

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Publicado em: 25/08/2026 | Edição: 160-A | Seção: 1 - Extra A | Página: 1

Órgão: Ministério da Defesa/Comando da Aeronáutica/Departamento de Controle do Espaço Aéreo

PORTARIA DECEA Nº 2.200/ATAN, DE 18 DE AGOSTO DE 2026 (*)

Aprova a ICA 99-1, que dispõe sobre a tarificação dos serviços de navegação aérea prestados pelo Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro - SISCEAB. Protocolo COMAER nº 67600.014520/2026-59

O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO, de conformidade com o previsto nos arts. 1º, 2º, 12 e 14, do Código Brasileiro de Aeronáutica, aprovado pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, combinado com o art. 21, inciso I, da Estrutura Regimental do Comando da Aeronáutica, aprovada pelo Decreto nº 11.237, de 18 de outubro de 2022, resolve:

Aprovar a edição da ICA 99-1, "Instruções para tarificação dos serviços de navegação aérea prestados pelo SISCEAB", na forma do Anexo I.

Revogar a Portaria DECEA nº 328/ATAN3, de 12 de julho de 2022, publicada no Boletim do Comando da Aeronáutica nº 138, de 26 de julho de 2022.

Esta Portaria entra em vigor em 1º de setembro de 2026.

**TEN BRIG AR SÉRGIO RODRIGUES PEREIRA BASTOS
JUNIOR**

ANEXO I INSTRUÇÕES PARA TARIFICAÇÃO DOS SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA PRESTADOS PELO DECEA

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Seção I Do Objeto, Finalidade e Âmbito

Art. 1º O objeto desta norma é a tarificação, disciplinada pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo - DECEA, dos serviços de navegação aérea providos pelo Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro - SISCEAB.

Art. 2º Esta Instrução tem como finalidade estabelecer as regras e os procedimentos aplicáveis ao processo de tarificação dos serviços de navegação aérea providos.

Art. 3º Esta norma se aplica aos provedores de serviços de navegação aérea e aos usuários dos serviços de navegação aérea, pessoa física ou jurídica.

CAPÍTULO II

DIREITOS E DEVERES

Seção I Do provedor de serviços de navegação aérea

Art. 4º O Provedor de Serviço de Navegação Aérea - PSNA é uma organização que recebeu do DECEA autorização para a prestação de serviços de navegação aérea, após comprovar o atendimento aos requisitos estabelecidos em legislação e normas complementares.

Art. 5º São direitos do PSNA:

I - receber as Tarifas devidas, nos prazos e condições estabelecidos;

II - acessar, mediante cadastro no Portal de Tarifas do DECEA, os demonstrativos que fundamentam a emissão de faturas.

Art. 6º São deveres do PSNA:

I - prover os serviços de navegação aérea de forma contínua, segura, eficiente e em conformidade com as normas técnicas e operacionais aplicáveis;



II - assegurar ao usuário o direito de revisão dos seus débitos;

III - adotar controles internos que garantam a conformidade da arrecadação com a legislação e normas complementares;

IV - cooperar com os órgãos e entidades de controle interno e externo, prestando as informações e documentos solicitados.

Seção II Do Usuário de Serviços de Navegação Aérea

Art. 7º O usuário dos serviços de navegação aérea é qualquer pessoa física ou jurídica que utiliza os serviços de navegação aérea.

Art. 8º São direitos do usuário dos serviços de navegação aérea:

I - ter acesso prévio às informações sobre as Tarifas aplicáveis, os critérios de cálculo, bem como sobre eventuais isenções ou regimes especiais;

II - dispor de prazos razoáveis para o atendimento das exigências operacionais e administrativas relacionadas à cobrança das Tarifas;

III - obter, por intermédio do Portal de Tarifas do DECEA, acesso eletrônico às faturas, demonstrativos e comunicações oficiais pertinentes às suas obrigações tarifárias;

IV - receber resposta fundamentada às solicitações de revisão ou esclarecimento, observados os prazos previstos em norma específica.

Art. 9º São deveres do usuário dos serviços de navegação aérea:

I - efetuar o pagamento das Tarifas de Navegação Aérea nos prazos e condições estabelecidos na legislação e nos atos normativos complementares;

II - manter atualizados seus dados cadastrais e de contato no Portal de Tarifas do DECEA, incluindo informações sobre representantes legais e responsáveis financeiros;

III - comunicar imediatamente qualquer alteração de titularidade, operação, arrendamento ou matrícula da aeronave, permanecendo as responsabilidades tarifárias vinculadas ao bem até a efetiva atualização cadastral;

IV - observar as normas operacionais e administrativas aplicáveis à utilização dos serviços de navegação aérea;

V - acompanhar as publicações oficiais que impactem os valores das Tarifas ou as condições de cobrança, mantendo-se informado por meio dos canais oficiais de comunicação;

VI - comunicar ao DECEA, por intermédio do Serviço de Atendimento ao Cidadão - SAC Tarifas, disponível no Portal de Tarifas do DECEA, acessível pela internet, a formalização de qualquer negociação ou parcelamento de débito junto à Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional ou à Advocacia- Geral da União, anexando os documentos comprobatórios;

VII - manter atualizado o endereço eletrônico cadastrado no Portal de Tarifas do DECEA e acompanhar as comunicações, faturas e notas de cobrança enviadas por meio eletrônico;

VIII - assegurar que o recebimento das faturas e notificações enviadas ao e-mail cadastrado seja monitorado e não obstruído por filtros ou bloqueios do provedor de correio eletrônico;

IX - consultar periodicamente o Portal de Tarifas do DECEA e demais canais eletrônicos oficiais para acompanhamento das faturas e notificações emitidas.

