

**MINISTÉRIO DA DEFESA  
COMANDO DA AERONÁUTICA**



**PROTEÇÃO AO VOO**

**ICA 63-13**

**PROCEDIMENTOS DOS ÓRGÃOS DO SISCEAB  
RELACIONADOS COM AVOEM, AVANAC E AVOMD**

**2013**

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



**PROTEÇÃO AO VOO**

ICA 63-13

**PROCEDIMENTOS DOS ÓRGÃOS DO SISCEAB  
RELACIONADOS COM AVOEM, AVANAC E AVOMD**

2013



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

PORTARIA DECEA Nº 111 /SDOP, DE 11 DE NOVEMBRO DE 2013.

Aprova a reedição da ICA 63-13,  
“Procedimentos dos Órgãos do SISCEAB  
Relacionados com AVOEM, AVANAC e  
AVOMD”.

**O CHEFE DO SUBDEPARTAMENTO DE OPERAÇÕES DO DECEA,**  
no uso das atribuições que lhe confere o art. 1º, inciso III, Portaria nº 39-T/DGCEA, de 16 de  
abril de 2013, resolve:

Art. 1º Aprovar a reedição da ICA 63-13 “Procedimentos dos Órgãos do  
SISCEAB Relacionados com AVOEM, AVANAC e AVOMD”, que com esta baixa.

Art. 2º Esta Instrução entra em vigor na data da sua publicação.

Art. 3º Revoga-se a Portaria DECEA N.º 691/OPM1, de 8 de dezembro de 2011,  
publicada no BCA nº 48, de 09 de março de 2012.

(a) Brig Ar JOSÉ ALVES CANDEZ NETO  
Chefe do Subdepartamento de Operações do DECEA

(Publicado no BCA nº 228, de 28 novembro de 2013)



## SUMÁRIO

<b>1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES</b> .....	7
1.1 <u>FINALIDADE</u> .....	7
1.2 <u>ÂMBITO</u> .....	7
<b>2 DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS</b> .....	8
2.1 <u>DEFINIÇÕES</u> .....	8
2.2 <u>ABREVIATURAS</u> .....	11
<b>3 DO ESPAÇO AÉREO E SEU USO PARA FINS AERONÁUTICOS</b> .....	12
3.1 <u>SOBERANIA</u> .....	12
3.2 <u>SOBREVOO DO ESPAÇO AÉREO</u> .....	12
3.3 <u>APLICABILIDADE DAS AUTORIZAÇÕES DE VOO</u> .....	13
<b>4 DA AUTORIZAÇÃO</b> .....	15
4.1 <u>DO EMAER</u> .....	15
4.2 <u>DO SISTEMA DE AVIAÇÃO CIVIL</u> .....	15
4.3 <u>DO MINISTÉRIO DA DEFESA</u> .....	15
<b>5 VALIDADE</b> .....	16
<b>6 DAS AERONAVES EM EMERGÊNCIA</b> .....	17
<b>7 ATRIBUIÇÕES DOS ÓRGÃOS DO SISCEAB</b> .....	18
7.1 <u>CENTRO DE OPERAÇÕES MILITARES (COPM)</u> .....	18
7.2 <u>CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA (ACC)</u> .....	18
7.3 <u>CONTROLE DE APROXIMAÇÃO (APP), TORRE DE CONTROLE DE AERÓDROMO (TWR) E ESTAÇÃO DE TELECOMUNICAÇÕES AERONÁUTICAS (CS)</u> .....	20
7.4 <u>SALA DE INFORMAÇÕES AERONÁUTICAS (AIS)</u> .....	20
7.5 <u>CENTRO DE GERENCIAMENTO DA NAVEGAÇÃO AÉREA (CGNA)</u> .....	21
<b>8 DISPOSIÇÕES GERAIS</b> .....	22
<b>9 DISPOSIÇÕES FINAIS</b> .....	23



## **1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

### **1.1 FINALIDADE**

A presente Instrução tem por finalidade regular os procedimentos relacionados à autorização de voo no espaço aéreo brasileiro, com ou sem pouso no território subjacente, para as aeronaves militares e civis públicas estrangeiras, para as civis nacionais e estrangeiras que estiverem transportando explosivo e/ou material bélico, autorizadas pelo Estado-Maior da Aeronáutica, bem como para as civis privadas nacionais e estrangeiras autorizadas pela Agência Nacional de Aviação Civil e pelo Ministério da Defesa.

