



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

PORTARIA DECEA Nº 44/DGCEA, DE 28 DE JANEIRO DE 2011  
Protocolo COMAER nº 67600.001128/2011-63

(\*) Aprova a Instrução Geral relativa à sistemática para a cobrança dos preços referentes às Tarifas de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota e dá outras providências.

**O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO**, no uso de suas atribuições de acordo com os art. 1º e 3º do Decreto nº 65.144, de 12 de setembro de 1969; a Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973; o Decreto-Lei nº 1.896, de 17 de dezembro de 1981; o Decreto nº 86.864, de 21 de janeiro de 1982; a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica); a Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989; e a delegação de competência que lhe foi outorgada pela Portaria nº 932/GC-5, de 23 de dezembro de 2010, resolve:

Art. 1º Aprovar a Instrução Geral relativa à sistemática para a cobrança dos preços referentes às Tarifas de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota (TAN e TAT) devidas pela utilização das instalações e dos serviços e facilidades disponibilizados pelo SISCEAB, destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea.

Art. 2º Ficam revogadas as Portarias DECEA nº 1/VIDEX, de 25 abril de 2003, publicada no Diário Oficial da União (DOU) nº 82, de 30 de abril de 2003; nº 4/SDAD, de 30 de maio de 2005, publicada no DOU nº 104, de 2 de junho de 2005; nº 1/SDAD, de 30 de maio de 2005, publicada no DOU nº 105, de 3 de junho de 2005; nº 331/DGCEA, de 7 de novembro 2008, publicada no DOU nº 221, de 13 de novembro de 2008; nº 387/DGCEA, de 19 de dezembro de 2008, publicada no DOU nº 254, de 31 de dezembro de 2008; e nº 268/DGCEA, de 28 de dezembro de 2009, publicada no DOU nº 248, de 29 de dezembro de 2009.

Art. 3º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação, com efeitos financeiros a contar de 1º de janeiro de 2011.

Ten Brig Ar RAMON BORGES CARDOSO  
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 USO DAS COMUNICAÇÕES E DOS AUXÍLIOS À NAVEGAÇÃO AÉREA EM ROTA

## TÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

### CAPÍTULO I DEFINIÇÕES E CONCEITUAÇÕES

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

**AERÓDROMO CLASSIFICADO** - aeródromo aberto ao tráfego público, classificado pelo DECEA para fins de cobrança das Tarifas de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio e Visuais em Área Terminal de Tráfego Aéreo (TAT).

**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.

**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.

**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.

**COBRANÇA A POSTERIORI** - modalidade preferencial de cobrança das Tarifas de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota, realizada de forma centralizada, exclusivamente pelo DECEA, ou por entidade por ele autorizada.

**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*.

**ESTAÇÃO AERONÁUTICA** - estação terrestre do serviço móvel aeronáutico. Em certos casos, a estação aeronáutica pode estar instalada a bordo de um navio ou de uma plataforma sobre o mar.

**ÓRGÃO ARRECADADOR** - todo órgão ou elo do SISCEAB autorizado a efetuar a cobrança das tarifas TAN e TAT, 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, ou entidade por ele autorizada, na execução da cobrança centralizada das tarifas TAN e TAT, na modalidade “a posteriori”, referente aos movimentos de aeronaves dos GRUPOS I e II em todo o espaço aéreo brasileiro, salvo nos casos excepcionais aplicáveis à cobrança na modalidade “à vista”;

b) a INFRAERO, os administradores de aeródromos classificados e as EPTA instaladas em aeródromos classificados, na qualidade de provedores de serviços de apoio à navegação aérea, nos casos estabelecidos pelo DECEA para a cobrança, na modalidade “à vista”, das tarifas TAN e TAT.

**ÓRGÃO TARIFADOR** - todo órgão do SISCEAB com capacidade de gerar informação de movimento de tráfego de aeronaves no espaço aéreo brasileiro, utilizada para o controle e a fiscalização do Sistema e/ou para a cobrança das tarifas que remuneram os serviços de apoio à navegação aérea em rota e em áreas terminais dos aeroportos. São considerados Órgãos Tarifadores, 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 Aeronáutico (EPTA);

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

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”.

**PAN** - é o preço cobrado dos proprietários ou exploradores de aeronaves, por operação, pela utilização dos serviços e facilidades prestados em rota e remunerados pela Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea (TAN).

