



MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

PORTARIA DECEA Nº 328/ATAN3, 12 DE JULHO DE 2022

Dispõe sobre a sistemática para a cobrança dos preços referentes às Tarifas de Navegação Aérea e dá outras providências.

O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO, no uso das atribuições que lhe confere o art. 19, inciso I, da Estrutura Regimental do Comando da Aeronáutica, aprovada pelo Decreto nº 6.834, de 30 de abril de 2009, de acordo com o art. 10, inciso IV, do Regulamento do DECEA, aprovado pela Portaria nº 2.030/GC3, de 22 de novembro de 2019, e tendo em vista o disposto na Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, e suas alterações posteriores, na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e considerando a delegação de competência que lhe foi outorgada pela Portaria nº 932/GC-5, de 23 de dezembro de 2010, e o que consta do Processo nº 67600.003070/2022-45, resolve:

Art. 1º Aprovar, na forma do Anexo I desta Portaria, a nova Instrução Geral relativa à sistemática para a cobrança dos preços referentes às Tarifas de Navegação Aérea (TAN, TAT APP e TAT ADR) devidas pela utilização dos serviços, instalações, auxílios e facilidades disponibilizados pelos órgãos e elos do SISCEAB, destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea no País.

Art. 2º Ficam revogadas a Portaria DECEA nº 44/DGCEA, de 29 de março de 2012, publicada no Diário Oficial da União (DOU) nº 65, de 3 de abril de 2012, seção 1, página 118, e a Portaria DECEA nº 157/DGCEA, de 17 de setembro de 2019, publicada no Diário Oficial da União (DOU) nº 183, de 20 de setembro de 2019, seção 1, página 12.

Art. 3º Esta Portaria entra em vigor no dia 1º de agosto de 2022.

Ten Brig Ar JOÃO TADEU FIORENTINI
Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo

A Instrução Geral de que trata a presente Portaria será publicada no Boletim do Comando da Aeronáutica (BCA) e disponibilizada no Portal do DECEA.

ANEXO I

INSTRUÇÃO GERAL RELATIVA À SISTEMÁTICA PARA A COBRANÇA DOS PREÇOS REFERENTES ÀS TARIFAS DE NAVEGAÇÃO AÉREA

TÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

CAPÍTULO I DEFINIÇÕES E CONCEITUAÇÕES

Art. 1º Para efeito desta Instrução Geral, as siglas, abreviaturas e os termos abaixo têm os seguintes significados:

I - AERÓDROMO CLASSIFICADO – aeródromo aberto ao tráfego aéreo público, classificado pelo DECEA para fins de cobrança da Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aproximação (TAT APP) e da Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aeródromo (TAT ADR).

II - ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil.

III - ÁREA TERMINAL DE TRÁFEGO AÉREO – a área de atuação dos Serviços de Controle de Aproximação e de Controle de Aeródromo prestados nas operações aéreas de um aeródromo público.

IV - AUXÍLIOS À NAVEGAÇÃO AÉREA – equipamentos destinados a proporcionar apoio às aeronaves para sua navegação aérea em rota, em áreas de controle terminal (TMA) e em aeródromos nas manobras de pouso e decolagem.

V - BIMTRA – Banco de Informações de Movimento de Tráfego Aéreo – base de dados do DECEA que consolida informações dos movimentos de aeronaves no espaço aéreo brasileiro, coletadas pelos órgãos tarifadores do SISCEAB.

VI - COBRANÇA *A POSTERIORI* – modalidade preferencial de cobrança das Tarifas de Navegação Aérea, realizada de forma centralizada, exclusivamente, pelo DECEA ou por entidade por ele autorizada.

VII - COBRANÇA “À VISTA” – modalidade de cobrança de caráter excepcional, efetuada pelos órgãos arrecadadores do SISCEAB, diretamente nos aeródromos classificados, de forma descentralizada, nos casos em que não for possível a execução da cobrança *a posteriori* pelo DECEA ou entidade por ele autorizada, ou quando o proprietário ou explorador da aeronave, pessoa física ou jurídica, tenha perdido a prerrogativa da cobrança *a posteriori*.

VIII - NOTA DE COBRANÇA – fatura correspondente à Guia de Recolhimento da União (GRU) emitida para fins de cobrança das Tarifas de Navegação Aérea.

IX - ÓRGÃO ARRECADADOR – todo órgão ou elo do SISCEAB autorizado a efetuar a cobrança das tarifas TAN, TAT APP e TAT ADR, nos casos aplicáveis, segundo normas específicas editadas pelo DECEA. São considerados órgãos arrecadadores para esse fim:

- a) o DECEA, na qualidade de órgão central do SISCEAB; e
- b) entidades devidamente autorizadas pelo DECEA e instaladas em aeródromos classificados, na qualidade de provedores de serviços de apoio à navegação aérea.

X - ÓRGÃO COLETOR DE DADOS – todo órgão ou elo do SISCEAB com capacidade de gerar informação de movimento de tráfego de aeronaves no espaço aéreo brasileiro, utilizado para o controle e a fiscalização desse Sistema e/ou para a cobrança das Tarifas de Navegação Aérea. São considerados Órgãos Coletores de Dados para esse fim:

a) os Centros de Controle de Área (ACC), os Órgãos de Controle de Aproximação (APP), os Órgãos de Controle de Aeródromo (TWR) e as Estações Prestadoras de Serviços de Telecomunicações e Tráfego Aéreo (EPTA);

b) o aeródromo aberto ao tráfego aéreo público administrado por terceiros e devidamente classificado pelo DECEA; e

c) o aeródromo considerado de interesse pelo DECEA para efeito de registro de dados de movimentos de tráfego aéreo, no qual tenha sido instalado o “Sistema Coletor de Informações de Movimento de Tráfego Aéreo”.

XI - PAN – preço cobrado dos proprietários ou exploradores de aeronaves, por operação, pela utilização dos serviços, instalações, auxílios e facilidades disponibilizados para os voos em rota, e remunerados pela Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota (TAN).

XII - PAT APP – preço cobrado dos proprietários ou exploradores de aeronaves, por operação, pela utilização dos serviços, instalações, auxílios e facilidades disponibilizados para controle de aproximação, e remunerados pela Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aproximação (TAT APP).

XIII - PAT ADR – preço cobrado dos proprietários ou exploradores de aeronaves, por operação, pela utilização dos serviços, instalações, auxílios e facilidades disponibilizados para controle de aeródromos e/ou serviços de informações de voo de aeródromo (AFIS), e remunerados pela Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aeródromo (TAT ADR).

XIV - PMD – Peso Máximo de Decolagem.

XV - PREÇO ÚNICO – expressão genérica atribuída aos valores de PAN, PAT APP e/ou PAT ADR cobrados dos proprietários ou exploradores de aeronaves da Aviação Geral registradas para as atividades pertinentes ao Grupo II, por operação, devidos pela utilização dos serviços, instalações, auxílios e facilidades disponibilizados pelo SISCEAB e destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea. Os valores dos Preços Únicos de PAN, PAT APP e PAT ADR, por operação, para as aeronaves da Aviação Geral são os constantes das tabelas de preços aprovadas e publicadas pelo COMAER.

XVI - RAB – Registro Aeronáutico Brasileiro.

XVII - SISTEMA COLETOR DE INFORMAÇÕES DE MOVIMENTOS DE TRÁFEGO AÉREO – sistema (*hardware* e *software*) destinado à coleta e ao registro de dados de movimentos de tráfego aéreo ocorridos no Órgão Coletor de Dados onde o mesmo se encontrar instalado. Este Sistema é composto de uma estação coletora de informações de movimento de tráfego aéreo (microcomputador) com configuração e *software* apropriados, *transceiver* e antena de comunicação por satélite destinada a transmitir os dados de movimentos de Tráfego Aéreo para o BIMTRA.