### **1.2 ÂMBITO**

A presente Instrução aplica-se a todos os Órgãos do Comando da Aeronáutica envolvidos com a autorização, o controle, a fiscalização, a supervisão e o apoio pertinentes ao voo no espaço aéreo brasileiro, com ou sem pouso no território subjacente.

Aplica-se, também, no que lhes diz respeito, a outras organizações não pertencentes ao COMAER, por lhes requerer procedimentos a serem adotados, com referência ao voo no espaço aéreo brasileiro, com ou sem pouso no território subjacente.

## **2 DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS**

### **2.1 DEFINIÇÕES**

#### **2.1.1 AEROLEVANTAMENTO**

Conjunto de operações aéreas para obtenção e registro de dados da parte terrestre, aérea ou marítima do território nacional, bem como das águas jurisdicionais brasileiras, com o emprego de sensores ou equipamentos instalados em plataforma aérea, complementada por operações técnicas decorrentes e a distribuição desses dados.

#### **2.1.2 AERONAVES CIVIS**

As aeronaves civis classificam-se em públicas e privadas:

- a) as públicas são as destinadas ao serviço do Estado, inclusive as requisitadas na forma da lei; e
- b) todas as demais aeronaves são civis privadas.

Para fins desta Instrução, são consideradas aeronaves civis públicas estrangeiras todas as civis utilizadas para o transporte dos Chefes de Estado e as que, sendo de propriedade do Estado, estejam a serviço da administração direta federal.

#### **2.1.3 AERONAVES MILITARES**

São consideradas aeronaves militares todas as integrantes das Forças Armadas e as civis utilizadas para missões militares.

#### **2.1.4 AEROPORTO INTERNACIONAL**

Aeroporto situado no território nacional e designado pela ANAC como sendo de entrada e saída do tráfego aéreo internacional, onde são satisfeitas as formalidades de alfândega, polícia, saúde pública, quarentena agrícola e animal e demais formalidades.

#### **2.1.5 AUTORIDADE AERONÁUTICA MILITAR**

O Comandante da Aeronáutica atuará como autoridade militar, conforme disposto na Lei Complementar nº 97/1999, alterada pela Lei Complementar nº 136/2010.

#### **2.1.6 AUTORIDADE DE AVIAÇÃO CIVIL**

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) atuará como autoridade de aviação civil, conforme o disposto na Lei nº 11.182/2005 e Decreto nº 5.731/2006.

#### **2.1.7 AUTORIZAÇÃO DE VOO DO ESTADO-MAIOR DA AERONÁUTICA (AVOEM)**

Nome dado à autorização de voo no espaço aéreo brasileiro, com ou sem pouso no território subjacente, emitida pelo Estado-Maior da Aeronáutica às aeronaves militares e civis públicas estrangeiras, bem como às civis nacionais e estrangeiras que estiverem transportando explosivos e/ou material bélico.



### **2.1.8 AUTORIZAÇÃO DE VOO DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (AVANAC)**

Nome dado à autorização de voo no espaço aéreo brasileiro, com ou sem pouso no território subjacente, emitida pela Agência Nacional de Aviação Civil.

### **2.1.9 AUTORIZAÇÃO DE VOO DO MINISTÉRIO DA DEFESA (AVOMD)**

Nome dado à autorização de voo no espaço aéreo brasileiro, com ou sem pouso no território subjacente, emitida pelo Ministério da Defesa.

### **2.1.10 CARGAS PERIGOSAS**

São consideradas como tal as substâncias e artigos capazes de colocar em risco a saúde, a segurança, propriedade ou meio ambiente e que são listadas e classificadas no Capítulo 3, do Anexo 18 à Convenção de Aviação Civil Internacional (CACI).

### **2.1.11 CENTRO DE OPERAÇÕES DE DEFESA AEROESPACIAL (CODA)**

Órgão encarregado de exercer a supervisão e a coordenação centralizada das ações de defesa aeroespacial em todo o território nacional, ligando-se diretamente ao EMAER e à ANAC para o desempenho da atividade prevista nesta Instrução.