**PAT** - é o preço cobrado dos proprietários ou exploradores de aeronaves, por operação, pela utilização dos serviços e facilidades prestados em área terminal de tráfego aéreo, ou em aeródromos, e remunerados pela Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio e Visuais em Área Terminal de Tráfego Aéreo (TAT).

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

**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 ATS onde o mesmo se encontrar instalado. Consiste de uma estação coletora de informações de movimento de tráfego aéreo (microcomputador) com configuração e software apropriados, transceiver e antena de comunicação por satélite, com a finalidade de transmitir os dados de movimentos de Tráfego Aéreo para o BIMTRA.

**TARIFAS DE USO DAS COMUNICAÇÕES E DOS AUXÍLIOS À NAVEGAÇÃO AÉREA EM ROTA (TAN e TAT)** - são aquelas incidentes sobre o proprietário ou explorador da aeronave, devidas pela utilização das instalações, serviços e facilidades destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea no País, proporcionados pelos órgãos do SISCEAB, ou por entidades da Administração Federal Indireta, pelos Governos Estadual e Municipal, ou por Administradores Privados, mediante concessão, permissão ou autorização.

TAN - Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea - é o valor unitário que remunera os custos devidos pela utilização dos serviços e facilidades de controle de tráfego aéreo prestados em rota a uma aeronave de fator peso igual a 1, no percurso de 1 km.

TAT - Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio e Visuais em Área Terminal de Tráfego Aéreo - é o valor unitário que remunera os custos devidos pela utilização dos serviços e facilidades prestados a uma aeronave de fator peso igual a 1, em sua operação na área terminal de um aeródromo classificado.

## 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 das instalações e dos serviços e facilidades destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea disponibilizados pelo SISCEAB e remunerados pelas Tarifas de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota.

Art. 3º 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 tarifadores, 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 e TAT.

Art. 4º 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 cobrança das Tarifas de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea (TAN).

Parágrafo Único. 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 seu Banco de Informações de Movimento do Tráfego Aéreo (BIMTRA).

Art. 5º Compete ao 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. No entanto, caberá aos administradores desses Órgãos disponibilizar para o DECEA, seja no ambiente da TWR, seja na Sala Técnica destinada aos equipamentos aeronáuticos, área física e infraestrutura de rede apropriadas para instalações do sistema coletor, bem como manter a sua segurança e integridade.

## CAPÍTULO III GENERALIDADES

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 (TAN/TAT) relativas aos serviços 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 das instalações, serviços e facilidades, mencionados no inciso II do artigo 10 desta Instrução, neles disponíveis, serão classificados, para fins específicos de cobrança das Tarifas de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio e Visuais em Área Terminal de Tráfego Aéreo (TAT) em:

I - CLASSE A - os aeródromos que dispõem de serviços de controle de aproximação (APP), serviços de controle de aeródromo (TWR) e das seguintes instalações: RADAR, ILS/ALS, VOR/DME, NDB, VASIS ou PAPI;

II - CLASSE B - os aeródromos que dispõem de serviços de controle de aproximação (APP), serviços de controle do aeródromo (TWR) e das seguintes instalações: ILS/ALS ou RADAR, VOR/DME, NDB, VASIS ou PAPI;

III - CLASSE C - os aeródromos que dispõem de serviços de controle de aproximação (APP), serviços de controle de aeródromo (TWR) e das seguintes instalações: VOR/DME, ou RADAR, NDB, VASIS ou PAPI;

IV - CLASSE D - os aeródromos que dispõem de serviços de controle de aproximação (APP) ou serviços de controle de aeródromo (TWR) e procedimentos de aproximação IFR;

V - CLASSE E - os aeródromos que dispõem de Serviços de Informação de Voo de Aeródromo (AFIS) e procedimentos de aproximação IFR; e

VI - CLASSE F - os aeródromos que só dispõem de 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, 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 reclassificação temporária de aeródromos para atender a demandas ocasionais.

§ 7º São considerados aeródromos arrecadadores, para fins de cobrança das Tarifas TAN e TAT na modalidade “à vista”, aqueles aeródromos classificados pelo DECEA, mantidos e explorados:

I - diretamente pela União;

II - pela INFRAERO;

III - pelos Estados ou Municípios; e

IV - por pessoa jurídica de direito público ou privado, exploradora ou administradora de aeródromo e/ou de EPTA devidamente autorizada pelo DECEA.

