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

PORTARIA DECEA Nº 2.094/DNOR8, DE 18 DE MARÇO DE 2026

Aprova a edição da Instrução que dispõe sobre Aeronaves Não Tripuladas e o Acesso ao Espaço Aéreo Brasileiro.

O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO, de conformidade com o previsto nos Arts. 1°, 2°, 12 e 14, do Código Brasileiro de Aeronáutica, aprovado pela Lei n° 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 n° 11.237/2022, de 18 de outubro de 2022, resolve:

Art. 1º Fica aprovada a Instrução (ICA 100-40) que dispõe sobre "Aeronaves Não Tripuladas e o Acesso ao Espaço Aéreo Brasileiro", na forma dos Anexos I e II.

Art. 2º Ficam revogadas as Portarias DECEA n° 928/DNOR8, de 15 de maio de 2023, nº 929/DNOR8, de 15 de maio de 2023 e 930/DNOR8, de 15 de maio de 2023, publicadas no Boletim do Comando da Aeronáutica nº 103, de 6 de junho de 2023.

Art. 3º Esta Portaria entra em vigor em 1º de julho de 2026.

Ten Brig Ar MAURÍCIO AUGUSTO SILVEIRA DE MEDEIROS

Diretor-Geral do DECEA

(Publicado no BCA nº 058, de 30 de março de 2026)

MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA

DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

TRÁFEGO AÉREO

ICA 100-40

AERONAVES NÃO TRIPULADAS E O ACESSO AO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO

2026

ANEXO I
AERONAVES NÃO TRIPULADAS E O ACESSO AO ESPAÇO AÉREO BRASIELIRO (ICA 100-40)

SUMÁRIO

	Art.
CAPÍTULO I – DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	**1º/7º**
Seção I – Finalidade e Âmbito	1º/2º
Seção II – Competências	3º/6º
Seção III – Conceituações	7º
CAPÍTULO II – ESTRUTURA DO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO	**8º/18**
Seção I – Das Organizações Regionais do DECEA	9º
Seção II – Do Uso Especial do Espaço Aéreo	10/16
Seção III – Das Áreas Adequadas	17/18
CAPÍTULO III – REGRAS PARA ACESSO AO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO	**19/47**
Seção I – Regras Gerais	19/36
Seção II – Regras Específicas	37/47
CAPÍTULO IV – PROCESSO DE SOLICITAÇÃO DE AUTORIZAÇÃO	**48/65**
Seção I – Do Cadastro no SARPAS	50/54
Seção II – Da Solicitação de Acesso ao Espaço Aéreo	55/59
Seção III – Do Parecer da Organização Regional	60/62
Seção IV – Da Emissão da Autorização SARPAS	63/65
CAPÍTULO V – INFRAÇÕES DE TRÁFEGO AÉREO	**66/71**
Seção I – Da Denúncia	67/69
Seção II – Da Fiscalização	70/71
CAPÍTULO VI – SEGURANÇA OPERACIONAL	**72/77**
Seção I – Do Planejamento do Voo	72/73
Seção II – Da Contingência ou Emergência	74/77
CAPÍTULO VII – DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS	**78/79**
CAPÍTULO VIII – DISPOSIÇÕES FINAIS	**80/83**
ANEXO II – LISTA DE CONTATOS	

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Seção I
Finalidade e âmbito

Art. 1º Esta Portaria estabelece os procedimentos e responsabilidades para o acesso seguro ao Espaço Aéreo Brasileiro por Aeronaves Não Tripuladas.

Art. 2º As disposições desta Portaria são de observância obrigatória e se aplicam a todos os envolvidos com a operação das aeronaves não tripuladas que utilizem o espaço aéreo sob jurisdição do Brasil, bem como aos órgãos do SISCEAB.

Seção II
Competências

Art. 3º À Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL), de acordo com os incisos VIII e XIII, do artigo 19, da Lei º 9472/1997, compete:

I - administrar o espectro de radiofrequências e o uso de órbitas, expedindo as respectivas normas; e

II - expedir ou reconhecer a certificação de produtos, observados os padrões e normas por ela estabelecidos.