Seção III Do Representante do Usuário ou do Provedor de Serviços de Navegação Aérea

Art. 10. O representante do usuário ou do PSNA é qualquer pessoa física ou jurídica habilitada a atuar em nome de usuário ou provedor de serviço de navegação aérea, para fins de cadastramento, recebimento de comunicações, acesso a informações e prática de atos administrativos perante a autoridade competente.

Art. 11. O interessado em representar o usuário ou o provedor de navegação aérea deve apresentar:



I - procuração específica, com poderes expressos para cada ato pretendido, emitida por instrumento público ou particular, cuja autenticidade poderá ser verificada pela Administração;

II - documento oficial de identificação do representante;

III - quando se tratar de representação de empresa estrangeira, a procuração deverá estar acompanhada de tradução juramentada para o português e de apostilamento, nos termos da Convenção de Haia de 1961;

IV - ato constitutivo, estatuto ou contrato social vigente da empresa representada, quando se tratar de representação de pessoa jurídica inscrita no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica - CNPJ;

V - comprovante de endereço e de inscrição no Cadastro de Pessoa Física - CPF ou Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica - CNPJ do representante, conforme o caso.

Parágrafo único. A autoridade competente poderá exigir documentos complementares quando houver dúvida fundada quanto à autenticidade ou à validade dos instrumentos apresentados.

Seção IV Da Responsabilidade Tarifária

Art. 12. A responsabilidade tarifária de aeronave de asa fixa que opera voo regular ou que possua configuração certificada superior a 19 (dezenove) assentos para passageiros, em caso de transferência de propriedade ou operação de aeronaves, pertence à empresa operadora à época da operação.

§ 1º O DECEA poderá estabelecer restrições operacionais incidentes sobre as aeronaves utilizadas na operação que deu origem à obrigação tarifária, ainda que haja posterior alteração de operador, cessão, arrendamento, comodato, reintegração de posse ou outra forma de transferência de uso, até a regularização dos débitos correspondentes.

§ 2º A imposição das restrições de que trata o §1º não implica transferência automática da responsabilidade pelo débito a terceiros, constituindo efeito administrativo decorrente do uso da aeronave na operação que deu causa ao inadimplemento, observado o risco inerente à atividade.

§ 3º Nos casos de substituição, sucessão, continuidade operacional, alteração de denominação social, reorganização societária ou assunção da exploração da atividade aérea por outra empresa, a responsabilidade tarifária poderá ser redirecionada à empresa sucessora ou àquela que passe a explorar a operação aérea, a critério do DECEA.

Art. 13. A responsabilidade tarifária de aeronave de asa fixa de matrícula brasileira que só opera voo não regular e que possua configuração máxima certificada de até 19 (dezenove) assentos para passageiros ou de helicópteros de matrícula brasileira, em caso de transferência de propriedade ou operação de aeronaves, é vinculada ao bem.

§ 1º A responsabilidade pelo pagamento das Tarifas de Navegação Aérea, na hipótese de baixa, extinção ou encerramento das atividades da operadora, será redirecionada ao proprietário da aeronave.

§ 2º A responsabilidade pelo pagamento das Tarifas de Navegação Aérea, na hipótese de nomeação de depositário fiel, recairá sobre o depositário enquanto perdurar a guarda, posse ou utilização da aeronave.

§ 3º A responsabilidade pelo pagamento das Tarifas de Navegação Aérea, nos casos de alienação judicial ou leilão público, em razão da natureza de aquisição originária da propriedade, recairá sobre o antigo proprietário, salvo disposição expressa em sentido diverso no respectivo edital, nos termos do art. 144-A, § 5º, do Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 - Código de Processo Penal e do art. 886, inciso VI, da Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015 - Código de Processo Civil.

§ 4º A responsabilidade pelo pagamento das Tarifas de Navegação Aérea, nas autorizações de uso ou transferências de posse de que trata o art. 133-A, caput e § 4º, do Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 - Código de Processo Penal, permanecerá com o antigo proprietário.

§ 5º A responsabilidade pelo pagamento das Tarifas de Navegação Aérea, nas hipóteses de leasing, reserva de domínio, arrendamento, comodato ou outras formas contratuais, recairá sobre a operadora, enquanto vigente e devidamente registrado o contrato no Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, facultando-se o redirecionamento ao proprietário em caso de inadimplemento.

CAPÍTULO III



SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA E SUA REMUNERAÇÃO

Art. 14. Os serviços, instalações, auxílios e facilidades destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea são proporcionados pelos órgãos e elos do SISCEAB.

Parágrafo único. Entidades da Administração Federal Indireta, dos Governos Estadual e Municipal, ou Administradores Privados são considerados elos do SISCEAB, desde que devidamente homologados e autorizados pelo DECEA.

Art. 15. Os serviços, instalações, auxílios e facilidades, proporcionados pelos órgãos e elos do SISCEAB, estão relacionados a:

I - Controle da Circulação Aérea Geral (CAG) e da Circulação Operacional Militar (COM);

II - vigilância do espaço aéreo;

III - telecomunicações aeronáuticas e auxílios à navegação aérea;

IV - gerenciamento de tráfego aéreo;

V - meteorologia aeronáutica;

VI - cartografia aeronáutica;

VII - informações aeronáuticas;

VIII - busca e salvamento;

IX - inspeção em voo;

X - coordenação, fiscalização e suporte ao ensino técnico específico;

XI - suporte às atividades de segurança de voo e de segurança contra atos de interferência ilícita; e

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

Art. 16. A utilização dos serviços, instalações, auxílios e facilidades, proporcionados pelos órgãos e elos do SISCEAB está sujeita ao pagamento das Tarifas de Navegação Aérea.