XVIII - TARIFAS DE NAVEGAÇÃO AÉREA (TAN, TAT APP e TAT ADR) – são aquelas devidas pela utilização dos serviços, instalações, auxílios e facilidades destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea no País, proporcionados pelos órgãos e elos do SISCEAB, e incidem sobre o proprietário ou explorador da aeronave.

XIX - TAN – Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota – é o valor unitário que remunera os custos devidos pela utilização dos serviços,

instalações, auxílios e facilidades de controle de tráfego aéreo prestados em rota a uma aeronave de fator peso igual a 1, no percurso de 1 km.

XX - TAT APP – Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aproximação – é o valor unitário que remunera os custos devidos pela utilização dos serviços, instalações, auxílios e facilidades prestados a uma aeronave de fator peso igual a 1, em sua operação de aproximação em área terminal de tráfego aéreo, quando em procedimento de subida ou descida em aeródromos classificados.

XXI - TAT ADR – Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aeródromo – é o valor unitário que remunera os custos devidos pela utilização dos serviços, instalações, auxílios e facilidades prestados a uma aeronave de fator peso igual a 1, em sua operação de pouso ou decolagem em aeródromos classificados.

CAPÍTULO II DAS COMPETÊNCIAS

Art. 2º Compete à Vice-Direção do DECEA o gerenciamento, a coordenação e o controle do processo de coleta e armazenamento de dados dos movimentos de aeronaves no espaço aéreo brasileiro, bem como de faturamento e cobrança dos preços devidos pela utilização dos serviços, instalações, auxílios e facilidades destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea disponibilizados pelo SISCEAB e remunerados pelas Tarifas de Navegação Aérea.

Art. 3º Compete aos CINDACTA II, III e IV, por intermédio de seus respectivos Centros de Controle de Área (ACC CW, ACC AO e ACC AZ), apoiar, coordenar e controlar as atividades de coleta de dados dos sobrevoos sem pouso, no seu primeiro contato com esses órgãos de controle, para fins de registro, fiscalização e/ou cobrança das Tarifas de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota (TAN).

§ 1º O DECEA manterá, em cada ACC de primeiro contato, pessoal necessário ao registro, à geração e à transmissão dos dados dos sobrevoos sem pouso para o BIMTRA.

§ 2º Além das atribuições previstas no *caput* deste artigo, compete, ainda, aos CINDACTA:

a) apoiar o pessoal designado pelo DECEA, ou de Organização por ele autorizada, na execução das atividades relativas à geração, digitação, conferência e transmissão dos dados de sobrevoos, sem pouso, em cada FIR de primeiro contato, do espaço aéreo sob a responsabilidade do Brasil;

b) disponibilizar, nos casos de férias e de faltas ou ausências motivadas por problemas de saúde, pessoal do CINDACTA, previamente treinado, para substituir, eventualmente, o responsável pela execução das atividades previstas na alínea anterior; e

c) disponibilizar área adequada, móveis, equipamentos e materiais diversos necessários ao desenvolvimento das atividades relacionadas com a coleta de dados dos sobrevoos, sem pouso, ocorridos no espaço aéreo sob responsabilidade de cada CINDACTA.

Art. 4º Compete aos Órgãos dos Serviços de Tráfego Aéreo (Órgãos ATS) e às Estações Prestadoras de Serviços de Telecomunicações e de Tráfego Aéreo (EPTA), na qualidade de órgãos coletores de dados, a geração de informações relativas ao movimento de aeronaves em suas respectivas áreas de atuação, para efeito de registro, fiscalização e/ou cobrança das tarifas TAN, TAT APP e TAT ADR.

Art. 5º Compete à Assessoria para Assuntos de Tarifas de Navegação Aérea (ATAN) do DECEA o fornecimento, a instalação e o suporte (inclusive treinamento de

usuários) ao “Sistema Coletor de Informações de Movimento de Tráfego Aéreo” nos ACC de primeiro contato, nos aeródromos classificados ou naqueles considerados de interesse para efeito de registro de dados de movimentos de tráfego aéreo.

Parágrafo Único. Caberá ao órgão coletor de dados disponibilizar, no ambiente operacional ou na Sala Técnica destinada aos equipamentos aeronáuticos, área física e infraestrutura de rede apropriadas para instalações do sistema coletor, bem como zelar pelo adequado funcionamento, segurança e integridade do sistema.

CAPÍTULO III DA CLASSIFICAÇÃO DAS AERONAVES

Art. 6º No tráfego de aeronaves no espaço aéreo brasileiro, observam-se as disposições estabelecidas nos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, no Código Brasileiro de Aeronáutica e na legislação complementar.

Art. 7º Para efeito de cobrança das Tarifas de Navegação Aérea (TAN, TAT APP e TAT ADR) relativas aos serviços, instalações, auxílios e facilidades prestados pelo SISCEAB, as aeronaves são agrupadas em:

I - GRUPO I – as aeronaves das empresas de transporte aéreo registradas para as seguintes atividades:

1 - DOMÉSTICAS REGULARES – quando em cumprimento de HOTRAN (Horário de Transporte);

2 - INTERNACIONAIS REGULARES – quando em cumprimento de acordo bilateral e de HOTRAN, com pouso ou sobrevoos sem pouso no território nacional; e

3 - NÃO REGULARES – de carga e/ou passageiros (de empresas brasileiras ou estrangeiras), em voos não previstos em HOTRAN.

II - GRUPO II – as aeronaves da Aviação Geral, registradas para as seguintes atividades:

1 - PÚBLICAS:

- a) Administração Direta Federal, Estadual, Municipal e Distrito Federal;
- b) Instrução;
- c) Experimental; e
- d) Histórica.

2 - PRIVADAS:

- a) Administração Indireta Federal, Estadual, Municipal e do Distrito Federal;
- b) Serviços Aéreos Especializados;
- c) Serviços de Transporte Público Não Regular – Táxi Aéreo;
- d) Serviços Aéreos Privados;
- e) Instrução;
- f) Experimental; e
- g) Histórica.

Parágrafo Único. As aeronaves constantes dos itens 1 e 2 do Grupo I, quando efetuando voo de fretamento, reforço, traslado, de carga e/ou *charter*, não previsto em

HOTRAN, permanecem enquadradas no Grupo I.

CAPÍTULO IV DA CLASSIFICAÇÃO DE AERÓDROMOS

Art. 8º Os aeródromos, observados os critérios de qualidade dos serviços, instalações, auxílios e facilidades, mencionados nos incisos II e III do artigo 10 desta Instrução Geral, neles disponíveis, serão classificados, para fins específicos de cobrança das Tarifas TAT APP e TAT ADR, em:

I - CLASSE A – aeródromos nos quais são proporcionados os serviços de controle de aproximação, serviços de controle de aeródromo e as seguintes instalações, auxílios e/ou facilidades: RADAR, ILS/ALS, VOR/DME, NDB, PAPI ou VASIS;

II - CLASSE B – aeródromos nos quais são proporcionados os serviços de controle de aproximação, serviços de controle de aeródromo e as seguintes instalações, auxílios e/ou facilidades: ILS/ALS ou RADAR, VOR/DME, NDB, PAPI ou VASIS;

III - CLASSE C – aeródromos nos quais são proporcionados os serviços de controle de aproximação, serviços de controle de aeródromo e as seguintes instalações, auxílios e/ou facilidades: VOR/DME ou RADAR, NDB, PAPI ou VASIS;

IV - CLASSE D – aeródromos nos quais são proporcionados os serviços de controle de aproximação ou serviços de controle de aeródromo e procedimentos de aproximação IFR;

V - CLASSE E – aeródromos nos quais são proporcionados os Serviços de Informação de Voo de Aeródromo (AFIS) e procedimentos de aproximação IFR; e

VI - CLASSE F – aeródromos nos quais são proporcionados os Serviços de Controle de Aeródromo ou Serviços de Informação de Voo de Aeródromo (AFIS).