### **2.1.12 CENTRO DE OPERAÇÕES MILITARES (COpM)**

Órgão encarregado de assegurar a condução das operações de defesa aeroespacial, bem como o controle da circulação operacional militar (COM), na área dentro de sua respectiva Região de Defesa Aeroespacial (RDA), ligando-se diretamente ao CODA para o desempenho da atividade prevista nesta Instrução.

### **2.1.13 DCERTA**

O Decolagem Certa (DCERTA) é um sistema informatizado de acompanhamento e verificação da regularidade de certificados e licenças de aeronaves, tripulações técnicas e aeródromos de destino, com base nos dados informados no plano de voo.

### **2.1.14 HORÁRIO DE TRANSPORTE (HOTRAN)**

É o registro em sistema eletrônico da ANAC, caracterizado por um código identificador - número HOTRAN -, que especifica uma operação aérea regular (ou um conjunto de operações) solicitada por uma empresa de transporte aéreo regular.

### **2.1.15 JUNTA DE JULGAMENTO DA AERONÁUTICA**

Órgão encarregado de apurar, julgar administrativamente e aplicar as penalidades previstas na Lei nº 7.565/1986 e na legislação complementar, por infrações de tráfego aéreo e descumprimento das normas que regulam o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB).

### **2.1.16 NACIONALIDADE DA AERONAVE**

A aeronave possui a nacionalidade do Estado em que estiver matriculada.

### **2.1.17 OPERADOR DE AERÓDROMO**

Toda pessoa, natural ou jurídica, a quem a ANAC tenha outorgado o direito de administrar ou prestar serviços em aeródromo público ou privado, próprio ou não, com ou sem fins lucrativos.

### **2.1.18 SERVIÇOS AÉREOS**

Os serviços aéreos compreendem os serviços aéreos privados e os serviços aéreos públicos.

### **2.1.19 SERVIÇOS AÉREOS PRIVADOS**

São os realizados sem remuneração, em benefício do próprio operador, compreendendo as seguintes atividades aéreas:

- a) de recreio ou desportivas;
- b) de transporte reservado do proprietário ou operador da aeronave; e
- c) de serviços aéreos especializados, realizados em benefício exclusivo do proprietário ou do operador da aeronave.

### **2.1.20 SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS**

Abrangem os serviços especializados públicos e os serviços de transporte aéreo público de passageiros, cargas ou mala postal, regular ou não-regular, doméstico ou internacional.

### **2.1.21 SERVIÇO DE TÁXI AÉREO**

Modalidade de transporte aéreo público não-regular, de passageiro ou carga, realizado mediante remuneração convencionada entre o usuário e o transportador, visando proporcionar atendimento imediato, independentemente de horário percurso ou escala.

### **2.1.22 VOO DE FORMAÇÃO OU EM GRUPO**

É aquele realizado por aeronaves que mantêm um espaçamento reduzido entre si, mediante contínua observação das outras aeronaves do grupo, em que:

- a) os movimentos do grupo são comandados pela aeronave líder; e
- b) a responsabilidade de manter as separações dentro da formação compete ao piloto de cada aeronave.

**2.2 ABREVIATURAS**

AIS	- Informações Aeronáuticas
ANAC	- Agência Nacional de Aviação Civil
APP	- Controle de Aproximação
ATC	- Controle de Tráfego Aéreo
ATS	- Serviço de Tráfego Aéreo
AVANAC	- Autorização de Voo da Agência Nacional de Aviação Civil
AVO	- Autorização de Voo
AVOEM	- Autorização de Voo do Estado-Maior da Aeronáutica
AVOMD	- Autorização de Voo do Ministério da Defesa
AVOREL	- Relatório de Sobrevoos
CGNA	- Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea
CHG	- Mensagem de Modificação
CNL	- Mensagem de Cancelamento de Plano de Voo
CODA	- Centro de Operações de Defesa Aeroespacial
COMAER	- Comando da Aeronáutica
COMAR	- Comando Aéreo Regional
COMDABRA	- Comando de Defesa Aeroespacial Brasileiro
COpM	- Centro de Operações Militares
DCERTA	- Decolagem Certa
DLA	- Mensagem de Atraso
EMAER	- Estado-Maior da Aeronáutica
FIR	- Região de Informação de Voo
FPL	- Mensagem de Plano de Voo Apresentado
HOTRAN	- Horário de Transporte
MD	- Ministério da Defesa
NOSDA	- Normas Operacionais do Sistema de Defesa Aeroespacial

### **3 DO ESPAÇO AÉREO E SEU USO PARA FINS AERONÁUTICOS**

#### **3.1 SOBERANIA**

O Brasil exerce completa e exclusiva soberania sobre o espaço aéreo sobrejacente ao seu território e mar territorial.