Art. 17. As Tarifas de Navegação Aérea incidem sobre o proprietário ou explorador da aeronave com a finalidade de remunerar o conjunto de serviços, instalações, auxílios e facilidades destinado a apoiar e tornar segura a navegação aérea.

CAPÍTULO IV

CLASSIFICAÇÃO DOS AERÓDROMOS E DAS AERONAVES

Seção I Da Classificação de Aeródromos

Art. 18. Os aeródromos, mediante a qualidade dos serviços e observados os critérios de instalações, auxílios e facilidades, neles disponíveis, são agrupados, para fins específicos de cobrança das Tarifas de Navegação Aérea, em classes.

Art. 19. A classificação deve obedecer aos seguintes critérios:

CLASSE	SERVIÇOS PROPORCIONADOS	INSTALAÇÕES, AUXÍLIOS E/OU FACILIDADES PROPORCIONADAS	OBSERVAÇÕES
Classe A	I. Serviços de controle de aproximação; e II. Serviços de controle de aeródromo.	I. RADAR; II. ILS/ALS; III. VOR/DME; V. NDB; e V. PAPI ou VASIS.	a. O auxílio NDB é facultativo; b. A existência de Procedimento de Aproximação RNP supre a exigência dos equipamentos/procedimentos VOR/DME; c. Os aeródromos devem estar homologados para operação IFR (Regras de Voo por Instrumentos).



Classe B	I. Serviços de controle de aproximação; e II. Serviços de controle de aeródromo.	I. ILS/ALS ou RADAR; II. VOR/DME; III. NDB; e IV. PAPI ou VASIS.	a. Os auxílios ALS e NDB são facultativos; b. A existência de Procedimento de Aproximação RNP supre a exigência dos equipamentos/procedimentos VOR/DME; c. Os aeródromos devem estar homologados para operação IFR (Regras de Voo por Instrumentos).
Classe C	I. Serviços de controle de aproximação; e I. Serviços de controle de aeródromo.	I. VOR/DME ou RADAR; II. NDB; e III. PAPI ou VASIS.	a. Os auxílios DME, NDB, VASIS e PAPI são facultativos; b. Procedimento de aproximação IFR (Regras de Voo por Instrumentos).
Classe D	I. Serviços de controle de aproximação; ou II. Serviços de controle de aeródromo.	-	a. Procedimento de aproximação IFR (Regras de Voo por Instrumentos).
Classe E	I. Serviços de Informação de Voo de Aeródromo (AFIS).	-	a. Procedimento de aproximação IFR (Regras de Voo por Instrumentos).
Classe F	I. Serviços de controle de aeródromo ou Serviços de Informação de Voo de Aeródromo (AFIS).	-	-

Parágrafo único. O aeródromo que utilizar o mesmo serviço, instalação, auxílio ou facilidade é considerado como dispondo deles.

Art. 20. As modificações de caráter eventual relativas aos equipamentos e auxílios disponíveis nos aeródromos classificados não determinam a mudança de classe.

Art. 21. A classificação ou a alteração de classe temporária pode ocorrer em circunstâncias especiais, a critério do DECEA, e terá vigência enquanto subsistirem as circunstâncias que lhe deram causa.

Art. 22. O DECEA, conforme a necessidade, editará portaria contendo relação atualizada dos aeródromos públicos nacionais classificados para fins específicos de cobrança das Tarifas de Navegação Aérea, em função de novas inclusões, exclusões ou alterações na classificação dos aeródromos.



Seção II Da Classificação de Aeronaves

Art. 23. As aeronaves, para efeito de cobrança de Tarifas de Navegação Aérea, são divididas em dois grupos.

§ 1º O GRUPO I é formado por aeronave de asa fixa que opera voo regular, doméstico ou internacional, inclusive em sobrevoo sem pouso, ou que possua configuração certificada de mais de 19 assentos para passageiros.

§ 2º O GRUPO II é formado por aeronave de asa fixa que só opera voo não regular, doméstico ou internacional, inclusive táxi aéreo, e que possua configuração máxima certificada de até 19 assentos para passageiros ou por helicópteros.

CAPÍTULO V

TARIFAS DE NAVEGAÇÃO AÉREA E SUA PRECIFICAÇÃO

Seção I 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, denominada TAN, remunera os custos devidos pela utilização em conjunto de serviços, instalações, auxílios e facilidades prestados a uma aeronave em rota.

§ 1º A TAN, para aeronaves de Grupo I, corresponde ao valor unitário referente a uma aeronave de Fator Peso - Fp igual a 1, no percurso de 1 km e é fixada em função da natureza do voo (doméstica ou internacional), com os valores específicos para cada Região de Informação de Voo - FIR sobrevoada.

I - o espaço aéreo brasileiro é dividido em cinco FIR: FIR Amazônica, FIR Brasília, FIR Curitiba, FIR Recife e FIR Atlântico.

§ 2º A TAN, para aeronaves de Grupo II, corresponde ao valor unitário referente ao percurso de uma aeronave e é fixada mediante valores específicos em função da faixa de Peso Máximo de Decolagem - PMD e da natureza do voo.

Art. 25. O Preço da TAN - PAN é cobrado dos proprietários ou exploradores de aeronaves pela utilização dos serviços, instalações, auxílios e facilidades prestados em rota.

Parágrafo único. O sobrevoo do espaço aéreo brasileiro, sem pouso no território nacional, implica o pagamento do PAN, com base na tarifa para voos internacionais.