§ 1º Na CLASSE A, o auxílio NDB será considerado facultativo.

§ 2º Na CLASSE B, os auxílios ALS e NDB serão considerados facultativos.

§ 3º Na CLASSE C, os auxílios DME, NDB, VASIS e PAPI serão considerados facultativos.

§ 4º Para efeito de classificação de aeródromos serão considerados os equipamentos e auxílios à navegação aérea que prestam serviços a mais de um aeródromo.

§ 5º As modificações de caráter eventual nos equipamentos e auxílios disponíveis nos aeródromos classificados não determinam a mudança de classe.

§ 6º Em circunstâncias especiais, a critério do DECEA, poderá ocorrer a classificação ou a alteração de classe temporária de aeródromos para atender a demandas ocasionais.

§ 7º O DECEA editará, periodicamente, portaria com a relação atualizada dos aeródromos públicos nacionais classificados para fins específicos de cobrança das Tarifas TAT APP e TAT ADR, em função de novas inclusões, exclusões ou alterações na classificação dos aeródromos.

TÍTULO II DAS TARIFAS

CAPÍTULO I

DAS TARIFAS DE NAVEGAÇÃO AÉREA (TAN, TAT APP e TAT ADR)

Art. 9º A utilização dos serviços, instalações, auxílios e facilidades destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea, proporcionados pelos órgãos e elos do SISCEAB, está sujeita ao pagamento das Tarifas de Navegação Aérea.

Parágrafo Único. Os serviços, instalações, auxílios e facilidades a que se referem este artigo também poderão ser proporcionados por entidades da Administração Federal Indireta, pelos Governos Estadual e Municipal, ou por Administradores Privados, desde que devidamente homologados e autorizados pelo DECEA.

Art. 10. As Tarifas de Navegação Aérea incidem sobre o proprietário ou explorador da aeronave e compreendem:

I - Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota (TAN);

II - Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aproximação (TAT APP); e

III - Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aeródromo (TAT ADR).

Parágrafo Único. Essas Tarifas remuneram o conjunto de serviços, instalações, auxílios e facilidades destinado a apoiar e tornar segura a navegação aérea, proporcionado pelos órgãos e elos do SISCEAB relacionados a:

a) controle da Circulação Aérea Geral (CAG) e da Circulação Operacional Militar (COM);

b) vigilância do espaço aéreo;

c) telecomunicações aeronáuticas e auxílios à navegação aérea;

d) gerenciamento de tráfego aéreo;

e) meteorologia aeronáutica;

f) cartografia aeronáutica;

g) informações aeronáuticas;

h) busca e salvamento;

i) inspeção em voo;

j) coordenação, fiscalização e suporte ao ensino técnico específico; e

k) supervisão de fabricação, reparo, manutenção e distribuição de equipamentos empregados nas atividades de controle do espaço aéreo.

CAPÍTULO II DOS PREÇOS PELA UTILIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

Art. 11. O preço cobrado dos proprietários ou exploradores de aeronaves pela utilização dos serviços, instalações, auxílios e facilidades prestados em rota, e remunerados pela TAN, é denominado PAN.

Art. 12. O preço cobrado dos proprietários ou exploradores de aeronaves pela utilização dos serviços, instalações, auxílios e facilidades prestados para o controle de aproximação, e remunerados pela TAT APP, é denominado PAT APP.

Art. 13. O preço cobrado dos proprietários ou exploradores de aeronaves pela utilização dos serviços, instalações, auxílios e facilidades prestados para o controle de aeródromo e/ou Serviços de Informações de Voo de Aeródromo (AFIS), e remunerados pela TAT ADR, é denominado PAT ADR.

Art. 14. Os valores de PAN, devidos pelos proprietários ou exploradores de aeronaves pertencentes a empresas de transporte aéreo registradas para as atividades pertinentes ao Grupo I, serão cobrados com base na natureza do voo (doméstico ou internacional), no Fator Peso da aeronave (Fp), nas distâncias percorridas em cada região de informação de voo (FIR) sobrevoada e na tarifa TAN correspondente, de acordo com as tabelas de preços publicadas pelo COMAER.

Art. 15. Os valores de PAT APP, devidos pelos proprietários ou exploradores de aeronaves pertencentes a empresas de transporte aéreo registradas para as atividades pertinentes ao Grupo I, serão cobrados com base na natureza do voo (doméstico ou internacional), no Fator Peso da aeronave (Fp), na classe do aeródromo e na tarifa TAT APP correspondente, de acordo com as tabelas de preços publicadas pelo COMAER.

Art. 16. Os valores de PAT ADR, devidos pelos proprietários ou exploradores de aeronaves pertencentes a empresas de transporte aéreo registradas para as atividades pertinentes ao Grupo I, serão cobrados com base na natureza do voo (doméstico ou internacional), no Fator Peso da aeronave (Fp), na classe do aeródromo e na tarifa TAT ADR correspondente, de acordo com as tabelas de preços publicadas pelo COMAER.

Art. 17. Os valores de PAN, PAT APP e PAT ADR, devidos pelos proprietários ou exploradores de aeronaves da Aviação Geral registradas para as atividades pertinentes ao Grupo II, serão cobrados na forma de Preço Único, por trecho voado e operação.

Parágrafo Único. Os valores dos Preços Únicos de PAN, PAT APP e PAT ADR para as aeronaves da Aviação Geral são os constantes das tabelas de preços publicadas pelo COMAER, estabelecidos em função:

I - da faixa de PMD e da natureza do voo (doméstico ou internacional), para o PAN;

II - da faixa de PMD, da classe do aeródromo e da natureza do voo (doméstico ou internacional), para o PAT APP; e

III - da faixa de PMD, da classe do aeródromo e da natureza do voo (doméstico ou internacional), para o PAT ADR.

Art. 18. O Fator Peso da aeronave (Fp) a ser aplicado para efeito de cálculo dos preços de PAN, PAT APP e PAT ADR relativos às operações de aeronaves pertencentes a empresas de transporte aéreo registradas para as atividades pertinentes ao Grupo I é encontrado com base no PMD da aeronave, expresso em toneladas métricas, mediante a aplicação da seguinte fórmula:

$$F_p = \sqrt{\frac{PMD}{50}}$$

Art. 19. O Peso Máximo de Decolagem (PMD), para as aeronaves de empresas aéreas registradas para as atividades pertinentes ao Grupo I, será o PMD médio padronizado calculado por meio da média ponderada da frota de cada empresa, por tipo de aeronave.

§ 1º Para efeito de cobrança serão consideradas as atuais tabelas de PMD encaminhadas pelas empresas aéreas, juntamente com as cópias dos respectivos Certificados de Aeronavegabilidade.

§ 2º Eventuais alterações ocorridas nos PMD médios padronizados registrados no DECEA deverão ser informadas pelas empresas aéreas interessadas, até o 10º dia de cada mês; após validadas pelo DECEA, serão processadas para o faturamento do mês imediatamente subsequente.

§ 3º Na falta das informações sobre o PMD médio padronizado, será adotado, para o cálculo do preço do serviço, o maior PMD do tipo de aeronave da empresa ou, na falta deste, o maior PMD do tipo da aeronave do fabricante.

Art. 20. O PMD das aeronaves registradas para as atividades pertinentes ao Grupo II será o constante do Certificado de Aeronavegabilidade da mesma, ou, na falta deste, o constante do Manual de Voo da aeronave.