#### **3.2 SOBREVOO DO ESPAÇO AÉREO**

**3.2.1** Nenhuma aeronave militar ou civil pública estrangeira poderá, sem autorização do EMAER, voar no espaço aéreo brasileiro ou aterrisar no território subjacente.

**3.2.2** Toda aeronave proveniente do exterior, com destino ao Brasil ou em trânsito, fará o primeiro pouso e a última decolagem em aeroporto internacional.

**3.2.3** As aeronaves civis e militares, nacionais ou estrangeiras, que estiverem penetrando ou evoluindo no espaço aéreo brasileiro deverão cumprir as regras de sobrevoos do território nacional e as normas de tráfego aéreo vigentes.

**3.2.4** 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.

**3.2.5** É livre o tráfego de aeronaves dedicadas a serviços aéreos privados internacionais mediante informações prévias sobre o voo planejado, conforme disposto no item 3.3.1.1 desta Instrução.

**3.2.6** A entrada e o tráfego no espaço aéreo brasileiro de aeronaves dedicadas a serviços aéreos públicos dependem de autorização, ainda que a situação esteja prevista em acordo bilateral.

**3.2.7** Por questão de segurança da navegação aérea ou por interesse público, é facultado aos órgãos competentes do COMAER:

- a) fixar zonas em que se proíbe ou se restringe o tráfego aéreo;
- b) estabelecer rotas de entrada ou saída; e
- c) suspender total ou parcialmente o tráfego, assim como o uso de determinada aeronave ou a realização de certos serviços aéreos.

**3.2.8** Salvo com autorização das autoridades aeronáuticas, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrisar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha:

- a) marcas de nacionalidade e matrícula e esteja munida dos respectivos certificados de matrícula e aeronavegabilidade;
- b) equipamentos de navegação, comunicação e salvamento, instrumentos, cartas e manuais necessários à segurança do voo, ao pouso e à decolagem;
- c) tripulação habilitada, licenciada e portadora dos respectivos certificados, do diário de bordo, da lista de passageiros, do manifesto de carga ou da relação de mala postal que, eventualmente, transportar; e

- d) especificamente para as aeronaves civis, portar a bordo o seguro de responsabilidade para com terceiros na superfície.

**3.2.9** Salvo com autorização de autoridades competentes, nenhuma aeronave poderá transportar cargas perigosas, explosivo, material bélico, equipamentos destinados a aerolevantamentos ou, ainda, transportar quaisquer outros objetos ou substâncias consideradas perigosas à segurança pública, ao meio ambiente, à própria aeronave ou aos seus ocupantes.

**3.2.10** O porte de sensores ou de equipamentos ou, ainda, de aparelhos fotográficos, cinematográficos, eletrônicos ou nucleares, a bordo da aeronave, poderá ser impedido quando a segurança da navegação aérea ou o interesse público assim o exigir.

**3.2.11** Poderá a autoridade competente deter a aeronave que, em voo no espaço aéreo ou aterrissada no território brasileiro, em caso de flagrante desrespeito às normas de direito aeronáutico, de tráfego aéreo ou às condições estabelecidas nas respectivas autorizações, coloque em risco a segurança da navegação aérea ou de tráfego aéreo, a ordem pública e a paz interna ou externa.

### **3.3 APLICABILIDADE DAS AUTORIZAÇÕES DE VOO**

#### **3.3.1 AERONAVES CIVIS PRIVADAS NACIONAIS E ESTRANGEIRAS**

##### **3.3.1.1 Realizando Serviço Aéreo Público Regular Internacional**

As aeronaves civis privadas nacionais e estrangeiras, quando realizando serviço aéreo público de transporte aéreo regular internacional, dependerão da emissão de um HOTRAN para o voo no espaço aéreo brasileiro, com ou sem pouso no território subjacente.

##### **3.3.1.2 Realizando Serviço Aéreo Público Não-Regular Internacional**

**3.3.1.2.1** As aeronaves civis privadas nacionais e estrangeiras, quando realizando serviço aéreo público de transporte aéreo não-regular internacional, dependerão de uma AVANAC para o voo no espaço aéreo brasileiro, com ou sem pouso no território subjacente.