## TÍTULO II DAS TARIFAS

### CAPÍTULO I DAS TARIFAS DE USO DAS COMUNICAÇÕES E DOS AUXÍLIOS À NAVEGAÇÃO AÉREA EM ROTA (TAN e TAT)

Art. 9º A utilização das instalações e serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea, proporcionadas pelo SISCEAB, está sujeita ao pagamento das “Tarifas de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota”.

Parágrafo Único. As instalações e serviços a que se refere este artigo serão proporcionadas pelos órgãos do SISCEAB, ou por entidades da Administração Federal Indireta, pelos Governos Estadual e Municipal, ou por Administradores Privados devidamente homologados, mediante concessão, permissão ou autorização de uso, expressamente firmada junto ao DECEA.

Art. 10. As Tarifas de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota incidem sobre o proprietário ou explorador da aeronave e são constituídas pelas seguintes tarifas específicas:

I - Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea (TAN) - destina-se a remunerar os seguintes serviços e facilidades de apoio à navegação aérea em rota proporcionados pelo SISCEAB:

a) Serviços de Informação Aeronáutica (AIS);

b) Gerenciamento de Tráfego Aéreo (ATM);

- c) Meteorologia (MET);
- d) Facilidades de Comunicações e Auxílios à Navegação Aérea em Rota (COM);
- e) Busca e Salvamento (SAR); e
- f) Outros Serviços Auxiliares de Proteção ao Voo.

II - Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio e Visuais em Área Terminal de Tráfego Aéreo (TAT) - destina-se a remunerar os seguintes serviços e facilidades de apoio às operações de aeronaves em áreas terminais de tráfego aéreo, proporcionados pelo SISCEAB:

- a) Serviços de Informação Aeronáutica (AIS);
- b) Gerenciamento de Tráfego Aéreo (ATM);
- c) Meteorologia (MET);
- d) Facilidades de Comunicações e Auxílios em Área Terminal de Tráfego Aéreo (COM);
- e) Busca e Salvamento (SAR); e
- f) Outros Serviços Auxiliares de Proteção ao Voo.

## CAPÍTULO II DOS PREÇOS PELA UTILIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

Art. 11. O preço cobrado dos proprietários ou exploradores de aeronaves pela utilização dos serviços e facilidades prestados em rota e remunerados pela Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea (TAN) é denominado PAN.

Art. 12. O preço cobrado dos proprietários ou exploradores de aeronaves pela utilização dos serviços e facilidades prestados em área terminal e remunerados pela Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio e Visuais em Área Terminal de Tráfego Aéreo (TAT) é denominado PAT.

Art. 13. A cobrança dos valores de PAN devidos pelos proprietários ou exploradores de aeronaves pertencentes a empresas de transporte aéreo registradas para as atividades pertinentes ao Grupo I será feita com base na natureza do voo (doméstico ou internacional), no Fator Peso da aeronave (Fp), nas distâncias percorridas em cada região sobrevoada (FIR) e na tarifa correspondente.

Art. 14. A cobrança dos valores de PAT devidos pelos proprietários ou exploradores de aeronaves pertencentes a empresas de transporte aéreo registradas para as atividades pertinentes ao Grupo I será feita com base na natureza do voo (doméstico ou internacional), no Fator Peso da aeronave (Fp), na Classe do aeródromo e na tarifa correspondente.

Art. 15. A cobrança dos valores de PAN e/ou PAT devidos pelos proprietários ou exploradores de aeronaves da Aviação Geral registradas para as atividades pertinentes ao Grupo II será feita na forma de Preço Único, por operação/trecho voado. Os valores dos Preços Únicos de PAN e PAT para as aeronaves da Aviação Geral são os constantes das tabelas de preços aprovadas e publicadas pelo DECEA, estabelecidos em função:

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

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

Art. 16. O Fator Peso da aeronave (Fp) a ser aplicado para efeito de cálculo dos preços de PAN e PAT 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:

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

Art. 17. 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 através da média ponderada da frota de cada empresa, por tipo de aeronave, obtido junto à ANAC.

Parágrafo Único. 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. 18. O Peso Máximo de Decolagem (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 seu Manual de Voo.

Art. 19. Caso o PMD esteja expresso em libras, será convertido para quilogramas, mediante a aplicação do fator de conversão: 0,4536.