Art. 21. Caso o PMD esteja expresso em libras, será convertido para quilogramas, mediante a aplicação do fator de conversão: 0,4536.

Art. 22. A faixa de PMD a ser considerada para efeito de cobrança dos Preços Únicos de PAN, PAT APP e PAT ADR relativos às operações de aeronaves da Aviação Geral registradas para as atividades pertinentes ao Grupo II será aquela constante das tabelas de preços publicadas pelo COMAER.

Art. 23. A classe do aeródromo a ser considerada, seja para efeito de cobrança dos PAT APP e PAT ADR relativos às operações de aeronaves pertencentes a empresas de transporte aéreo registradas para as atividades pertinentes ao Grupo I, seja para a cobrança dos Preços Únicos dos PAT APP e PAT ADR relativos às operações de aeronaves da Aviação Geral registradas para as atividades pertinentes ao Grupo II, será aquela atribuída pelo DECEA aos aeródromos classificados.

CAPÍTULO III DA TARIFA DE USO DAS COMUNICAÇÕES E DOS AUXÍLIOS À NAVEGAÇÃO AÉREA EM ROTA (TAN)

Art. 24. A Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota (TAN) é o valor unitário que remunera os custos devidos pela utilização do conjunto de serviços, instalações, auxílios e facilidades relacionados no parágrafo único do artigo 10 desta Instrução Geral, prestados a uma aeronave de fator peso igual a 1, no percurso de 1 km.

Parágrafo Único. Essa Tarifa será fixada segundo a natureza do voo (doméstico ou internacional), com valores específicos para cada Região de Informação de Voo (FIR), em função dos serviços, instalações, auxílios e facilidades disponíveis na respectiva FIR.

Art. 25. O preço a ser cobrado dos proprietários ou exploradores de aeronaves pela utilização dos serviços, instalações, auxílios e facilidades prestados em rota e remunerados pela TAN é denominado PAN e será calculado da seguinte forma:

I - para aeronaves das empresas de transporte aéreo registradas para as atividades pertinentes ao Grupo I, mediante o produto do Fator Peso da aeronave (Fp), pelo somatório dos produtos das distâncias percorridas em cada região de informação de voo sobrevoada (FIR) pelas respectivas tarifas, domésticas ou internacionais, ou seja:

$$PAN = F_p \times \sum D_i T_i$$

Sendo:

PAN = Preço a ser cobrado;

Fp = Fator Peso da aeronave;

D_i = Distância, expressa em quilômetros, medida na Região de Informação de Voo (FIR) “i”, entre:

- aeródromo de partida e chegada na mesma FIR;
- aeródromo de partida e ponto de saída na mesma FIR;
- ponto de entrada e aeródromo de chegada na mesma FIR; e
- pontos de entrada e saída na mesma FIR.

T_i = Tarifa, doméstica ou internacional, correspondente à Região de Informação de Voo “i”.

a) para efeito do cálculo do PAN serão consideradas as distâncias ortodrômicas do menor percurso entre dois pontos, ou seja, em linha reta, tomando-se por base as coordenadas geográficas do eixo da pista do aeródromo de origem do voo e as coordenadas geográficas do aeródromo de destino, fracionando a respectiva distância por FIR sobrevoada, incluindo-se a FIR Atlântico;

b) para as operações de sobrevoos cujo resultado do cálculo da distância for zero, em razão da metodologia citada, deverá ser considerada a distância efetivamente utilizada entre os pontos fixos de entrada e saída de cada FIR;

c) o cálculo da distância do PAN a que se refere a alínea “a” anterior deverá ser efetuado de acordo com o programa adotado pelo DECEA, descontando-se das distâncias calculadas, para cada voo, 20 (vinte) quilômetros na FIR na qual se encontra o aeroporto de pouso, uma única vez, referente aos PAT APP e PAT ADR de pouso e de decolagem; e

d) não serão descontados os 20 (vinte) quilômetros nas operações de sobrevoos sem pouso.

II - para aeronaves da Aviação Geral registradas para as atividades pertinentes ao Grupo II, na forma de Preço Único, segundo as tabelas de preços publicadas pelo COMAER, em função da faixa de PMD e da natureza do voo (doméstico ou internacional).

Art. 26. O sobrevoos do espaço aéreo brasileiro, sem pouso no território nacional, implicará o pagamento do PAN, com base na tarifa para voos internacionais.

Art. 27. O PAN não será cobrado:

I - quando o aeródromo de procedência, o de pouso e o de destino forem o mesmo;

II - quando o aeródromo de procedência e o de pouso forem o mesmo; e

III - excepcionalmente, das aeronaves de marcas de nacionalidade e matrícula estrangeiras não enquadradas nas atividades pertinentes ao Grupo I, quando executarem sobrevoos no espaço aéreo brasileiro sem pouso no território nacional.

Parágrafo Único. A excepcionalidade referenciada no inciso III está relacionada à indisponibilidade dos dados cadastrais do proprietário ou explorador da aeronave para a efetivação da cobrança pelo DECEA.

CAPÍTULO IV

DA TARIFA DE USO DAS COMUNICAÇÕES E DOS AUXÍLIOS-RÁDIO À NAVEGAÇÃO AÉREA EM ÁREA DE CONTROLE DE APROXIMAÇÃO (TAT APP)

Art. 28. A Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aproximação (TAT APP) é o valor unitário que remunera os

custos devidos pela utilização dos serviços, instalações, auxílios e facilidades relacionados ao parágrafo único do artigo 10 desta Instrução Geral, prestados a uma aeronave de fator peso igual a 1, em sua operação de descida ou subida na área terminal de tráfego aéreo de um aeródromo classificado.

Parágrafo Único. Esta Tarifa será fixada em função da natureza do voo (doméstico ou internacional) e de acordo com a classe atribuída ao aeródromo pelo DECEA, com base nos serviços, instalações, auxílios e facilidades para a aproximação e subida disponíveis.

Art. 29. O preço a ser cobrado dos proprietários ou exploradores de aeronaves, por operação, pela utilização dos serviços, instalações, auxílios e facilidades disponibilizados para controle de aproximação, e remunerados pela TAT APP é denominado PAT APP e será calculado da seguinte forma:

I - para aeronaves das empresas de transporte aéreo registradas para as atividades pertinentes ao Grupo I, mediante o produto do Fator Peso (F_p) da aeronave pela tarifa fixada, considerando a classe do aeródromo e a natureza do voo (doméstica ou internacional), ou seja:

$$PAT\ APP = F_p \times T_t$$

Sendo:

PAT APP = Preço a ser cobrado;

F_p = Fator Peso da aeronave; e

T_t = Valor da TAT APP, doméstica ou internacional, fixado, considerando a classe do aeródromo.

II - para aeronaves da Aviação Geral registradas para as atividades pertinentes ao Grupo II, na forma de Preço Único, segundo as tabelas de preços publicadas pelo COMAER, em função da faixa de PMD da aeronave, da classe do aeródromo e da natureza do voo (doméstico ou internacional).

Art. 30. O PAT APP só será cobrado para voos destinados a aeródromos classificados pelo DECEA, nos termos do artigo 8º desta Instrução Geral.

CAPÍTULO V

DA TARIFA DE USO DAS COMUNICAÇÕES E DOS AUXÍLIOS-RÁDIO À NAVEGAÇÃO AÉREA EM ÁREA DE CONTROLE DE AERÓDROMO (TAT ADR)

Art. 31. A Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aeródromo (TAT ADR) é o valor unitário que remunera os custos devidos pela utilização dos serviços, instalações, auxílios e facilidades relacionados no parágrafo único do artigo 10 desta Instrução Geral, prestados a uma aeronave de fator peso igual a 1, em apoio a sua operação de pouso e decolagem em área de responsabilidade de um aeródromo classificado.