##### **3.3.1.3 Realizando Serviço Aéreo Privado Internacional.**

**3.3.1.3.1** As aeronaves civis privadas estrangeiras, realizando serviços aéreos privados internacionais não necessitam de autorização prévia para a entrada no espaço aéreo brasileiro, com ou sem pouso no território subjacente, observando, contudo, que:

a) será necessária a apresentação de plano de voo com duas horas de antecedência em relação à hora prevista de entrada no espaço aéreo brasileiro; e

b) deve estar cadastrada no sítio eletrônico da ANAC, conforme legislação específica, ou possuir uma AVANAC, caso pouse e tenha intenção de prosseguir para outro aeroporto localizado em território brasileiro.

**3.3.1.4** Os voos de aceitação de aeronave civil privada de matrícula estrangeira, recém-fabricada, em área definida para tal, serão efetuados conforme previsto em legislação específica da ANAC.

**3.3.1.5** O voo de traslado de aeronaves civis privadas de matrícula estrangeira, partindo de fábricas ou oficinas brasileiras para outros países, bem como das procedentes do exterior, com

destino a essas instalações, será efetuado conforme previsto em legislação específica da ANAC.

**3.3.1.6** O voo no espaço aéreo brasileiro, com ou sem pouso no território subjacente, de aeronaves civis privadas estrangeiras realizando missão de Busca e Salvamento, por iniciativa de outro estado, deverá estar autorizado pelo EMAER (AVOEM).

## **4 DA AUTORIZAÇÃO**

O voo no espaço aéreo brasileiro, com ou sem pouso no território subjacente das aeronaves militares e civis públicas estrangeiras e das civis nacionais e estrangeiras que estiverem transportando explosivo e/ou material bélico, será condicionado à prévia emissão de autorização do EMAER, aplicando-se às referidas as disposições do Código Brasileiro de Aeronáutica, no que couber.

### **4.1 DO EMAER**

O EMAER é o órgão de Direção-Geral do Comando da Aeronáutica responsável pela emissão de AVOEM às aeronaves militares e civis públicas estrangeiras e às civis nacionais e estrangeiras que estiverem transportando explosivos e/ou material bélico.

### **4.2 DO SISTEMA DE AVIAÇÃO CIVIL**

A ANAC é o órgão responsável pela emissão de AVANAC e HOTRAN.

### **4.3 DO MINISTÉRIO DA DEFESA**

O MD é o órgão responsável pela emissão de AVOMD.

## 5 VALIDADE

**5.1** As AVOEM para as aeronaves estrangeiras terão validade de doze horas antes e noventa e seis horas depois da data/hora autorizada para o ingresso no espaço aéreo brasileiro e, em caso de pouso, doze horas antes e noventa e seis horas depois da data/hora autorizada para a saída, ressalvando-se os casos de acordos bilaterais ou multilaterais.

**5.1.1** No caso de aeronaves brasileiras transportando explosivos e/ou material bélico, as AVOEM terão validade de quatro dias a partir da data/hora autorizada para início da missão.

**5.1.2** Qualquer solicitação de alteração ou de cancelamento do pedido inicial deverá ser encaminhada ao EMAER, utilizando-se o modelo constante do Anexo A da ICA 55-36 - Autorização de Voo no Espaço Aéreo Brasileiro.

**5.2** As autorizações de voo emitidas pela ANAC e suas prorrogações terão o prazo de validade expresso no documento de autorização. Para efeito de prazo de validade da AVANAC, prevalecerá sempre a data informada pelo DCERTA, independente de qualquer documento impresso apresentado pelo piloto em comando ou representante legal.

**5.3** Vencido o período da autorização, a aeronave ficará retida no aeroporto onde se encontra e dali só poderá sair mediante nova autorização.

**5.4** A AVANAC perderá sua validade quando:

- a) a aeronave sair do território brasileiro após realizar sua última decolagem de um aeroporto internacional no país;
- b) qualquer um dos seguintes documentos vencer ou for suspenso ou cancelado:
  - certificados de matrícula e de aeronavegabilidade da aeronave;
  - licenças e certificados de habilitação técnica e de capacidade física da tripulação; e
  - apólice de seguro contra danos a terceiros na superfície.