Art. 20. A faixa de PMD a ser considerada para efeito de cobrança dos Preços Únicos de PAN e PAT relativos às operações de aeronaves da Aviação Geral registradas para as atividades pertinentes ao Grupo II será aquela constante das tabelas de preços aprovadas e publicadas pelo DECEA.

Art. 21. A Classe do aeródromo a ser considerada, seja para efeito de cobrança do PAT relativo 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 de PAT 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 (TAN)

Art. 22. A Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea (TAN):

I - é o valor unitário que remunera os custos devidos pela utilização dos serviços e facilidades relacionados no inciso I do Art. 10 desta Instrução, prestados a uma aeronave de fator peso igual a 1, no percurso de 1 km; e

II - é fixada segundo a natureza do voo (doméstico ou internacional), com valores específicos para cada FIR, em função dos serviços e facilidades disponíveis na respectiva Região de Informação de Voo.

Art. 23. O preço a ser cobrado dos proprietários ou exploradores de aeronaves pela utilização dos serviços e facilidades prestados em rota e remunerados pela TAN é denominado PAN e será calculado da seguinte forma:

I - das 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 sobrevoada (FIR) pelas respectivas tarifas, domésticas ou internacionais, ou seja:

$$PAN = Fp \sum D_i T_i$$

Sendo:

PAN = Preço a ser cobrado pelo serviço prestado;

Fp = Fator Peso da aeronave;

I = Indicativo da(s) Região(ões) de Informação de Voo sobrevoada(s);

D<sub>i</sub> = Distância, expressa em quilômetros, medida na Região de Informação de Voo “i”, entre:

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

T<sub>i</sub> = Tarifa, doméstica ou internacional, correspondente à Região de Informação de Voo “i”.

**NOTA 1.** 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;

2. 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;
3. O cálculo da distância a que se refere a “Nota 1”, acima, deverá ser efetuado de acordo com um aplicativo 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 ao PAT de pouso e de decolagem; e
4. Não serão descontados os 20 (vinte) quilômetros nas operações de sobrevoos sem pouso.

II - das aeronaves da Aviação Geral registradas para as atividades pertinentes ao GRUPO II, na forma de PREÇO ÚNICO, segundo as tabelas de preços aprovadas e publicadas pelo DECEA, em função da faixa de PMD e da natureza do voo (doméstico ou internacional).

Art. 24. O sobrevoos do espaço aéreo brasileiro, sem pouso no território nacional, implicará o pagamento do PAN, com base na tarifa para voos internacionais.

Art. 25. 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 - das aeronaves de marcas de nacionalidade e matrícula estrangeiras registradas para as atividades pertinentes à Aviação Geral Internacional (Grupo II), quando executarem sobrevoos no espaço aéreo brasileiro sem pouso no território nacional.

CAPÍTULO IV  
DA TARIFA DE USO DAS COMUNICAÇÕES E DOS AUXÍLIOS-RÁDIO E VISUAIS EM  
ÁREA TERMINAL DE TRÁFEGO AÉREO (TAT)

Art. 26. A Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio e Visuais em Área Terminal de Tráfego Aéreo (TAT):

I - é o valor unitário que remunera os custos devidos pela utilização dos serviços e facilidades relacionados no inciso II do Art. 10 desta Instrução, prestados a uma aeronave de fator peso igual a 1, em sua operação na área terminal de um aeródromo classificado; e

II - é 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, nas facilidades e nos auxílios para a aproximação, pouso, decolagem e subida nele disponíveis.

Art. 27. O preço a ser cobrado dos proprietários ou exploradores de aeronaves, pela utilização dos serviços e facilidades prestados em área terminal e remunerados pela TAT é denominado PAT e será calculado da seguinte forma:

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

$$PAT = Fp \times T_t$$

Sendo:

PAT = Preço a ser pago pelo serviço prestado;

Fp = Fator Peso da aeronave; e

T<sub>t</sub> = Valor da Tarifa, doméstica ou internacional, fixada para a Classe do aeródromo.

II - das aeronaves da Aviação Geral registradas para as atividades pertinentes ao GRUPO II: na forma de PREÇO ÚNICO, segundo as tabelas de preços aprovadas e publicadas pelo DECEA, em função da faixa de PMD da aeronave, da Classe do aeródromo e da natureza do voo (doméstico ou internacional).