Art. 4º À Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), de acordo com os incisos XVII, XVIII e XXXI, do Artigo 8º, da Lei nº 11.182/2005, compete:

I - proceder à homologação e emitir certificados, atestados, aprovações e autorizações, relativos às atividades de competência do sistema de segurança de voo da aviação civil, bem como licenças de tripulantes, e certificados de habilitação técnica e de capacidade física e mental, observados os padrões e normas por ela estabelecidos;

II - administrar o Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) e disciplinar seu funcionamento, os requisitos e os procedimentos para o registro; e

III - expedir certificados de aeronavegabilidade (C.A.).

Art. 5º Ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), órgão central do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB), de acordo com o Artigo 21, do Anexo I, do Decreto nº 11.237/2022, compete:

I - planejar, gerenciar e controlar as atividades relacionadas ao controle do espaço aéreo, à proteção ao voo, ao serviço de busca e salvamento e às telecomunicações do Comando da Aeronáutica; e

II - apoiar a Junta de Julgamento da Aeronáutica em suas funções.

Art. 6º À Junta de Julgamento da Aeronáutica (JJAER), de acordo com o § 1º, do Artigo 21, do Anexo I, do Decreto nº 11.237/2022, compete apurar, julgar administrativamente e aplicar as penalidades previstas na Lei nº 7.565, de 1986, e na legislação complementar, por infrações de tráfego aéreo e descumprimento das normas que regulam o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro.

Seção III
Conceituações

Art. 7º Para fins desta Instrução, devem ser observadas as seguintes conceituações:

I - acomodação – Termo genérico utilizado para permitir que uma atividade específica ocorra em um determinado volume de espaço aéreo sem causar impacto à segurança e à regularidade das operações aéreas;

II - Acordo Operacional (AOp) – Documento que visa a estabelecer procedimentos operacionais padronizados a serem seguidos pelas Partes Signatárias durante a execução de suas atividades;

III - administrador SARPAS – Pessoa física, proprietária ou não de aeronave não tripulada (UA), responsável por gerenciar as ações referentes à pessoa jurídica no SARPAS;

IV - aerolevantamento – Conjunto de Operações aéreas e/ou espaciais de medição, computação e registro de dados do terreno com o emprego de sensores e/ou equipamentos adequados, bem como a interpretação dos dados levantados ou sua tradução sob qualquer forma;

V - aeronave – Qualquer aparelho que possa sustentar-se na atmosfera a partir de reações do ar que não sejam as reações do ar contra a superfície da terra;

VI - aeronave de propriedade do governo – Aeronave usada para serviços militares, alfandegários ou policiais;

VII - Aeronave Não Tripulada (UA) – Aeronave que se pretenda operar sem piloto a bordo;

VIII - aeronave não tripulada autônoma – UA que não permite a intervenção do piloto no gerenciamento do voo;

IX - aeronave não tripulada pequena – UA com peso máximo de decolagem (PMD) menor ou igual a 25 Kg, inclusive as UA com PMD até 250g;

X - Além da Linha de Visada Visual (BVLOS) – Tipo de Operação em que o Piloto Remoto não consiga manter a UA dentro do seu alcance visual;

XI - altitude – Distância vertical entre um nível, ponto ou objeto considerado como ponto e o nível médio do mar;

XII - altitude limite de voo – Altitude de voo resultante da soma entre a altitude do solo no ponto de referência declarado na solicitação de acesso ao espaço aéreo e a Altura de Voo Solicitada;

XIII - altura – Distância Vertical de um nível, ponto ou objeto considerado como ponto e uma determinada referência;

XIV - altura de voo solicitada – Altura relativa ao nível do solo no ponto de referência informada pelo Operador de Aeronave na solicitação de acesso ao espaço aéreo;

XV - área adequada – Espaço aéreo com dimensões definidas no qual parâmetros de solicitação podem ser flexibilizados mediante condicionantes operacionais específicas;

XVI - área perigosa – espaço aéreo de dimensões definidas, sobre o território ou mar territorial brasileiro, dentro do qual possam existir, em momentos específicos, atividades perigosas para o voo de aeronaves;

XVII - área proibida – espaço aéreo de dimensões definidas, sobre o território ou mar territorial brasileiro, dentro do qual o voo de aeronaves é proibido;

XVIII - área restrita – espaço aéreo de dimensões definidas, sobre o território ou mar territorial brasileiro, dentro do qual o voo de aeronaves é restringido conforme certas condições definidas;

XIX - autorização SARPAS – Autorização emitida para que uma UA acesse o Espaço Aéreo Brasileiro, com o propósito de garantir a manutenção da segurança da navegação aérea, conforme previsto no artigo 8º da Convenção de Chicago;