**NOTA:** Caberá única e exclusivamente à ANAC a fiscalização da situação supracitada. As discrepâncias deverão ser informadas às Salas AIS através de sistema destinado a essa finalidade, para que o Operador AIS adote as medidas previstas em legislação específica.

- c) houver troca de tripulação técnica sem a prévia comunicação à ANAC para a devida autorização;
- d) o posto da Secretaria da Receita Federal do Brasil localizado no aeroporto internacional de chegada não emitir o Termo de Entrada e Admissão Temporária (TEAT) ou documento equivalente; ou
- e) a aeronave não realizar pouso em um aeroporto internacional decorridos dois dias úteis da data prevista para sua chegada.



## **6 DAS AERONAVES EM EMERGÊNCIA**

**6.1** Quando uma aeronave estrangeira autorizada a voar no espaço aéreo brasileiro declarar-se em emergência, deverá ser-lhe prestado todo o apoio que a situação exigir. Se for necessário o pouso, a seleção do aeródromo de destino deverá obedecer à seguinte prioridade:

- a) previsto na autorização concedida;
- b) aeroporto internacional;
- c) outro aeródromo civil público;
- d) aeródromo civil privado; e
- e) aeródromo militar.

**6.2** Quando uma aeronave estrangeira não autorizada a voar no espaço aéreo brasileiro declarar-se em emergência e necessitar cruzar ou pousar no território nacional, deverá ser-lhe prestado todo o apoio que a situação exigir. Se for necessário o pouso, a seleção do aeródromo de destino deverá obedecer à seguinte prioridade:

- a) aeroporto internacional;
- b) outro aeródromo civil público;
- c) aeródromo civil privado; e
- d) aeródromo militar.

**6.3** Tão logo o órgão de controle de tráfego aéreo tome conhecimento da situação de emergência, deverá informar ao COMAR, ao COpM e ao CGNA (quando se tratar de aeronaves civis privadas estrangeiras).

**6.4** Sempre que a situação exigir o pouso em um aeródromo militar, o órgão de controle que estiver prestando os serviços à aeronave em emergência deverá, o quanto antes, cientificar o Comandante da Organização Militar responsável por aquele aeródromo.

**6.5** Caso a aeronave tenha que pousar em aeródromo não enquadrado na categoria internacional e este venha a ser o primeiro pouso em território nacional, o órgão de controle de tráfego aéreo que estiver prestando o serviço durante a emergência deverá, o quanto antes, cientificar a administração do aeródromo em questão, bem como ao COMAR, ao COpM e ao CGNA (quando se tratar de aeronaves civis privadas estrangeiras), visando ao acionamento das autoridades da Imigração, da Aduana e da Vigilância Sanitária.

## **7 ATRIBUIÇÕES DOS ÓRGÃOS DO SISCEAB**

### **7.1 CENTRO DE OPERAÇÕES MILITARES (COpM)**

**7.1.1** Comparar os planos de voo apresentados com as autorizações de voo recebidas, verificando:

- a) número da AVO;
- b) nacionalidade da aeronave;
- c) proprietário ou operador da aeronave;
- d) quantidade e tipo da aeronave;
- e) indicativo de chamada da aeronave (matrícula ou designador radiotelegráfico da empresa);
- f) validade da autorização; e
- g) origem, destino e itinerário.

**7.1.2** Analisar as AVOEM, AVANAC e AVOMD recebidas, sugerindo ao CODA eventuais modificações nas autorizações que colidam com os interesses do COMDABRA na respectiva RDA.

**7.1.3** Fazer o acompanhamento do voo por meio da visualização radar, anotando os horários dos pontos de entrada na RDA, decolagens, pousos e desvios.

**7.1.4** Informar ao CODA todo o movimento da sua RDA, no tocante a entrada, pouso, decolagem e saída ou outros dados julgados úteis.

**7.1.5** Informar ao CODA as solicitações de modificação de autorização de voo oriundas do ACC da sua RDA.

**7.1.6** Informar ao CODA todas as irregularidades ocorridas ou em andamento relativas à AVOEM, AVANAC e AVOMD na sua RDA, e aguardar a ação recomendada por aquele órgão.