Art. 28. O PAT não será cobrado nos aeroportos não classificados.

TÍTULO III  
DA COBRANÇA

CAPÍTULO I  
DA SISTEMÁTICA PARA A COBRANÇA DAS TARIFAS

Art. 29. A cobrança dos preços pela utilização dos serviços e facilidades de apoio à navegação aérea prestados pelo SISCEAB e remunerados pelas Tarifas de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota (TAN e TAT) se processa nas modalidades: *a posteriori* ou “à vista”.

Art. 30. 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 e TAT, com base nos dados reais do movimento do tráfego aéreo brasileiro coletados nos órgãos tarifadores, referentes às operações das aeronaves dos GRUPOS I e II, salvo nos casos excepcionais aplicáveis à cobrança na modalidade “à vista”.

Art. 31. 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 quando o proprietário ou explorador da aeronave, pessoa física ou jurídica, tenha perdido a prerrogativa da cobrança “a posteriori”.

Art. 32. A cobrança, nas modalidades *a posteriori* ou “à vista”, das Tarifas TAN e TAT 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. O PAT deverá ser calculado com base na tarifa TAT 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. O PAT deverá ser calculado com base na tarifa TAT 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 e o PAT serão calculados com base nas tarifas TAN e TAT para voos internacionais;

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

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

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

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

## CAPÍTULO II DA COBRANÇA *A POSTERIORI*

Art. 33. A cobrança “a posteriori” constitui prerrogativa concedida aos proprietários e/ou exploradores de aeronaves, para pagamento dos serviços prestados pelo 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. 34. 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, referentes às operações aéreas não abrangidas em Notas de Cobrança anteriormente emitidas para o proprietário ou explorador da aeronave;

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

III - quadrimestralmente, para as aeronaves de marcas de nacionalidade e matrícula brasileiras registradas para as atividades pertinentes ao GRUPO II (Aviação Geral), quando a somatória dos preços pelos serviços a elas prestados pelo SISCEAB, referentes às operações aéreas realizadas pelo proprietário ou explorador da aeronave e não faturadas nos últimos 4 (quatro) meses, não houver atingido o valor mínimo estabelecido pelo DECEA para a emissão automática de Notas de Cobrança.

Art. 35. 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, para conversão em moeda nacional corrente pela taxa de câmbio comercial de venda de fechamento do dia anterior à data da emissão da Nota de Cobrança, informada pelo Banco Central do Brasil.

Art. 36. 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, acrescido das respectivas taxas, para pagamento em agência bancária no exterior, por meio de *swift code*, com conversão para a moeda nacional corrente pela taxa de câmbio comercial de venda relativo à Operação de Câmbio junto ao Banco do Brasil.

Parágrafo Único. As despesas e taxas eventuais incidentes sobre a operação *SWIFT* e/ou sobre a operação de câmbio, caso sejam deduzidas do valor devido ao DECEA, serão cobradas ao proprietário ou explorador da aeronave em Nota de Cobrança futura.

Art. 37. 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 pelo SISCEAB cobrados *a posteriori*.

Art. 38. 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 penalidades aplicáveis.

Art. 39. Nas operações de *leasing*, reserva de domínio, arrendamento e cessão em comodato, a cobrança será feita ao explorador da aeronave.

Art. 40. Para as aeronaves em processo de importação já autorizado pela Comissão de Coordenação do Transporte Aéreo Civil (COTAC) a cobrança será feita ao importador.

Art. 41. Para as aeronaves de fabricação nacional, quando sob responsabilidade de revendedor autorizado, a cobrança será feita a esse revendedor.

Art. 42. Os juros decorrentes de atrasos no pagamento da Nota de Cobrança serão incluídos em cobrança posterior, à taxa de 1% ao mês, *pro rata die*.

### CAPÍTULO III DA COBRANÇA À VISTA

Art. 43. A cobrança à vista constitui modalidade de cobrança de caráter excepcional, na qual o pagamento dos valores devidos pela utilização das instalações, serviços e facilidades proporcionados pelo 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, definido e disponibilizado pelo DECEA. Aplica-se nos seguintes casos:

I - para as aeronaves pertencentes a empresas aéreas registradas para as atividades do GRUPO I, quando:

a) a aeronave pertencer à empresa aérea estrangeira, realizando voo não-regular internacional de carga ou charter, quando não possuir cadastro junto ao RAB;

b) por decisão do DECEA, a empresa perder a prerrogativa do pagamento *a posteriori*.