XX - Aviso aos Aeronavegantes (NOTAM) – Aviso distribuído por meio de telecomunicações que contém informação relativa a estabelecimento, condição ou modificação de qualquer instalação aeronáutica, serviço, procedimento ou perigo, cujo conhecimento oportuno seja indispensável para o pessoal encarregado das operações de voo;

XXI - categoria aberta – Categoria de operação de Sistema de Aeronave Não Tripulada (UAS) com baixo risco, realizada por UA com PMD menor ou igual a 25 Kg, VLOS, até 120 m de altura e sem interseção com Espaço Aéreo Condicionado (EAC) ou Zona de Restrição de Voo (FRZ);

XXII - categoria específica – Categoria de operação UAS que não cumpre as regras previstas para categoria aberta e deve cumprir um cenário padrão ou critérios estabelecidos de acordo com o risco operacional da operação pretendida;

XXIII - categoria certificada – Categoria de operação UAS realizada por UA certificada, com Certificado de Tipo emitido para o UAS, incluindo a UA e as interdependências entre seus componentes;

XXIV - cenário padrão – Significa um tipo de operação de UAS dentro da categoria específica para a qual a ANAC determinou critérios específicos e individualizados que precisam ser atendidos pelos operadores, pelo UAS ou pela tripulação remota, de forma a garantir um nível de segurança aceitável para a operação;

XXV - contas DECEA – Plataforma centralizada para gerenciar contas de usuários e permissões de acesso aos serviços digitais do DECEA;

XXVI - *crash sites* – Pontos no terreno onde haverá o contato da UA com o solo em caso de contingência ou emergência;

XXVII - defesa civil – Conjunto de medidas que visam prevenir e limitar, em qualquer situação, os riscos e perdas a que estão sujeitos a população, os recursos da nação e os bens materiais de toda espécie, tanto por agressão externa quando em consequência de calamidades e desastres da natureza;

XXVIII - enlace Comando e Controle (C2) – Enlace entre a UA e a Estação de Pilotagem Remota (RPS) com o propósito de gerenciar o voo;

XXIX - Espaço Aéreo Condicionado (EAC) – Espaço aéreo de dimensões definidas para utilização de usuários específicos, incluindo Área Reservada Temporariamente (TRA), Área Segregada Temporariamente (TSA) e Áreas Perigosas, Proibidas e Restritas;

XXX - espaço aéreo segregado – Espaço aéreo de dimensões especificadas, alocado para uso exclusivo de um usuário (ou usuários) específico(s);

XXXI - Estação de Pilotagem Remota (RPS) – Componente do UAS que contém os equipamentos necessários à pilotagem da UA;

XXXII - explorador – Pessoa física ou jurídica, proprietária ou não, que utiliza a aeronave de forma legítima, direta ou indireta, com ou sem fins lucrativos;

XXXIII - falha de enlace C2 – Falha de enlace entre a UA e a RPS que impossibilite, mesmo que momentaneamente, a sua pilotagem;

XXXIV - *fly-away* – Interrupção ou perda do Enlace C2, de forma que o piloto remoto não esteja mais controlando a UA e esta não esteja executando seus procedimentos pré-programados da maneira prevista;

XXXV - Linha de Visada Visual (VLOS) – Tipo de Operação na qual o piloto ou Observador de UA mantém o contato visual direto com a UA (sem auxílio de lentes ou outros equipamentos, exceto as lentes corretivas);

XXXVI - observador de UA – Integrante da equipe UAS designado pelo Operador de Aeronave que, por meio da observação visual de uma Aeronave, auxilia o Piloto Remoto na condução segura do voo;

XXXVII - operação aérea especial – Operação real realizada em circunstâncias incomuns, geralmente executadas em situações de emergência ou quando surgirem eventos inesperados que, em alguns casos, exigem uma resposta imediata;

XXXVIII - operação aeroagrícola – Operação com a finalidade de proteger ou fomentar o desenvolvimento da agricultura em qualquer de seus aspectos, mediante a aplicação em voo de fertilizantes, sementes, inseticidas, herbicidas e outros defensivos, povoamento de águas e combate a incêndios em campos e florestas, combate a insetos, a vetores de doenças ou outros empregos correlatos;