**7.1.7** Acompanhar os procedimentos do ACC, visando ao previsto na ICA 55-36 Autorização de Voo no Espaço Aéreo Brasileiro e nas Normas Operacionais do Sistema de Defesa Aeroespacial (NOSDA) referentes ao controle dos voos que operem com uma AVOEM, AVANAC ou AVOMD.

**7.1.8** Informar ao CODA as irregularidades constatadas nos voos das aeronaves sujeitas a AVO para a confecção dos AVOREL.

### **7.2 CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA (ACC)**

**7.2.1** Manter o controle e o arquivo das AVO.

**7.2.2** Ao receber Plano de Voo de aeronave enquadrada na situação de necessidade de AVOEM, AVANAC e AVOMD, verificar e somente autorizar esse PLN se os seus dados (rota, data, pontos de entrada e saída do território nacional ou FIR, aeródromo de destino e alternativa) estiverem de pleno acordo com os dados da respectiva AVO. Caso haja alguma

diferença, coordenar com o COpM da área, ou diretamente com o CODA, a respeito do procedimento a ser seguido.

**NOTA:** As aeronaves descritas em 3.3.1.3 desta Instrução não estarão sujeitas à autorização prévia de voo e terão seu tráfego livre desde que seu plano de voo tenha sido aprovado pelo ACC envolvido. A identificação de tais tipos de voo será feita por intermédio dos itens 8 e 18 do PLN.

**7.2.3** Quando a AVO abranger mais de uma FIR, dentro do território nacional, caberá ao primeiro ACC envolvido com o deslocamento a atribuição de verificar a existência da autorização, bem como se a rota, o local de pouso e demais dados conferem com o plano proposto, não só em relação à FIR de sua jurisdição como também às demais a serem voadas.

**7.2.4** Não havendo discrepância entre os dados do PLN e da AVO concedida, o primeiro ACC deverá coordenar com os demais ACC envolvidos a autorização para toda a rota pretendida.

**7.2.5** Quando, no espaço aéreo brasileiro, e por qualquer razão, houver necessidade de se modificar horários ou dados previstos na autorização concedida, tal modificação deverá ser solicitada ao ACC, por meio do órgão que recebeu a solicitação ou via radiotelefonia. Nesse caso, o ACC envolvido deverá submeter a proposta de modificação ao CODA (via COpM a princípio ou diretamente àquele Comando, em função da urgência) para aprovação.

**7.2.6** Inserir na Ficha de Progressão de Voo o número da AVO correspondente.

**7.2.7** Informar ao COpM da área ou ao CODA, quando ocorrer o seguinte:

- a) inexistência de AVO;
- b) recebimento de PLN que contrarie a AVO;
- c) desvio de aeronave estrangeira, em voo, para pouso em aeródromo não previsto na AVO, devido a situações de emergência;
- d) desvio da rota estabelecida no PLN e contida na AVO, devido a condições meteorológicas adversas ou em situações de emergência;
- e) solicitação de plano de voo VFR ou modificação de plano de voo IFR para VFR, mesmo que atenda ao preconizado nas AVO;
- f) solicitação de Plano de Voo Simplificado oriunda de aeronave sujeita à AVO, originada de outro órgão ATS ou AIS;
- g) movimento de aeronaves estrangeiras na sua área de jurisdição, de forma que tais órgãos possam acompanhar o desenrolar dos voos, a saber:
  - quantidade, tipo e matrícula das aeronaves;
  - número da AVO;
  - hora de entrada na FIR;
  - hora estimada de saída da FIR;
  - rota a ser voada;
  - hora de pouso e/ou decolagem; e
  - descumprimento de horários.

**7.2.8** Não autorizar as solicitações de aeronaves em voo, referentes a modificações que contrariem a AVO, salvo se autorizadas pelo COPM da área ou para desvio de formações meteorológicas ou em situações de emergência.

**7.2.9** Informar ao órgão ATC do aeródromo de partida ou ao órgão de controle transferidor que o plano de voo não está autorizado, caso esse esteja em desacordo com a AVO.

**7.2.10** Autorizar Plano de Voo de aeronave estrangeira (civil ou militar), com destino e/ou alternativa a aeródromos militares brasileiros, somente se forem satisfeitas as exigências constantes na legislação.

**7.2.11** Informar ao APP da área sob cuja jurisdição esteja o aeródromo de destino, quando da coordenação do tráfego de aeronave estrangeira, que a mesma possui a AVO para pouso naquele aeródromo.