Parágrafo Único. Essa tarifa será fixada em função da natureza do voo (doméstico ou internacional) e de acordo com a classe atribuída ao aeródromo pelo DECEA, com base nos serviços, instalações, auxílios e facilidades de apoio às operações de pouso e decolagem nele disponíveis.

Art. 32. O preço a ser cobrado dos proprietários ou exploradores de aeronaves, por operação, pela utilização dos serviços, instalações, auxílios e facilidades disponibilizados em aeródromos classificados, e remunerados pela TAT ADR é denominado PAT ADR e será

calculado da seguinte forma:

I - para aeronaves de empresas de transporte aéreo registradas para as atividades pertinentes ao Grupo I, mediante o produto do Fator Peso (Fp) da aeronave pela tarifa fixada, considerando a classe do aeródromo e a natureza do voo (doméstica ou internacional), ou seja:

$$PAT\ ADR = F_p \times T_t$$

Sendo:

PAT ADR = Preço a ser cobrado;

Fp = Fator Peso da aeronave; e

T_t = Valor da TAT ADR, doméstica ou internacional, fixado, considerando a classe do aeródromo.

II - para aeronaves da Aviação Geral registradas para as atividades pertinentes ao Grupo II, na forma de Preço Único, segundo as tabelas de preços publicadas pelo COMAER, em função da faixa de PMD da aeronave, da classe do aeródromo e da natureza do voo (doméstico ou internacional).

Art. 33. O PAT ADR só será cobrado para voos destinados a aeródromos classificados pelo DECEA, nos termos do artigo 8º desta Instrução Geral.

TÍTULO III DA COBRANÇA

CAPÍTULO I DA SISTEMÁTICA PARA A COBRANÇA DAS TARIFAS

Art. 34. A cobrança dos preços pela utilização dos serviços, instalações, auxílios e facilidades de apoio à navegação aérea prestados pelo SISCEAB e remunerados pelas Tarifas de Navegação Aérea (TAN, TAT APP e TAT ADR) se processa nas modalidades: *a posteriori* ou “à vista”.

Art. 35. A cobrança *a posteriori* constitui a modalidade preferencial e será realizada de forma centralizada, pelo DECEA, ou por entidade por ele autorizada, para as tarifas TAN, TAT APP e TAT ADR, com base nas informações reais do movimento do tráfego aéreo brasileiro obtidas dos órgãos coletores de dados, referentes às operações das aeronaves dos Grupos I e II, salvo nos casos excepcionais aplicáveis à cobrança na modalidade “à vista”.

Art. 36. A cobrança “à vista” constitui excepcionalidade e será efetuada pelos órgãos arrecadadores do SISCEAB, de forma descentralizada, nos casos em que não for possível a execução da cobrança *a posteriori*, ou em outros casos previstos e autorizados pelo DECEA.

Art. 37. A cobrança, nas modalidades *a posteriori* ou “à vista”, das Tarifas TAN, TAT APP e TAT ADR relativas aos voos internacionais das aeronaves dos Grupos I e II será efetuada de acordo com o número do voo, a matrícula, a procedência e o destino da aeronave:

I - para as aeronaves de marcas de nacionalidade e matrícula brasileiras serão adotados os seguintes procedimentos:

a) quando procedentes do exterior:

1 - O PAN deverá ser calculado com base na tarifa TAN para voos

internacionais desde a entrada da aeronave no espaço aéreo controlado pelo Brasil até o aeroporto de finalização do voo; e

2 - Os PAT APP e PAT ADR deverão ser calculados com base nas tarifas TAT APP e TAT ADR, respectivamente, para voos internacionais nos aeroportos intermediários e no de finalização do voo.

b) quando destinada ao exterior:

1 - O PAN deverá ser calculado com base na tarifa TAN para voos internacionais até o limite da FIR, na saída do espaço aéreo controlado pelo Brasil; e

2 - Os PAT APP e PAT ADR deverão ser calculados com base nas tarifas TAT APP e TAT ADR, respectivamente, para voos internacionais a partir do aeroporto seguinte ao da origem do voo até o último aeroporto de pouso em território brasileiro.

c) quando o voo de chegada e o de saída forem internacionais, o PAN, o PAT APP e o PAT ADR serão calculados com base nas tarifas TAN, TAT APP e TAT ADR, respectivamente, para voos internacionais;

d) quando o voo de chegada for doméstico e o de saída internacional, o PAN, o PAT APP e o PAT ADR, até o aeroporto de chegada, deverão ser calculados com base nas tarifas TAN, TAT APP e TAT ADR, respectivamente, para voos domésticos, e deste até o limite da FIR, na saída do espaço aéreo controlado pelo Brasil, com base nas tarifas TAN, TAT APP e TAT ADR para voos internacionais;

e) quando o voo de chegada for internacional e o de saída doméstico, o PAN, o PAT APP e o PAT ADR, até o aeroporto de chegada, deverão ser calculados com base nas tarifas TAN, TAT APP e TAT ADR, respectivamente, para voos internacionais, e nos demais trechos e aeroportos, com base nas tarifas TAN, TAT APP e TAT ADR para voos domésticos; e

f) quando a aeronave executar voo de conexão ou de fretamento, em complementação de voo internacional, o PAN, o PAT APP e o PAT ADR deverão ser calculados com base nas tarifas TAN, TAT APP e TAT ADR, respectivamente, para voos internacionais.

II - para as aeronaves de marcas de nacionalidade e matrícula estrangeiras serão cobrados PAN, PAT APP e PAT ADR calculados com base nas tarifas TAN, TAT APP e TAT ADR, respectivamente, para voos internacionais em qualquer situação.

Parágrafo Único: Poderão ser executadas cobranças retroativas, caso não tenham ocorrido tempestivamente, sobre as quais incidirão encargos moratórios.

CAPÍTULO II DA COBRANÇA *A POSTERIORI*

Art. 38. A cobrança *a posteriori* constitui prerrogativa concedida aos proprietários e/ou exploradores de aeronaves, para pagamento dos serviços prestados pelos órgãos e elos do SISCEAB referentes a um determinado período de operação, por meio de Nota de Cobrança emitida pelo DECEA, ou por entidade por ele autorizada, com prazo de 30 (trinta) dias para pagamento, a contar da data de sua emissão.

Art. 39. As Notas de Cobrança na modalidade *a posteriori* serão expedidas, obedecidas às seguintes periodicidades:

I - mensalmente, para as aeronaves das empresas de transporte aéreo registradas para as atividades pertinentes ao Grupo I, sempre que o somatório dos preços pelos serviços a elas prestados pelos órgãos e elos do SISCEAB, referentes às operações aéreas não

abrangidas em Notas de Cobrança anteriormente emitidas para o proprietário ou explorador da aeronave, for igual ou superior ao valor mínimo estabelecido pelo DECEA para a emissão automática de Notas de Cobrança;

II - mensalmente, para as aeronaves de marcas de nacionalidade e matrícula brasileiras registradas para as atividades pertinentes ao Grupo II (Aviação Geral), sempre que o somatório dos preços pelos serviços a elas prestados pelos órgãos e elos do SISCEAB, referentes às operações aéreas não abrangidas em Notas de Cobrança anteriormente emitidas para o proprietário ou explorador da aeronave, for igual ou superior ao valor mínimo estabelecido pelo DECEA para a emissão automática de Notas de Cobrança; e

III - semestralmente, para as aeronaves pertencentes aos Grupos I e II, quando o somatório dos preços pelos serviços a elas prestados pelo SISCEAB, referentes às operações aéreas realizadas e ainda não faturadas, não houver atingido o valor mínimo estabelecido pelo DECEA para a emissão automática de Notas de Cobrança.