II - para as aeronaves da Aviação Geral registradas para as atividades pertinentes ao Grupo II, quando:

a) 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;

b) por decisão do DECEA, o proprietário ou explorador de aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula brasileiras perder a prerrogativa do pagamento *a posteriori*.

Art. 44. A cobrança “à vista” a que se refere o artigo anterior será feita diretamente nos aeródromos classificados, pelo respectivo órgão arrecadador, e abrangerá as tarifas TAN e TAT, 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 possuir cadastro junto ao RAB;

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 possuir cadastro junto ao RAB;

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 Na cobrança das operações de voos e/ou trechos internacionais, os pagamentos à vista deverão ser realizados com base no valor do dólar dos Estados Unidos, convertido para a moeda nacional corrente pela taxa de câmbio comercial de venda de fechamento do dia anterior à data do pagamento, informada pelo Banco Central do Brasil.

§ 2º As informações relacionadas aos valores de PAN e PAT arrecadados na modalidade de cobrança “à vista” pela INFRAERO e/ou por outras administradoras de aeroportos 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), valor dos adicionais correspondentes, valores totais e valores retidos pela administradora.

§ 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 conforme modelo atual até que o DECEA estabeleça novas instruções a respeito.

#### CAPÍTULO IV DAS ISENÇÕES

Art. 45. Ficam isentas do recolhimento das tarifas TAN e TAT as aeronaves:

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

II - privadas brasileiras utilizadas em serviços 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 voo de retorno, por motivos de ordem técnica ou meteorológica;

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.

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

§ 2º Salvo as isenções previstas em lei, nenhuma pessoa física ou jurídica de direito público ou privado poderá eximir-se do recolhimento dos preços decorrentes das tarifas TAN e TAT e seus adicionais correspondentes.

#### CAPÍTULO V DO PROCESSAMENTO APÓS O RECEBIMENTO

Art. 46. O DECEA repassará à Secretaria de Economia e Finanças da Aeronáutica (SEFA), à INFRAERO e às demais administradoras de aeródromos, até o décimo

dia útil subsequente a cada decêndio, as parcelas dos valores arrecadados a elas destinados pela legislação específica sobre o assunto, descontadas as despesas relativas à cobrança.

Parágrafo Único. Os valores arrecadados pela INFRAERO e demais administradoras de aeródromos, referentes às cobranças “à vista” por elas realizadas, deverão ser recolhidos ao DECEA, em conta especificada para esse fim, até o décimo dia útil subsequente a cada decêndio, descontadas as parcelas correspondentes aos serviços por elas prestados, conforme instruções específicas sobre o assunto.

## CAPÍTULO VI DA COBRANÇA DAS INADIMPLÊNCIAS

Art. 47. Para fins desta Instrução, considera-se inadimplente o usuário que não efetue a quitação da Nota de Cobrança relativa aos preços PAN e/ou PAT, dentro do prazo de 30 (trinta) dias previsto para o seu vencimento.

Art. 48. O atraso no pagamento da Nota de Cobrança, após esgotado o prazo previsto para o seu vencimento, acarretará a incidência de correção monetária e juros de mora de 1% (um por cento) ao mês, *pro rata die*, sobre o valor do principal.

Art. 49. Após 10 (dez) dias do vencimento da Nota de Cobrança, caso não tenha sido identificada a sua quitação, o DECEA, por intermédio da Assessoria para Assuntos de Tarifas de Navegação Aérea (ATAN), emitirá uma “Notificação de Cobrança Administrativa”, a ser encaminhada ao usuário inadimplente.

Art. 50. Caso o usuário tenha interesse em apresentar justificativas ou contestações em relação às cobranças efetuadas, deverá encaminhar solicitação de revisão ao DECEA, nos termos previstos no Capítulo VII, do Título III, desta Instrução.

Art. 51. O não recolhimento das tarifas de que trata esta Instrução no prazo de até 30 (trinta) dias após o vencimento da Nota de Cobrança caracteriza infração às normas e aos preceitos do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) e sua legislação complementar, bem como do Decreto-Lei nº 1.896/1981.