PAN Grupo I

Art. 26. O PAN, para aeronaves do Grupo I é calculado mediante o produto do Fator Peso - Fp da aeronave pelo somatório dos produtos das distâncias percorridas em cada FIR sobrevoada pelas respectivas Tarifas, domésticas ou internacionais, conforme fórmula a seguir:

$$PAN = Fp \times \sum DiTi$$

§ 1º A aplicação da fórmula deve considerar:

I - PAN = Preço a ser cobrado referente à TAN;

II - Fp = Fator Peso da aeronave

III - Di = Distância, expressa em quilômetros, medida na FIR "i", entre:

- a) aeródromo de partida e chegada na mesma FIR;
- b) aeródromo de partida e ponto de saída na mesma FIR;
- c) ponto de entrada e aeródromo de chegada na mesma FIR; e
- d) pontos de entrada e saída na mesma FIR.

IV - Ti = Valor da TAN, doméstica ou internacional, correspondente à FIR "i".

§ 2º Os valores da TAN são publicados pelo COMAER no Diário Oficial da União.

Art. 27. O Fator Peso - Fp da aeronave utilizado no cálculo do preço é encontrado com base no Peso Máximo de Decolagem - PMD para a aeronave, expresso em toneladas métricas, mediante a aplicação da seguinte fórmula:

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

§ 1º O PMD da aeronave, para fins de apuração das Tarifas de Navegação Aérea, corresponde à média da frota de cada empresa, por tipo de aeronave.

I - as empresas aéreas poderão encaminhar ao DECEA, para fins de cobrança, as tabelas atualizadas de PMD, acompanhadas das cópias dos respectivos Certificados de Aeronavegabilidade.

II - as empresas aéreas interessadas deverão informar ao DECEA, até o décimo dia de cada mês, as alterações ocorridas nos PMD registrados, que, após validação pelo DECEA, serão processadas no faturamento do mês imediatamente subsequente.

III - o DECEA adotará, na ausência de informações sobre o PMD, o maior PMD da empresa para o respectivo tipo de aeronave ou, na inexistência desse registro, o maior PMD do fabricante para o mesmo tipo de aeronave, para o cálculo do preço da tarifa.

§ 2º O PMD expresso em libras é convertido para quilogramas mediante a aplicação do seguinte fator de conversão: 1 libra = 0,4536 quilogramas.

Art. 28. O cálculo do PAN considera as distâncias ortodrômicas do menor percurso entre dois pontos, ou seja, em linha reta, tomando-se por base:

I - coordenadas geográficas do aeródromo de origem do voo;

II - coordenadas geográficas do aeródromo de destino; e



III - fração da respectiva distância por FIR sobrevoada.

§ 1º O cálculo da distância do PAN é realizado, descontando-se das distâncias calculadas, para cada voo, 20 (vinte) quilômetros na FIR na qual se encontra o aeroporto de pouso, uma única vez.

§ 2º O desconto dos 20 (vinte) quilômetros não é realizado em operações de sobrevoo sem pouso.

PAN Grupo II

Art. 29. O PAN, para as aeronaves do Grupo II, é calculado na forma de Preço Único, em função da faixa de PMD e da natureza do voo, conforme publicado pelo COMAER no Diário Oficial da União.

Parágrafo único. O PAN não é cobrado quando o aeródromo de origem e o de destino forem o mesmo.

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

Art. 30. A Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aproximação, denominada TAT APP, remunera os custos devidos pela utilização dos serviços, instalações, auxílios e facilidades prestados a uma aeronave em apoio a sua operação de descida ou subida na área terminal de tráfego aéreo de um aeródromo classificado.

§ 1º A TAT APP, para aeronaves de Grupo I, corresponde ao valor unitário referente ao apoio a operação de descida e subida de uma aeronave de Fator Peso - FP igual a 1 e é fixada mediante valores específicos em função da classe atribuída ao aeródromo e da natureza do voo (doméstica ou internacional).

§ 2º A TAT APP, para aeronaves de Grupo II, corresponde ao valor unitário referente ao apoio a operação de descida e subida de uma aeronave e é fixada mediante valores específicos em função da natureza do voo (doméstica ou internacional), da faixa de PMD e da classe atribuída ao aeródromo.

Art. 31. O Preço da TAT APP - PAT APP é cobrado dos proprietários ou exploradores de aeronaves pela utilização dos serviços, instalações, auxílios e facilidades prestados em apoio a operações de descida ou subida na área terminal de tráfego aéreo de um aeródromo classificado.



PAT APP Grupo I

Art. 32. O PAT APP é calculado mediante o produto do Fator Peso - Fp da aeronave pela tarifa fixada, considerando a classe do aeródromo e a natureza do voo, conforme fórmula a seguir:

$$PAT\ APP = Fp \times Tt$$

§ 1º A aplicação da fórmula deve considerar:

I - PAT APP = Preço a ser cobrado referente à TAT APP;

II - Fp = Fator Peso da aeronave; e

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

§ 2º Os valores da TAT APP são publicados pelo COMAER no Diário Oficial da União.

Art. 33. O Fator Peso - Fp da aeronave utilizado no cálculo do preço é encontrado com base no PMD para a aeronave, expresso em toneladas métricas, mediante a aplicação da seguinte fórmula:

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

§ 1º O PMD da aeronave, para fins de apuração das Tarifas de Navegação Aérea, corresponde à média da frota de cada empresa, por tipo de aeronave.

I - as empresas aéreas poderão encaminhar ao DECEA, para fins de cobrança, as tabelas atualizadas de PMD, acompanhadas das cópias dos respectivos Certificados de Aeronavegabilidade.

II - as empresas aéreas interessadas deverão informar ao DECEA, até o décimo dia de cada mês, as alterações ocorridas nos PMD registrados, que, após validação pelo DECEA, serão processadas no faturamento do mês imediatamente subsequente.

III - o DECEA adotará, na ausência de informações sobre o PMD, o maior PMD da empresa para o respectivo tipo de aeronave ou, na inexistência desse registro, o maior PMD do fabricante para o mesmo tipo de aeronave, para o cálculo do preço da tarifa.