Art. 40. A Nota de Cobrança referente aos voos internacionais de aeronaves de empresas aéreas do Grupo I, nacionais ou estrangeiras com representação no Brasil, terá seus valores expressos em dólar dos Estados Unidos da América, para conversão em moeda nacional corrente pela taxa média de câmbio comercial de venda do dia anterior à data da emissão da Nota de Cobrança, informada pelo Banco Central do Brasil.

Parágrafo Único. Esses valores poderão, a critério do DECEA, ser expressos em moeda nacional.

Art. 41. A Nota de Cobrança referente aos voos internacionais de aeronaves de empresas aéreas estrangeiras do Grupo I, que não possuam representação no Brasil, terá seus valores expressos em dólar dos Estados Unidos da América, para pagamento em agência bancária no exterior, por meio de transferência internacional, com conversão para moeda nacional pela taxa de câmbio comercial relativa à operação de câmbio junto ao Banco do Brasil, de acordo com regras definidas pelo Banco Central do Brasil.

Parágrafo Único. As eventuais despesas ou taxas incidentes sobre as operações de pagamento por meio de transferência internacional e/ou sobre as operações de câmbio, caso sejam deduzidas do valor devido ao DECEA, serão cobradas ao proprietário ou explorador da aeronave em Nota de Cobrança futura.

Art. 42. As aeronaves de marcas de nacionalidade e matrícula estrangeiras, vinculadas ou exploradas pelas empresas nacionais de táxi aéreo, ou de serviços aéreos especializados, terão os preços pelos serviços prestados pelos órgãos e elos do SISCEAB cobrados *a posteriori*.

Art. 43. A prerrogativa de cobrança na modalidade *a posteriori*, concedida ao proprietário ou explorador da aeronave, poderá ser suspensa a qualquer momento, a critério do DECEA, no caso de atraso de pagamento superior a 30 (trinta) dias em relação à data de vencimento da Nota de Cobrança, adotando-se, nesse caso, a cobrança “à vista”, além das demais medidas, procedimentos administrativos e sanções aplicáveis.

Art. 44. Nas operações de *leasing*, reserva de domínio, arrendamento e cessão em comodato, a cobrança será feita ao explorador da aeronave.

Art. 45. Para as aeronaves em processo de importação já autorizado pela ANAC a cobrança será feita ao importador.

Art. 46. Para as aeronaves de fabricação nacional, quando sob responsabilidade de revendedor autorizado, a cobrança será feita a esse revendedor.

CAPÍTULO III

DA COBRANÇA “À VISTA”

Art. 47. A cobrança “à vista” constitui modalidade de cobrança de caráter excepcional, na qual o pagamento dos valores devidos pela utilização das instalações, serviços, auxílios e facilidades proporcionados pelos órgãos e elos do SISCEAB deverá ser efetuado pelo proprietário ou explorador da aeronave, diretamente no aeródromo, junto ao órgão arrecadador do SISCEAB, imediatamente após o pouso ou antes da decolagem, pela última etapa realizada e/ou pela etapa a ser realizada, mediante documento específico, a ser definido e disponibilizado pelo DECEA. Essa modalidade se aplica nos seguintes casos:

I - para as aeronaves de empresas aéreas registradas para as atividades do Grupo I, quando a aeronave pertencer a empresa aérea estrangeira, realizando voo não regular internacional de carga ou *charter* e não possuir cadastro de endereço atualizado na ANAC; e

II - para as aeronaves da Aviação Geral registradas para as atividades pertinentes ao Grupo II, quando a aeronave possuir marcas de nacionalidade e matrícula estrangeiras e não for vinculada ou explorada por empresas nacionais de táxi aéreo ou de serviços aéreos especializados.

Parágrafo Único. Considerada a situação de inadimplência de um proprietário ou explorador de aeronave, o mesmo poderá, por decisão do DECEA, perder a prerrogativa do pagamento *a posteriori*, passando à condição de pagamento na modalidade “à vista”.

Art. 48. A cobrança “à vista” a que se refere o artigo anterior será feita diretamente nos aeródromos, pelo órgão arrecadador, e abrangerá as tarifas TAN, TAT APP e TAT ADR, conforme o caso, correspondentes às operações aéreas nos seguintes trechos:

I - de chegada dos voos internacionais das aeronaves de marcas de nacionalidade e matrícula estrangeiras da Aviação Geral (Grupo II);

II - de saída para o exterior dos voos internacionais das aeronaves de marcas de nacionalidade e matrícula estrangeiras da Aviação Geral (Grupo II);

III - de chegada dos voos não regulares internacionais de carga ou *charter* (Grupo I) das aeronaves de marcas de nacionalidade e matrícula estrangeiras, quando não possuírem cadastro de endereço atualizado na ANAC;

IV - de saída para o exterior dos voos não regulares internacionais de carga ou *charter* (Grupo I) das aeronaves de marcas de nacionalidade e matrícula estrangeiras, quando não possuírem cadastro de endereço atualizado na ANAC;

V - de chegada dos voos domésticos ou internacionais das aeronaves do Grupo I, de marcas de nacionalidade e matrícula nacionais ou estrangeiras, que tenham perdido a prerrogativa de cobrança *a posteriori*;

VI - de saída para o exterior dos voos internacionais das aeronaves do Grupo I, de marcas de nacionalidade e matrícula nacionais ou estrangeiras, que tenham perdido a prerrogativa de cobrança *a posteriori*;

VII - de saída dos voos domésticos das aeronaves do Grupo I, de marcas de nacionalidade e matrícula nacionais, que tenham perdido a prerrogativa de cobrança *a posteriori*, destinados a aeródromos não classificados;

VIII - de chegada dos voos domésticos das aeronaves do Grupo II (Aviação Geral), que tenham perdido a prerrogativa de cobrança *a posteriori*; e

IX - de saída dos voos domésticos das aeronaves do Grupo II (Aviação Geral), que tenham perdido a prerrogativa de cobrança *a posteriori*, destinados a aeródromos não classificados.

§ 1º Nas cobranças referentes a voos internacionais, os pagamentos “à vista” poderão ser realizados com base no valor do dólar dos Estados Unidos da América, convertido para a moeda nacional corrente pela taxa média de câmbio comercial de venda do dia anterior à data do pagamento, informada pelo Banco Central do Brasil.

§ 2º As informações relacionadas aos valores de PAN, PAT APP e PAT ADR cobrados na modalidade “à vista” por outros órgãos arrecadadores deverão ser encaminhadas ao DECEA, a cada decêndio, até o quinto dia subsequente ao do seu fechamento, discriminadas por número, origem, destino, data e hora do voo, equipamento, proprietário, operador ou explorador da aeronave, valor (PAN, PAT APP e PAT ADR), valores totais e valores retidos pelo órgão arrecadador.

§ 3º As Tabelas de Preços Únicos e das Tarifas atualizadas, bem como outras informações necessárias à cobrança “à vista”, serão disponibilizadas pelo DECEA aos órgãos arrecadadores.

§ 4º A cobrança “à vista” é de responsabilidade de todos os órgãos arrecadadores dos aeródromos classificados pelo DECEA.

§ 5º A cobrança “à vista” será realizada por todos os órgãos arrecadadores, conforme instruções estabelecidas pelo DECEA.

CAPÍTULO IV DAS ISENÇÕES

Art. 49. Ficam isentas do recolhimento das tarifas TAN, TAT APP e TAT ADR as aeronaves nas seguintes situações:

I - militares e públicas brasileiras da Administração Direta Federal, Estadual, Municipal e do Distrito Federal;

II - privadas brasileiras, cedidas de forma não onerosa, para uso da Administração Indireta Federal, Estadual, Municipal e do Distrito Federal;

III - militares e as públicas de países estrangeiros, destinadas ao território nacional, em trânsito ou sobrevoos, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento;

IV - categorizadas como instrução ou histórica;

V - em voos de experiência ou de instrução;

VI - civis engajadas em missão de Busca e Resgate, de Assistência, de Investigação e Acidentes Aeronáuticos e outras de caráter público, quando requisitadas pela autoridade competente; e

VII - em voos de retorno por motivos de ordem técnica ou meteorológica.