**7.2.12** Consultar o COPM ao ser solicitada a autorização de PLN de uma aeronave para a qual o ACC tenha recebido AVO e não tenha recebido FPL.

### **7.3 CONTROLE DE APROXIMAÇÃO (APP), TORRE DE CONTROLE DE AERÓDROMO (TWR) E ESTAÇÃO DE TELECOMUNICAÇÕES AERONÁUTICAS (CS)**

**7.3.1** Somente permitir decolagens ou pousos de aeronaves sujeitas a AVO após o recebimento das respectivas autorizações do ACC, independentemente das regras de voo.

**7.3.2** Informar ao ACC e COPM da área todo movimento de aeronave sujeita a AVO que não lhe tenha sido notificado.

**7.3.3** Informar ao ACC da área toda solicitação de modificação de voo de aeronaves sujeitas à AVO, evoluindo na sua área de jurisdição.

### **7.4 SALA DE INFORMAÇÕES AERONÁUTICAS (AIS)**

**7.4.1** Coordenar com o ACC da área quando receber PLN (incluindo Plano de Voo Simplificado) contendo o número da AVO no item 18, caso haja qualquer alteração entre o proposto no plano e o contido na AVO.

**7.4.2** Informar à tripulação de aeronave sujeita à AVO, quando da apresentação do PLN (incluindo Plano de Voo Simplificado), que o mesmo deverá incluir o número da AVO no item 18.

**7.4.3** Não aceitar PLN que contenha discrepância em relação à AVO e/ou não atenda às exigências da legislação de tráfego aéreo em vigor.

**7.4.4** Além do procedimento cabível a cada tipo de voo, acrescentar, nos destinatários das mensagens de Plano de Voo Apresentado (FPL), de Atraso (DLA), de Modificação (CHG) e de Cancelamento (CNL), o CODA e os COPM nas FIR a serem sobrevoadas, quando se tratar de voo que possua AVO.

**7.4.5** Manter o controle e o arquivo das AVO recebidas.

**7.5 CENTRO DE GERENCIAMENTO DA NAVEGAÇÃO AÉREA (CGNA)**

**7.5.1** Receber mensagem AVANAC.

**7.5.2** Verificar, endereçar e distribuir as autorizações de voo emitidas, suspensas ou canceladas ao ACC da área a ser sobrevoada, às TWR dos aeródromos de origem e às Salas AIS envolvidas.

**7.5.3** Manter o controle e o arquivo das AVANAC.

**7.5.4** Confirmar a autenticidade das AVO declaradas no item 18 do Plano de voo com as informadas pelo EMAER, ANAC e MD.

## **8 DISPOSIÇÕES GERAIS**

**8.1** Mesmo após ter sido concedida uma autorização, quer seja AVOEM, AVANAC ou AVOMD, o COMAER se reserva o direito de negar o voo no espaço aéreo brasileiro, com ou sem pouso no território subjacente, ou nele efetuar alterações, em razão da efetiva e necessária segurança da navegação aérea.

**8.2** Até que haja regulamento específico, as AVOMD terão o mesmo tratamento dispensado às AVOEM e AVANAC.

**8.3** O voo para aeronaves militares ou civis públicas estrangeiras, quando executando missões de transporte remunerado de passageiros ou de carga, em serviço aéreo internacional não regular só poderá ser realizado depois de recebidas as autorizações do EMAER (AVOEM) e da ANAC (AVANAC). No item 18 do plano de voo da aeronave deverá constar tanto o número da AVOEM quanto o da AVANAC.

**8.4** Caso uma aeronave estrangeira seja detida em território nacional, tal ocorrência deverá ser comunicada ao EMAER, se a aeronave for militar ou civil pública, ao CGNA, se a aeronave for civil privada e ao COMDABRA, em todos os casos, prestando as seguintes informações:

- a) tipo de aeronave;
- b) matrícula;
- c) país de origem;
- d) número da autorização;
- e) proprietário / operador;
- f) local da detenção;
- g) data/hora da detenção;
- h) motivo da detenção;
- i) finalidade do voo;
- j) pessoas a bordo; e
- k) tipo de carga.

## **9 DISPOSIÇÕES FINAIS**

**9.1** Os casos não previstos serão submetidos à apreciação do Chefe do Subdepartamento de Operações do DECEA.