§ 2º O PMD expresso em libras é convertido para quilogramas mediante a aplicação do seguinte fator de conversão: 1 libra = 0,4536 quilogramas.

PAT APP Grupo II

Art. 34. O PAT APP, para aeronaves do Grupo II, é calculado na forma de Preço Único, em função da natureza do voo, da faixa de PMD e da classe atribuída ao aeródromo, conforme publicado pelo COMAER no Diário Oficial da União.

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

Art. 35. A Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aeródromo, denominada TAT ADR, remunera os custos devidos pela utilização dos serviços, instalações, auxílios e facilidades prestados a uma aeronave em apoio a sua operação de pouso e decolagem em área de responsabilidade de um aeródromo classificado.

§ 1º A TAT ADR, para aeronaves de Grupo I, corresponde ao valor unitário referente ao apoio a operação de pouso e decolagem de uma aeronave de Fator Peso - FP igual a 1 e é fixada mediante valores específicos, em função da natureza do voo (doméstica e internacional), da faixa de PMD e da classe atribuída ao aeródromo.

§ 2º A TAT ADR, para aeronaves de Grupo II, corresponde ao valor unitário referente ao apoio a operação de pouso e decolagem de uma aeronave e é fixada mediante valores específicos, em função da natureza do voo (doméstica ou internacional), da faixa de PMD e da classe atribuída ao aeródromo.

Art. 36. O Preço da TAT ADR - PAT ADR é cobrado dos proprietários ou exploradores de aeronaves pela utilização dos serviços, instalações, auxílios e facilidades prestados em apoio a operações de pouso e decolagem em área de responsabilidade de um aeródromo classificado.

PAT ADR Grupo I

Art. 37. O PAT ADR é calculado mediante o produto do Fator Peso - Fp da aeronave pela tarifa fixada, considerando a classe do aeródromo e a natureza do voo, conforme fórmula a seguir:

$$PAT\ ADR = Fp \times Tt$$

§ 1º A aplicação da fórmula deve considerar:

I - PAT ADR = Preço a ser cobrado referente à TAT ADR;

II - Fp = Fator Peso da aeronave; e

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

§ 2º Os valores da TAT ADR são publicados pelo COMAER no Diário Oficial da União.

Art. 38. O Fator Peso - Fp da aeronave utilizado no cálculo do preço é encontrado com base no Peso Máximo de Decolagem - PMD para a aeronave, expresso em toneladas métricas, mediante a aplicação da seguinte fórmula:

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

§ 1º O PMD da aeronave, para fins de apuração das Tarifas de Navegação Aérea, corresponde à média da frota de cada empresa, por tipo de aeronave.



I - as empresas aéreas poderão encaminhar ao DECEA, para fins de cobrança, as tabelas atualizadas de PMD, acompanhadas das cópias dos respectivos Certificados de Aeronavegabilidade.

II - as empresas aéreas interessadas deverão informar ao DECEA, até o décimo dia de cada mês, as alterações ocorridas nos PMD registrados, que, após validação pelo DECEA, serão processadas no faturamento do mês imediatamente subsequente.

III - o DECEA adotará, na ausência de informações sobre o PMD, o maior PMD da empresa para o respectivo tipo de aeronave ou, na inexistência desse registro, o maior PMD do fabricante para o mesmo tipo de aeronave, para o cálculo do preço da tarifa.

§ 2º O PMD expresso em libras é convertido para quilogramas mediante a aplicação do seguinte fator de conversão: 1 libra = 0,4536 quilogramas.

PAT ADR Grupo II

Art. 39. O PAT ADR, para aeronaves do Grupo II, é calculado na forma de Preço Único, em função da natureza do voo, da faixa de PMD e da classe atribuída ao aeródromo, conforme publicado pelo COMAER no Diário Oficial da União.

CAPÍTULO VI

FATURAMENTO E MODALIDADES DE COBRANÇA

Art. 40. O faturamento das TAN, TAT APP e TAT ADR é realizado na modalidade a posteriori, ressalvadas as hipóteses de cobrança à vista previstas nos artigos 46 a 49.

Art. 41. A cobrança das Tarifas de Navegação Aérea relativas aos voos internacionais das aeronaves dos Grupos I e II é efetuada segundo os critérios a seguir:

I - para as operações aéreas de aeronaves procedentes do exterior:

a) o PAN deve ser calculado com base na TAN para voos internacionais desde a entrada da aeronave no espaço aéreo controlado pelo Brasil até o aeroporto de chegada em solo brasileiro; e

b) os PAT APP e PAT ADR devem ser calculados com base nas TAT APP e TAT ADR para voos internacionais, conforme a classificação do aeroporto de chegada em solo brasileiro.

II - para as operações aéreas de aeronaves destinadas ao exterior, o PAN deve ser calculado com base na TAN para voos internacionais desde o aeroporto de saída até o limite da FIR, na saída do espaço aéreo controlado pelo Brasil.

III - para as operações aéreas que envolvam decolagem e pouso em solo brasileiro, o PAN deve ser cobrado conforme a tarifa aplicável a voos domésticos, independentemente da nacionalidade da aeronave.

Art. 42. O DECEA possui discricionariedade para alterar a modalidade de cobrança, a fim de viabilizar melhor efetividade no faturamento das Tarifas de Navegação Aérea.

Art. 43. O DECEA efetuará a cobrança de valores não faturados tempestivamente em razão da ausência de informação, observados os limites legais aplicáveis, sem incidência de encargos moratórios.

Seção I Da Modalidade de Cobrança a Posteriori

Art. 44. A cobrança a posteriori para os preços das TAN, TAT APP e TAT ADR é realizada de forma centralizada pelo DECEA.