§ 1º O proprietário ou explorador da aeronave cujo voo se enquadre no inciso V deste artigo deverá informar ao DECEA, no prazo de até 5 (cinco) dias úteis após a sua realização, os dados da aeronave (indicativo de chamada, matrícula, tipo OACI, proprietário/explorador) e do voo realizado (data e hora de operação, aeródromo de origem e destino) para que possa ser efetivada a isenção aqui prevista.

§ 2º A isenção ao recolhimento de tarifas às aeronaves categorizadas como instrução, desde que portadoras de múltiplas categorias, deverá ser requerida mediante formulário constante no Apêndice I desta Portaria, no prazo de 30 (trinta) dias contado da data do voo, sob pena de indeferimento.

§ 3º As pessoas físicas ou jurídicas elencadas nos incisos deste artigo não estão

isentas do pagamento de eventuais débitos a título de Tarifas de Navegação Aérea anteriores à aquisição da propriedade ou exploração da aeronave, observadas as restrições constantes do Art. 71 desta Norma.

§ 4º Salvo as isenções previstas nesta Instrução Geral, nenhuma pessoa física ou jurídica de direito público ou privado poderá eximir-se do recolhimento dos preços decorrentes das tarifas TAN, TAT APP e TAT ADR, sob pena da aplicação das sanções previstas em Lei.

CAPÍTULO V DO PROCESSAMENTO APÓS O RECEBIMENTO

Art. 50. O DECEA repassará à Secretaria de Economia e Finanças da Aeronáutica (SEFA) e aos demais provedores de serviço de navegação aérea, até o décimo dia útil subsequente a cada decêndio, as parcelas dos valores de TAN, TAT APP e TAT ADR por ele arrecadados, na modalidade *a posteriori*, de acordo com a destinação prevista, descontadas as despesas de cobrança incidentes.

Art. 51. Os valores recebidos pelos órgãos arrecadadores, referentes à cobrança “à vista”, e destinados ao DECEA deverão ser recolhidos à SEFA, em conta especificada para esse fim, até o décimo dia útil subsequente a cada decêndio, descontadas as eventuais despesas de cobrança, conforme instruções específicas do DECEA sobre o assunto.

Parágrafo Único. Os valores recebidos pelos órgãos arrecadadores, na modalidade “à vista”, e destinados aos demais provedores de serviços deverão ser distribuídos a esses provedores nas mesmas condições estabelecidas neste artigo.

CAPÍTULO VI DA COBRANÇA DAS INADIMPLÊNCIAS

Art. 52. O não pagamento das tarifas de que trata esta Instrução Geral, no prazo de vencimento estabelecido em Nota de Cobrança, caracteriza infração às normas e aos preceitos do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), à Lei 6.009/1973 e à legislação complementar sobre o assunto.

Art. 53. Para fins desta Instrução Geral, considera-se inadimplente o usuário que não efetue o pagamento da Nota de Cobrança relativa aos preços PAN, PAT APP e/ou PAT ADR na data prevista para o seu vencimento.

Art. 54. O atraso no pagamento das tarifas, cujo vencimento deverá ocorrer em, no mínimo, 30 (trinta) dias a contar da data da emissão da fatura, ensejará a aplicação das seguintes sanções:

I - após o vencimento, cobrança de correção monetária e juros de mora de 1% (um por cento) ao mês; e

II - após 120 (cento e vinte) dias do vencimento, suspensão de ofício das emissões de plano de voo até regularização do débito.

§ 1º Para efeito de atualização monetária será utilizada a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) relativa ao período em atraso, retroagindo em dois meses para a identificação dos índices divulgados.

Art. 55. Após o vencimento da Nota de Cobrança, caso não tenha sido identificado o pagamento, o DECEA, por intermédio da ATAN, encaminhará uma notificação de inadimplência dirigida ao proprietário, explorador ou operador da aeronave, cuja ciência será comprovada por qualquer meio idôneo.

Art. 56. Considera-se recebida a Notificação pelo autuado:

I - encaminhada por via eletrônica, na data em que for certificado o seu recebimento;

II - encaminhada por via postal, na data de seu recebimento, devidamente aposta no Aviso de Recebimento (AR) ou documento equivalente, ou, se esta for omitida, na data disponibilizada pelo serviço postal; ou

III - por edital, na data de sua publicação.

Art. 57. A notificação de inadimplência poderá ser elaborada por edital publicado uma única vez no Diário Oficial da União, se frustradas as tentativas anteriores, ou no caso de usuários com domicílio indefinido.

Art. 58. O proprietário, explorador ou operador da aeronave será notificado para pagar ou apresentar defesa administrativa dentro do prazo de 10 (dez) dias, contados do primeiro dia útil subsequente ao recebimento da notificação.

Art. 59. A defesa administrativa, formalizada por escrito e instruída com os documentos em que se fundamentar, deverá ser apresentada ao DECEA e entregue da seguinte forma:

I - por via postal, para o endereço constante da notificação de inadimplência;

II - protocolada no endereço constante da notificação de inadimplência; ou

III - por meio do Canal de Atendimento disponibilizado pelo DECEA, no endereço <https://tarifas.decea.mil.br/>.

Art. 60. A defesa administrativa não será conhecida quando oferecida:

I - perante órgão incompetente;

II - fora do prazo; ou

III - por quem não seja legitimado.

Art. 61. A suspensão das concessões ou autorizações por inadimplemento dar-se-á pelo não pagamento da Nota de Cobrança após 120 (cento e vinte) dias de atraso do débito notificado na forma do artigo 55 desta Instrução Geral.

Art. 62. As aeronaves com autorizações de voos suspensas por inadimplemento com relação às Tarifas de Navegação Aérea serão liberadas após o pagamento do débito de que trata o artigo 53 desta Instrução Geral.

Parágrafo Único. A comprovação do pagamento somente será reconhecida após a devida compensação bancária, que pode levar até 72 (setenta e duas) horas úteis após o pagamento, e o registro do recolhimento à Conta Única do Tesouro Nacional, que será comprovado por meio de consulta ao Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal (SIAFI).

Art. 63. O inadimplente poderá requerer o parcelamento de débitos, o qual será formalizado por meio de instrumento próprio para confissão do débito, respeitados os critérios e procedimentos a serem regulamentados em norma específica editada pelo DECEA.

Art. 64. Caso não tenha havido o pagamento ou o parcelamento do débito notificado, o DECEA providenciará expediente oficial com toda a documentação necessária, que será encaminhado, por intermédio da Assessoria Jurídica (AJUR), à Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional e à Advocacia Geral da União – Diretoria de Assuntos Internacionais, quando se tratar de empresa internacional sem representação no Brasil, e, por intermédio da Assessoria para Assuntos de Tarifas de Navegação Aérea (ATAN), à Junta de Julgamento da Aeronáutica.

Parágrafo Único. A autuação de usuário infrator pela Junta de Julgamento da Aeronáutica não prejudica o andamento do Processo Administrativo de Cobrança.

CAPÍTULO VII DA REVISÃO DA COBRANÇA

Art. 65. Fica assegurada aos proprietários ou exploradores de aeronaves a solicitação de revisão das cobranças realizadas pelo DECEA ou entidade por ele autorizada, referentes aos serviços de apoio à navegação aérea a eles prestados pelos órgãos e elos do SISCEAB e remunerados pelas tarifas TAN, TAT APP e TAT ADR.