Art. 52. Caracterizada a infração, o DECEA, por intermédio da ATAN, solicitará ao Agente de Controle Interno (ACI) a instauração de um Processo Administrativo de Cobrança e encaminhará cópia do processo à Junta de Julgamento da Aeronáutica (JJAER) para a adoção das providências administrativas pertinentes, nos termos da legislação vigente.

Art. 53. A autuação de usuário infrator não implica a interrupção do Processo Administrativo de Cobrança, permanecendo o DECEA com a responsabilidade de adotar todas as providências administrativas ao seu alcance para buscar a quitação dos débitos junto aos usuários devedores, inclusive mediante a formalização de Instrumento próprio para confissão do débito e parcelamento do saldo devedor, acrescido de correção monetária e juros de mora de 1% (um por cento) ao mês, *pro rata die*, mais multa de 2% (dois por cento).

Art. 54. O usuário infrator autuado, independentemente da cobrança pela inadimplência, estará sujeito às sanções estabelecidas no inciso II (suspensão das Concessões ou Autorizações) e no inciso III (cancelamento sumário das Concessões ou Autorizações), ambos do Art. 6º da Lei nº 6.009/73.

Art. 55. Quando esgotados todos os recursos administrativos disponíveis no âmbito do DECEA para o recebimento e quitação dos débitos de usuário inadimplente, serão

adotadas as medidas necessárias visando à remessa do respectivo Processo Administrativo de Cobrança à Advocacia Geral da União (AGU), para cobrança judicial.

## CAPÍTULO VII DA REVISÃO DA COBRANÇA

Art. 56. 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 pelo SISCEAB e remunerados pelas tarifas TAN e TAT.

Art. 57. As solicitações de revisão de cobrança deverão ser encaminhadas ao DECEA, por meio de documento específico, conforme modelo em anexo (Apêndice I).

Art. 58. O DECEA recepcionará as justificativas ou contestações apresentadas pelos usuários, providenciará a análise e o julgamento das solicitações de revisão de cobrança e informará ao reclamante, oportunamente, por meio de Notificação de Decisão, o resultado da análise e as medidas que serão adotadas.

Parágrafo Único. A justificativa ou contestação deverá ser protocolizada no protocolo geral do DECEA.

Art. 59. A justificativa ou contestação não será conhecida quando oferecida:

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

Art. 60. Do julgamento das solicitações de revisão poderá resultar, isolada ou concomitantemente:

- I - manutenção da cobrança realizada;
- II - revisão do valor, com a reparação da cobrança indevida;
- 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.

Art. 61. Não se aplicam às solicitações de revisão das cobranças dos serviços prestados pelo SISCEAB as disposições previstas na Portaria nº 712/SIE, de 29 de outubro de 1999, do DAC.

## CAPÍTULO VIII DOS ADICIONAIS TARIFÁRIOS

Art. 62. Sobre os valores das Tarifas de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota (TAN e TAT) incide o adicional tarifário - ATAERO, criado pela Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, no percentual de 50% (cinquenta por cento).

Parágrafo Único. A sistemática de cobrança e de recolhimento do adicional a que se refere este artigo será a mesma empregada para a cobrança das respectivas tarifas TAN e TAT, nos termos desta Instrução.



## CAPÍTULO IX DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 63. 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 e TAT e seus adicionais correspondentes permanecem vinculados à aeronave.

Art. 64. Os recursos financeiros oriundos da arrecadação dos preços decorrentes das tarifas TAN e TAT e seus adicionais correspondentes constituem receitas do efetivo provedor dos serviços de apoio à navegação aérea (DECEA, entidades da Administração Federal Indireta, Governos Estadual e Municipal, ou Administradores Privados), na forma regulamentada em legislação específica.

Art. 65. Os valores das tarifas a que se refere esta Instrução serão fixados para os voos domésticos em moeda nacional e para os voos internacionais em dólar dos Estados Unidos.