§ 1º O provedor de serviço poderá realizar a cobrança a posteriori do preço da TAT ADR, desde que solicitada e autorizada pelo DECEA.

§ 2º A cobrança a posteriori deve utilizar, para fins de processamento, as 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 aplicáveis à modalidade à vista.

Art. 45. A modalidade de cobrança a posteriori aplica-se aos proprietários ou exploradores de aeronaves não enquadrados na modalidade de cobrança à vista.

Seção II Da Modalidade de Cobrança à Vista



Art. 46. A cobrança à vista para os preços das TAN, TAT APP e TAT ADR é realizada diretamente no aeródromo pelo órgão arrecadador, ao proprietário ou explorador da aeronave, imediatamente após o pouso ou antes da decolagem.

Art. 47. A modalidade de cobrança à vista se aplica a:

I - aeronaves com matrícula estrangeira classificadas como Grupo II (aeronave de asa fixa que só opera voo não regular, doméstico ou internacional, inclusive táxi aéreo, e que possua configuração máxima certificada de até 19 assentos para passageiros ou por helicópteros);

II - aeronaves com matrícula estrangeira de operador sem cadastro junto ao DECEA; e

III - aeronaves cuja cobrança tenha sido alterada para modalidade à vista, conforme art. 42.

Parágrafo único. A consulta aos operadores cadastrados junto ao DECEA, bem como os que deverão ser objeto de cobrança na modalidade à vista, está disponibilizada aos órgãos arrecadadores no Portal Localidade do DECEA, acessível pela internet.

Art. 48. A cobrança deve corresponder a todas as etapas do voo, abrangendo TAN, TAT APP e TAT ADR.

Art. 49. A cobrança deve ser realizada em moeda corrente nacional.

Seção III Das Isenções

Art. 50. A isenção da cobrança das Tarifas de Navegação Aérea, conforme a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica e a Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, se aplica às seguintes situações:

I - aeronave de propriedade ou operada por aeroclube, quando devidamente registrada no RAB;

II - aeronave de propriedade ou operada por pessoa jurídica de direito público brasileira, civil ou militar, da Administração Direta Federal, Estadual, Municipal ou do Distrito Federal e de seus respectivos órgãos, quando devidamente registrada no RAB;

III - aeronave militar ou pública de país estrangeiro, destinada ao território nacional, em trânsito ou sobrevoos, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento;

IV - aeronave em voos de experiência ou de instrução, conforme formulário eletrônico disponível no Portal de Tarifas do DECEA;

V - aeronave civil engajada em missão de Busca e Salvamento, de Assistência, de Investigação e Acidentes Aeronáuticos e outras de caráter público, quando requisitada pela autoridade competente; e

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

Parágrafo único. As pessoas físicas ou jurídicas beneficiadas pelas isenções previstas 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, exceto em casos de aquisição originária da propriedade.

CAPÍTULO VII

FATURA E PAGAMENTO

Seção I Da Emissão da Fatura e sua Composição

Art. 51. A fatura é emitida mensalmente pelo DECEA, ou por entidade por ele autorizada, referente a um determinado período de operação, com prazo de, no mínimo, 30 (trinta) dias para pagamento, a contar da data de sua emissão.

Parágrafo único. A fatura é emitida sempre que o somatório dos preços pelos serviços prestados pelos órgãos e elos do SISCEAB for igual ou superior ao valor mínimo estabelecido pela Secretaria de Economia, Finanças e Administração da Aeronáutica - SEFA.

Art. 52. A fatura é composta pelo Demonstrativo de Voos e pela Guia de Recolhimento da União - GRU do tipo Cobrança ou invoice.

Seção II Dos Instrumentos de Cobrança



Art. 53. A GRU do tipo Cobrança constitui o instrumento para o pagamento das Tarifas de Navegação Aérea, aplicável aos proprietários ou exploradores de aeronaves com inscrição no CPF ou no CNPJ ou com representação legal no Brasil.

Art. 54. A invoice constitui o instrumento padrão para o pagamento das Tarifas de Navegação Aérea, aplicável aos proprietários ou exploradores de aeronaves estrangeiras.

§ 1º As empresas estrangeiras podem optar pelo pagamento das Tarifas de Navegação Aérea por meio de GRU, desde que possuam inscrição no CNPJ ou representante legal no Brasil.

§ 2º A invoice deverá conter valores expressos em Dólar dos Estados Unidos da América, calculados com base na cotação do Dólar PTAX do dia anterior à data da sua emissão, informada pelo Banco Central do Brasil.

§ 3º As eventuais despesas ou taxas incidentes sobre as operações de pagamento por meio de transferência internacional, caso sejam deduzidas do valor devido ao DECEA, serão cobradas ao proprietário ou explorador da aeronave em fatura vincenda.

§ 4º A invoice pode ser substituída por documento com os dados para pagamento por meio de transferência internacional ou por qualquer outro meio alternativo a ser designado pelo DECEA.

Seção III Da Disponibilização da Fatura e da Ciência do Usuário

Art. 55. A fatura é disponibilizada no Portal de Tarifas do DECEA, acessível pela internet.

Art. 56. O envio da GRU referente à fatura mensal tem por finalidade a constituição do débito.

Art. 57. A GRU deve ser encaminhada ao usuário, preferencialmente, por meio eletrônico.

§ 1º O envio por meio eletrônico é realizado por sistema automatizado com registro de entrega, garantindo a comprovação da remessa.

§ 2º A ausência de endereço eletrônico do usuário implica o envio por um dos seguintes meios de comunicação:

I - por via postal, encaminhada ao endereço físico informado no cadastro do usuário e, na ausência deste, ao endereço registrado na Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC ou na Receita Federal do Brasil - RFB; ou

II - por edital.