Art. 66. As solicitações de revisão de cobrança deverão ser encaminhadas ao DECEA, por meio de formulário específico, conforme modelo constante do Apêndice II.

Art. 67. O DECEA receberá as solicitações de revisão de cobrança apresentadas pelos usuários, providenciará a abertura de processo de revisão de cobrança para a análise e conclusão sobre as mesmas e informará ao postulante, oportunamente, o resultado da análise e as medidas adotadas.

§ 1º As solicitações de revisão de cobrança poderão ser efetuadas via meio eletrônico disponibilizado pelo DECEA aos usuários, até 30 (trinta) dias a contar da efetiva cobrança.

§ 2º A revisão poderá ser realizada de ofício, pelo DECEA, caso constatadas inconformidades por meio das quais se conclua pela ausência ou equívoco na cobrança.

Art. 68. As solicitações de revisão de cobrança não serão conhecidas quando oferecidas:

- I - perante órgão incompetente;
- II - fora do prazo legal;
- III - por autor não legitimado ou que não possua representatividade legal para agir em nome do proprietário ou explorador da aeronave; ou
- IV - em desconformidade ao Art. 66.

Art. 69. Da análise e conclusão das solicitações de revisão poderá resultar, isolada ou concomitantemente, na:

- I - manutenção da cobrança realizada.
- II - concessão de crédito relativo a valores já pagos; e
- III - anulação ou revogação, total ou parcial, da cobrança.

Parágrafo Único. Quando, eventualmente, por ocasião da análise, forem identificadas operações aéreas não cobradas do usuário, ou cobranças realizadas a menor, o DECEA adotará as medidas requeridas para promover as correções necessárias.

CAPÍTULO VIII DO RELACIONAMENTO E DAS COMUNICAÇÕES COM OS ELOS DO SISTEMA E DEMAIS USUÁRIOS

Art. 70. As comunicações com a ATAN deverão ser, preferencialmente, encaminhadas por meio eletrônico, sendo necessário o credenciamento prévio na Plataforma de Comunicações da ATAN.

§ 1º Ao credenciado será atribuído registro (*login*) e meio de acesso (*senha*) à

Plataforma, de modo a preservar o sigilo, a identificação e a autenticidade de suas comunicações.

§ 2º Deverá o credenciado manter seus dados sempre atualizados.

CAPÍTULO IX DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 71. Para efeito de cobrança, nos casos de transferência de propriedade de aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula brasileiras registradas para as atividades pertinentes ao Grupo II, os débitos relativos aos preços decorrentes das tarifas (TAN, TAT APP e TAT ADR) permanecem vinculados à aeronave.

I - Nas transferências de propriedade realizadas mediante leilão, na forma do parágrafo 5º do artigo 144-A do Código de Processo Penal, a cobrança dos débitos deverá ser dirigida ao antigo proprietário;

II - Nas transferências de propriedade realizadas por meio de leilão elaborado na forma do inciso VI do artigo 886 do Código de Processo Civil, a cobrança dos débitos deverá ser dirigida ao antigo proprietário, caso a dívida não tenha constado no edital respectivo; e

III - Nas autorizações de uso ou transferências de propriedade insculpidas no artigo 133-A, *caput*, e parágrafo 4º do Código de Processo Penal, a cobrança de débitos deverá ser dirigida ao antigo proprietário.

§ 1º Nas operações de *leasing*, reserva de domínio, arrendamento e cessão em comodato, bem como em outras hipóteses em que haja um explorador inscrito no RAB, a cobrança dos débitos deverá ser dirigida a este, enquanto vigente o contrato que viabilizou a exploração, facultando-se o direcionamento, após, ao proprietário.

§ 2º O usuário deverá comunicar ao DECEA, por intermédio do Portal de Tarifas (<https://tarifas.decea.mil.br>), as alterações de propriedade ou a designação de explorador de aeronave, devidamente inscritas no RAB, com fim de viabilizar a definição correta do destinatário da cobrança.

Art. 72. Os recursos financeiros oriundos da arrecadação dos preços decorrentes das tarifas TAN e TAT APP e TAT ADR constituem receitas dos efetivos provedores dos serviços de navegação aérea, na forma regulamentada em legislação específica.

Art. 73. Os valores das tarifas dos voos domésticos a que se referem esta Instrução Geral serão faturados e cobrados em moeda nacional, podendo, para os voos internacionais, ser faturados e cobrados em dólar dos Estados Unidos, por decisão do DECEA.

Art. 74. O DECEA poderá, eventualmente, contratar serviços de entidade ou órgão no exterior, com a finalidade de agilizar e facilitar o processo de arrecadação de tarifas internacionais.

Art. 75. Os casos não previstos nesta Instrução Geral ou os que venham a suscitar dúvidas quanto à execução dos procedimentos previstos serão submetidos e solucionados, após a devida análise, pelo Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo.

APÊNDICE I



**COMANDO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO
ASSESSORIA PARA ASSUNTOS DE TARIFAS DE NAVEGAÇÃO AÉREA**

REQUERIMENTO DE ISENÇÃO DE TARIFAS DE NAVEGAÇÃO AÉREA – VOOS DE INSTRUÇÃO

Ao Sr. Chefe da Assessoria para Assuntos de Tarifas de Navegação Aérea - ATAN

1) Solicito a isenção do recolhimento da(s) Tarifa(s) de Navegação Aérea do voo abaixo discriminado, realizado exclusivamente para fins de instrução, conforme previsto no parágrafo segundo do artigo 49 do Anexo I da Portaria nº 328/ATAN3, de 12 de julho de 2022.

NOME/RAZÃO SOCIAL OPERADOR DA AERONAVE	
CPF OU CNPJ	

NOME DO ALUNO PILOTO	
CPF DO ALUNO PILOTO	

DATA DO VOO	HORÁRIO DA DECOLAGEM (ZULU)	MATRÍCULA DA AERONAVE	CÓDIGO ANAC DO PILOTO INSTRUTOR	ASSINATURA DO PILOTO INSTRUTOR IDÊNTICA AO DOCUMENTO DE IDENTIDADE PROFISSIONAL EXPEDIDO PELA ANAC

Obs.: somente será aceito um voo por formulário.

Assinatura do Operador da aeronave ou de seu representante legal, idêntica ao documento de identificação (pessoa física) ou aos atos constitutivos e termo de posse, conforme o caso (pessoa jurídica).

2) Declaro que realizei os voos acima consignados na qualidade de Aluno Piloto.

Assinatura do Aluno Piloto, idêntica ao documento de identificação.

Documentos obrigatórios:

- 1 – Cópia do documento de identificação profissional do Piloto Instrutor, expedida pela ANAC;
- 2 – Cópia do documento de identificação do aluno piloto; e
- 3 – Cópia do Diário de Bordo.

APÊNDICE II



MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO
ASSESSORIA PARA ASSUNTOS DE TARIFAS DE NAVEGAÇÃO AÉREA

SOLICITAÇÃO DE REVISÃO DE COBRANÇA

Ao Sr. Chefe da Assessoria para Assuntos de Tarifas de Navegação Aérea - ATAN

Solicito a revisão da cobrança do(s) voo(s) relacionado(s) em anexo, conforme previsto nos artigos 66 e 67 do Anexo I da Portaria nº 328/ATAN3, de 12 de julho de 2022.

NOME/RAZÃO SOCIAL OPERADOR DA AERONAVE	
CPF OU CNPJ	

Assinatura do Operador da aeronave ou de seu representante legal, idêntica ao documento de identificação (pessoa física) ou aos atos constitutivos e termo de posse, conforme o caso (pessoa jurídica).

