECIMENTO À TERCEIROS			
Obs*: BOMBA E TANQUE DE COMBUSTÍVEL PRÓPRIOS			
CURSOS HOMOLOGADOS			
PARA FORMAÇÃO PILOTOS, QUAIS: PPA, PCA, IFRA, INVA (PRÁTICOS), EM ADEQUAÇÃO AO RBAC 141 (CIAC).			
PARA FORMAÇÃO MECÂNICOS, QUAIS: N/A			
PARA OUTRAS FORMAÇÕES, QUAIS: N/A			
PESSOAL FORMADO			
PILOTOS: 2019:6..... 2020:5..... 2021:1.....			
MECÂNICOS: 2019:N/A..... 2020:N/A..... 2021:N/A.....			
OUTRAS FORMAÇÕES: 2019:N/A..... 2020:N/A..... 2021:N/A.....			
CUSTO/PREÇO PRATICADO			
FORMAÇÃO TEÓRICA: PILOTO: N/A MECÂNICO: N/A			
OUTRO: N/A			
HORA VÔO: TIPO DE EQUIPAMENTO: PAULISTINHA (R\$380,00), CESSNA 152 (R\$450,00), CESSNA 172 (R\$560,00 DIURNO, R\$580,00 NOTURNO/IFR), SIMULADOR IFR (R\$110,00).			
CUSTO MÉDIO TOTAL PARA FORMAÇÃO DE 1 PROFISSIONAL: R\$76.740,00			
PILOTÔ	MECÂNICO	OUTRO	
PC: R\$56.890,00	TIPO 1: N/A	1: N/A	
PP: R\$19.850,00	TIPO 2: N/A	2: N/A	
PLANADOR: N/A	TIPO 3: N/A	3: N/A	
PRINCIPAIS FONTES DE RECEITAS – VALORES ANUAIS			
ATIVIDADE	2019	2020	2021

FORMAÇÃO PILOTO	R\$279.374,16	R\$194.837,30	R\$109.289,00
FORMAÇÃO MECÂNICO	-	-	-
OUTRAS FORMAÇÕES	-	-	-
LOCAÇÃO HANGAR	R\$57.020,00	R\$59.450,00	R\$26.350,00
COMBUSTÍVEL	-	-	-
SEDE SOCIAL	-	-	-
OFICINA	-	-	-
ADM. AERÓDROMO	-	-	-
OUTRAS	R\$21.167,73	R\$22.560,00	R\$10.050,00
QUANTIDADE DE MÃO-DE-OBRA (COLABORADORES INCLUSIVE DIRETORES ATIVOS)			
ATIVIDADE	2019	2020	2021
FORMAÇÃO PILOTO	6	6	7
FORMAÇÃO MECÂNICO	-	-	-
OUTRAS FORMAÇÕES	-	-	-
SEDE SOCIAL	4	4	4
OFICINA	-	-	-
OUTRAS	-	-	-
CUSTO DE MÃO-DE-OBRA(COLABORADORES INCLUSIVE DIRETORES ATIVOS)			
ATIVIDADE	2019	2020	2021
FORMAÇÃO PILOTO	R\$121.260,03	R\$86.143,43	R\$36.796,03
FORMAÇÃO MECÂNICO	-	-	-
OUTRAS FORMAÇÕES	-	-	-
SEDE SOCIAL	-	-	-
OFICINA	-	-	-
OUTRAS	-	-	-
EQUIPAMENTOS CEDIDOS OU DOADOS PELA ANAC			
SITUAÇÃO EQUIPAMENTOS - QUANTIDADES	OPERACIONAIS: 2 PAULISTINHAS		
	RECUPERÁVEIS: 0		
	ANTIECONÔMICOS: 0		
TRATAMENTO FISCAL – INDICAR VALOR ISENÇÕES ANUAIS			
TRIBUTOS	2019	2020	2021
IPTU	-	-	-

ISS	-	-	-
ITBI	-	-	-
TAXAS MUNICIPAIS	-	-	-
IPVA	-	-	-
ICMS	-	-	-
TAXAS ESTADUAIS	-	-	-
IR	-	-	-
IPI	-	-	-
II	-	-	-
IE	-	-	-
TAXAS FEDERAIS	-	-	-
OUTROS	-	-	-
POLÍTICA DE BOLSA E INCLUSÃO SOCIAL			
Descreva neste campo se a entidade pratica forma de distribuição de bolsa ou outros benefícios, indicando forma de seleção N/A			
INSTITUIÇÕES PRIVADAS NO MUNICÍPIO			
NOME	-		
TELEFONE	-		
PREÇOS PRATICADOS	-		

DECLARAÇÃO:

Declaro que as informações acima prestadas, tem caráter meramente para finalidade estatística, não podendo ser utilizadas para imputações fiscais, trabalhistas ou outras, não sendo informações formais da entidade.


 Assinatura do Informante

CPF: 171 958 968 20

Nome: João Roberto D. A. S. S. A. N. D. U.

4. Lei 11924, de 22/09/1995, do estado de Minas Gerais.

LEGISLAÇÃO MINEIRA

NORMA: LEI 11924, DE 22/09/1995

INFORMAÇÕES REFERENCIAIS

Ementa:
DECLARA DE UTILIDADE PÚBLICA O AERoclUBE DE PARÁ DE MINAS, COM SEDE NO MUNICÍPIO DE PARÁ DE MINAS.

Origem:
LEGISLATIVO
PL. 204 1995 - PROJETO DE LEI

Fonte:
PUBLICAÇÃO - MINAS GERAIS DIÁRIO DO EXECUTIVO - 23/09/1995 PÁG. 4 COL. 1
MICROFILME 531

Indexação:
DECLARAÇÃO, UTILIDADE PÚBLICA, ENTIDADE, MUNICÍPIO, PARÁ DE MINAS.

Assunto Geral:
UTILIDADE PÚBLICA.

Declara de utilidade pública o Aeroclube de Pará de Minas, com sede no Município de Pará de Minas.

O Povo do Estado de Minas Gerais, por seus representantes, decretou e eu, em seu nome, sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º - Fica declarado de utilidade pública o Aeroclube de Pará de Minas, com sede no Município de Pará de Minas.

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

Art. 3º - Revogam-se as disposições em contrário.

Dada no Palácio da Liberdade, em Belo Horizonte, aos 22 de setembro de 1995.

EDUARDO AZEREDO

Amílcar Vianna Martins Filho

Tarcísio Humberto Parreiras Henriques

Arésio A. de Almeida Dâmaso e Silva

5. Lei nº 4.889/2008, do município de Pará de Minas.

LEI Nº 4.889/2008

Declara de utilidade pública.

A Câmara Municipal de Pará de Minas aprova a seguinte lei, e eu, em nome do povo, a sanciono:

Art. 1º - Fica declarado de utilidade pública o Aeroclub de Pará de Minas, localizado no Bairro Santos Dumont, nesta cidade.

Art. 2º - A Entidade tem obrigatoriedade em comunicar à Prefeitura, anualmente, a constituição de suas diretorias e conselhos, bem como toda alteração estatutária que vier a ser efetivada.

Art. 3º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Pará de Minas, 15 de dezembro de 2008.

Fernando Antônio do Amaral

Secretário M. Gestão Pública

José Porfírio de Oliveira Filho

Prefeito Municipal