§ 3º A ausência de recebimento da fatura, por qualquer dos meios indicados neste artigo, não exime o usuário do pagamento das Tarifas, quando o documento estiver disponível para consulta e pagamento na área logada do usuário no Portal de Tarifas do DECEA, acessível pela internet.

§ 4º As faturas permanecerão disponíveis ao usuário cadastrado no Portal de Tarifas, e o acesso a esses documentos é considerado como ciência inequívoca para a constituição do débito.

§ 5º A utilização cumulativa ou sucessiva dos meios de comunicação previstos neste artigo não invalida o ato de notificação, prevalecendo aquele que primeiro assegurar a ciência do usuário.

Seção IV Do Vencimento da Fatura e das Formas de Pagamento

Art. 58. A data de vencimento da fatura deverá ocorrer em, no mínimo, 30 (trinta) dias a contar da data da emissão da fatura, conforme calendário disponibilizado no Portal de Tarifas do DECEA.

Parágrafo único. Caso o prazo de vencimento ocorra em sábado, domingo ou feriado, o pagamento poderá ser realizado até o primeiro dia útil subsequente.

Art. 59. O pagamento da fatura poderá ser efetuado por meio das seguintes opções:

I - GRU do tipo cobrança, pagável em qualquer instituição bancária;

II - PIX ou cartão de crédito, disponíveis na área logada do usuário no Portal de Tarifas do DECEA por intermédio do PagTesouro;

III - Invoice, pagável por transferência internacional.

Seção V Da Certidão de Nada Consta



Art. 60. A Certidão de Nada Consta tem por finalidade a comprovação da inexistência de débitos vencidos relativos às Tarifas de Navegação Aérea.

Art. 61. A Certidão de Nada Consta pode ser emitida, em formato eletrônico, pelo Portal de Tarifas do DECEA.

Parágrafo único. A certidão terá autenticação digital e validade até o faturamento subsequente, momento em que perderá sua validade em razão da atualização do ciclo de cobrança no sistema eletrônico.

CAPÍTULO VIII

REVISÃO DE COBRANÇA

Art. 62. A revisão de cobrança referente aos movimentos faturados pelo DECEA pode ser solicitada pelo proprietário, operador ou representante legal.

Art. 63. A solicitação de revisão de cobrança deve ser apresentada exclusivamente de forma eletrônica por meio do SAC Tarifas.

§ 1º A solicitação deve ser realizada mediante utilização de formulário específico disponibilizado no Portal de Tarifas do DECEA.

§ 2º O prazo para solicitação de revisão de cobrança é de até 30 (trinta) dias a contar da data do recebimento da fatura.

Art. 64. As solicitações de revisão de cobrança não são 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 operador da aeronave;

IV - em desconformidade quanto à forma de apresentação da solicitação; ou

V - sem apresentação da documentação comprobatória em prazo estipulado pela ATAN.

Art. 65. A ATAN providenciará a abertura individualizada de processo administrativo de gestão relativa à solicitação de revisão apresentada.

Parágrafo único. O prazo para a análise e resposta da solicitação de revisão de cobrança, de acordo com a Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, é de até 30 (trinta) dias a contar da data de abertura de solicitação, o qual poderá ser prorrogado por igual período, desde que motivado.

Art. 66. O pleito pode ter como resultado da análise o deferimento, o deferimento parcial e o indeferimento, o qual culminará nas seguintes medidas:

I - manutenção da cobrança realizada;

II - concessão ou devolução de crédito relativo a valores já pagos; ou

III - anulação ou revogação, total ou parcial, da cobrança.

Art. 67. A apresentação de recurso administrativo é facultada, no caso de indeferimento ou deferimento parcial do pleito.

Parágrafo único. A apresentação de recurso administrativo deve ser realizada pelo envio da petição assinada e instruída com os documentos pertinentes, exclusivamente de forma eletrônica por intermédio do SAC Tarifas, no prazo de 10 (dez) dias a contar da data da ciência da decisão.

Art. 68. O DECEA poderá realizar a revisão de cobrança de ofício, de forma a sanar ocorrência de fatura com inconformidade, observados os limites legais aplicáveis.

CAPÍTULO IX

RECEBIMENTO E DISTRIBUIÇÃO

Seção I Do Recebimento

Art. 69. O DECEA realiza o recebimento das Tarifas de Navegação Aérea por meio de:



I - compensação de GRU do tipo cobrança, PIX, cartão de crédito ou invoice, na modalidade de cobrança a posteriori; ou

II - repasse, na modalidade de cobrança à vista.

Art. 70. O envio das informações de valores cobrados pelos órgãos arrecadadores na modalidade de cobrança à vista e o repasse ao DECEA devem ser realizados mensalmente, por meio do Portal Localidade do DECEA.

§ 1º As informações sobre os valores devem ser encaminhadas até o dia 10 do mês subsequente ao voo realizado.

§ 2º O repasse dos valores informados, descontadas, exclusivamente, as despesas de cobrança, deve ser realizado até o dia 15 do segundo mês subsequente ao voo realizado, por meio de GRU gerada no Portal Localidade do DECEA.

Art. 71. Os valores recebidos em duplicidade, quando identificados pelo DECEA ou solicitados pelo Usuário, serão integralmente devolvidos.

Seção II Da Distribuição

Art. 72. O DECEA deve destinar ao Fundo Aeronáutico ou aos provedores de serviços de navegação aérea, até o vigésimo dia do mês subsequente, os valores de TAN, TAT APP e TAT ADR por ele arrecadados, descontadas as despesas de cobrança incidentes.

§ 1º O DECEA, na modalidade cobrança à vista, deve destinar os valores recebidos pelos órgãos arrecadadores aos demais provedores de serviço no mês subsequente ao seu recebimento.