**INSTRUÇÕES DE PREENCHIMENTO PARA O APENDICE I**  
**EMPRESA DO GRUPO I – Empresas de linhas regulares ou não-regular em vô charter ou carga.**  
**AERONAVE DO GRUPO II – Aeronaves da Aviação Geral: pública, privada, instrução, táxi aéreo, serviços aéreos especializados, etc.**

CAMPOS	PREENCHIMENTO – GRUPO I	PREENCHIMENTO – GRUPO II
FOLHA Nº	Número da folha e do total de folhas (Ex.: ½).	Número da folha e do total de folhas (Ex.: i/2).
EMPRESA OU PROPRIETÁRIO ANV GRUPO II	Nome da Empresa do GRUPO I	Nome da Empresa ou do proprietário da ANV GRUPO II
DATA	Não precisa preencher	Colocar as marcas da ANV (prefixo) PT .....
NOTA DE COBRANÇA	Dia, mês e ano do preenchimento deste documento	Dia, mês e ano do preenchimento deste documento
DATA DE EMISSÃO E DE PAG <sup>TO</sup>	Número da Nota de Cobrança em reclamação	Número da Nota de Cobrança em reclamação
QUINZENA	Datas referentes à Nota de Cobrança reclamada	Datas referentes à Nota de Cobrança reclamada
VALOR TOTAL DO CRÉDITO	Assinalar com um X conforme a quinzena	Não precisa preencher
MÊS DE REFERÊNCIA	Soma de todos os créditos: Pouso, PAN, PAT e Permanência	Soma de todos os créditos: Pouso, PAN, PAT e Permanência
Nº ORD.	Mês de competência indicado no Demonstrativo anexo à Nota de Cobrança	Mês de competência indicado no Demonstrativo anexo à Nota de Cobrança
Nº DO VÔO	Numerar os itens em ordem crescente	Numerar os itens em ordem crescente
DATA E HORA DE POUSO	Número de quatro dígitos referente ao vôo reclamado	Não preencher
AEROP DE ORIGEM	Data e hora da realização do pouso, indicada no Demonstrativo	Data e hora da realização do pouso, indicada no Demonstrativo
AEROP DE POUSO	Colocar o indicador ICAO (quatro letras) do ARPT de procedência	Colocar o indicador ICAO (quatro letras) do ARPT de procedência
AEROP DE DESTINO	Colocar o indicador ICAO (quatro letras) do aeroporto de pouso	Colocar o indicador ICAO (quatro letras) do aeroporto de pouso
NV – NATUREZA DO VÔO	Colocar o indicador ICAO (quatro letras) do aeroporto de destino	Colocar o indicador ICAO (quatro letras) do aeroporto de destino
TIPO ICAO DA AERONAVE	Colocar <b>D</b> para vôo doméstico e <b>I</b> para internacional	Colocar <b>D</b> para vôo doméstico e <b>I</b> para internacional
VALOR DO POUSO, PAN, PAT E PERMANÊNCIA	Copiar o tipo da ANV do Demonstrativo anexo à Nota de Cobrança	Copiar o tipo da ANV do Demonstrativo anexo à Nota de Cobrança
HISTÓRICO DO ERRO	Valor do crédito solicitado	Valor do crédito solicitado
	PREENCHER CONFORME EXEMPLOS ABAIXO: Hotran cancelado em ....(data); voo cancelado; - voo não realizado; trecho cancelado (Ex.: SBGL/SBSP) cobrado 1h de Pátio, correto 1h de Estadia cobrado 16 de Estadia, correto 6h. cobrança indevida de Pouso; cobrança indevida de PAN; cobrança indevida de PAT; cobrança indevida de Estadia ou de pátio troca de aeronave, (Exp.: de B707 para B747) cobrança internacional, correto doméstica vôo incluído em BAV e não realizado ou cobrado cobrado em duplicidade com a Nota de Cobrança nº ..... cobrado em duplicidade com o vôo nº ..... data; ..... cancelado no BAV e cobrado redução de cabotagem, de tarifa promocional não concedida.	PREENCHER CONFORME EXEMPLOS ABAIXO: Vôo não realizado cobrado em duplicidade com a Nota de Cobrança nº ..... cobrança internacional, correto doméstico cobrança indevida de PAN, sendo plataformas ou helipontos não constante do ROTAER, indicar as coordenadas cobrança indevida de PAT cobrança indevida de Pátio de Manobras cobrança indevida de Estadia, cobrança de 700h, correto 7h. troca de marcas (prefixo) da aeronave aeronave isenta das tarifas, aeronave acidentada troca de proprietário; vôo de instrução; aeronave de aeroclube, de escola de aviação, de governo do Est. Aeronave hangarada no aeroclube, em oficina de manutenção, em hangar próprio, em hangar de terceiros com contrato permitindo.

Nota: Outros casos não previstos, especificar o erro no histórico.