§ 2º O DECEA pode efetuar recolhimentos e repasses complementares àqueles mencionados no caput, observados os critérios de conveniência e oportunidade, sempre que demonstrado interesse público na continuidade da prestação dos serviços de navegação aérea.

Art. 73. Os provedores de serviço de navegação aérea devem manter os seus dados cadastrais atualizados perante o DECEA, bem como informar o montante relativo aos custos locais, conforme estabelecido em norma específica, sob pena de serem suspensos os repasses previstos.

Parágrafo único. A atualização de dados cadastrais pelos provedores de serviço de navegação aérea deve ser realizada pelo SAC Tarifas.

CAPÍTULO X

INADIMPLEMENTO

Seção I Da Caracterização do Inadimplemento

Art. 74. O usuário que não efetuar o pagamento da fatura relativa às Tarifas de Navegação Aérea na data prevista para o seu vencimento é considerado inadimplente.

Parágrafo único. O inadimplente pode requerer o parcelamento de débitos, o qual será formalizado por meio de instrumento próprio, denominado Termo de Compromisso e Confissão de Débitos - TCCD, observados os critérios e procedimentos regulamentados em norma específica editada pelo DECEA.

Art. 75. O inadimplemento da fatura caracteriza infração às normas e aos preceitos da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, à Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973 e à legislação complementar aplicável.

Seção II Da Atualização do Débito e dos Acréscimos Moratórios

Art. 76. O inadimplemento da fatura implica a atualização do débito, a partir do dia seguinte ao vencimento da obrigação.

§ 1º O débito é atualizado com base na Taxa do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia - SELIC, divulgada pelo Banco Central do Brasil.

§ 2º A atualização do débito é aplicada de forma diária até a data do efetivo pagamento.



§ 3º A conversão para moeda nacional, em caso de pagamento em moeda estrangeira efetuado após o vencimento da fatura, deve observar a cotação oficial de referência do dólar em relação ao Real - PTAX do dia anterior à quitação, com inclusão dos encargos moratórios em cobrança posterior.

§ 4º O disposto neste artigo não se aplica às faturas com vencimento anterior a 2 de outubro de 2025, que continuam sujeitas à atualização pela variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, acrescida de juros de mora de 1% (um por cento) ao mês.

Seção III Das Restrições Operacionais

Art. 77. O inadimplemento da fatura, por mais de 120 dias do vencimento, enseja a suspensão de ofício das autorizações para apresentação de plano de voo, até a regularização integral do débito.

§ 1º A suspensão ocorre independentemente de notificação judicial ou extrajudicial.

§ 2º A suspensão, no caso do Grupo I, é imposta a:

I - pessoa jurídica responsável pelo pagamento da fatura vencida por meio do respectivo designador telegráfico da Organização da Aviação Civil Internacional - OACI; ou

II - matrículas das aeronaves que compõem a respectiva frota, a critério da autoridade competente, observados os princípios da razoabilidade, proporcionalidade, efetividade e do interesse público.

§ 3º A suspensão, no caso do Grupo II, é imposta às matrículas independentemente da transferência de propriedade ou operação, ressalvadas as hipóteses previstas no art. 13, §§ 1º a 5º.

Art. 78. As aeronaves com autorização suspensa para emissão de planos de voo em razão de inadimplemento serão liberadas após a compensação bancária do pagamento integral do débito.

Seção IV Do processo administrativo à PGFN, AGU e JJAER

Art. 79. O DECEA deve instaurar processo administrativo com toda a documentação necessária, caso não tenha havido o pagamento ou o parcelamento do débito.

Art. 80. O DECEA deve encaminhar o processo administrativo à:

I - Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional - PGFN, para inscrição em Dívida Ativa da União;

II - Advocacia-Geral da União - AGU, quando se tratar de empresa estrangeira sem representação no Brasil; e

III - Junta de Julgamento da Aeronáutica - JJAER, quando caracterizada a infração administrativa pelo não pagamento na forma e no prazo estabelecidos, sendo o processo formalizado em face do infrator que deixou de cumprir a obrigação, independentemente do operador cadastrado no RAB.

Art. 81. O usuário deve comunicar ao DECEA a formalização da regularização do débito junto à PGFN ou à AGU, por intermédio do SAC Tarifas, anexando os documentos comprobatórios.

Parágrafo único. A aeronave com autorização suspensa para emissão de plano de voo, cujo débito tenha sido regularizado junto à PGFN ou à AGU, será liberada após a confirmação da regularização pelo DECEA.

Art. 82. O processo administrativo à JJAER tem caráter sancionatório e não afasta a tramitação do processo relativo à cobrança.

CAPÍTULO XI

ATENDIMENTO AO CLIENTE

Art. 83. O atendimento ao cidadão é prestado por meio do Portal de Tarifas do DECEA.

Art. 84. O Portal de Tarifas do DECEA dispõe de:

I - área restrita para usuários e representantes;

II - Serviço de Atendimento ao Cidadão para Tarifas - SAC Tarifas;

III - Portal Localidade para os órgãos arrecadadores;

IV - chat automatizado ou assistente virtual;

V - autoatendimento com respostas para dúvidas frequentes.



Art. 85. O SAC Tarifas é responsável por:

I - receber e registrar, de forma centralizada, protocolos para as demandas relacionadas às Tarifas de Navegação Aérea;

II - fornecer os formulários específicos mencionados nesta Instrução; e

III - assegurar resposta dentro dos prazos estabelecidos, salvo justificativa fundamentada.

CAPÍTULO XII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 86. Os casos não previstos nesta Instrução serão submetidos à apreciação do Diretor- Geral do DECEA.

Republicada por ter saído no DOU de 21/08/2026, Seção 1, pág. 1, com incorreção do original.

Este conteúdo não substitui o publicado na versão certificada.