XXXIX - operação automatizada – Operação em que a UA cumpre automaticamente o planejamento de voo programado e durante a qual, em condições normais de funcionamento dos componentes UAS, é possível ao Piloto Remoto intervir na condução da operação em todas as suas fases;

XL - operação atípica – Operação que apresenta características que impossibilitam o cumprimento de critérios estabelecidos nesta Instrução;

XLI - operação de aerolevantamento – Operação com a finalidade de realizar medição, computação e registro de dados do terreno com o emprego de sensores e/ou equipamentos adequados;

XLII - operação no entorno de estrutura – Operação realizada em torno de qualquer estrutura ou obstáculo, quer seja artificial ou natural, limitada verticalmente a cinco metros acima da altura da estrutura ou do obstáculo e afastada horizontalmente até trinta metros deste;

XLIII - operação padrão – Operação realizada em conformidade com as regras estabelecidas nesta instrução, sem adoção de procedimentos especiais;

XLIV - operação recreativa – Operação realizada por UA pequena com finalidade exclusivamente voltada à recreação;

XLV - operador de aeródromo – Também denominado explorador de infraestrutura aeroportuária, significa toda pessoa natural ou jurídica que administre, explore, mantenha e preste serviços em aeródromo de uso público ou privado, próprio ou não, com ou sem fins lucrativos;

XLVI - operador de aeronave – Pessoa, organização ou empresa que se dedica, ou se propõe dedicar, à operação de aeronaves;

XLVII - organização regional do DECEA – Organização Militar, subordinada ao DECEA, responsável pela prestação de serviços à navegação aérea em uma determinada área do território nacional;

XLVIII - órgãos especiais – Expressão genérica que se aplica aos Órgãos dos Poderes Executivo, Legislativo ou Judiciário no âmbito Federal, Estadual e Municipal ou Órgãos que fornecem serviços essenciais à manutenção da vida das pessoas ou à redução do sofrimento;

XLIX - Peso Máximo de Decolagem (PMD) – É o peso máximo que uma UA pode ter para ser capaz de decolar e realizar um voo com segurança;

L - piloto remoto – Piloto que manipula ou gerencia diretamente os controles de voo de uma UA;

LI - piloto remoto em comando – Piloto remoto designado pelo Explorador ou Operador de Aeronave para estar no comando e encarregado da condução segura de um voo;

LII - plano de terminação de voo – Conjunto de procedimentos, sistemas e funções preestabelecidos e planejados para finalizar um voo de forma controlada, em caso de emergência, com a finalidade de minimizar a possibilidade de ferir ou causar dano a pessoas, propriedades ou outras aeronaves no solo e no ar;

LIII - ponto de referência – Coordenada Geográfica, pertencente à Área de Voo solicitada, utilizada para definição da Altitude Limite de Voo, podendo ser coincidente ou não com o ponto de decolagem;

LIV - produto AIS – Informação aeronáutica disponibilizada na forma de um conjunto de dados digitais ou em uma apresentação padrão em papel ou em formato digital, conforme ICA 53-8 “Serviços de Informação Aeronáutica”;

LV - regresso a casa (*Return to Home*) (RTH) – Função que permite à UA retornar automaticamente ao ponto inicial, ou seja, ao local de decolagem;

LVI - solicitante – Pessoa física, proprietária ou não, que solicite a operação da UA;

LVII - seção SARPAS – Seção, localizada no Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA), caracterizada por um conjunto de encargos com a finalidade de gerenciar atividades administrativas referentes ao cadastramento de Pilotos Remotos e Aeronaves Não Tripuladas, além de gerenciar a posição Tático SARPAS;

LVIII - Sistema de Aeronave Não Tripulada (UAS) – Sistema composto pela Aeronave e seus elementos associados, podendo ser remotamente pilotada ou totalmente autônoma;

LIX - Sistema para Solicitação de Acesso ao Espaço Aéreo Brasileiro por Aeronaves Não Tripuladas (SARPAS) – Sistema desenvolvido para solicitação de acesso ao espaço aéreo brasileiro pelos usuários desse segmento aeronáutico;

LX - tático SARPAS – Atribuição Operacional, localizada no CGNA, caracterizada por um conjunto de encargos atribuídos ao Gerente Nacional de Fluxo (GNAF), com a finalidade de receber as

informações relatadas pelos usuários externos, referentes à *fly-away*, e difundir alertas de perigo aos Órgãos ATS locais, com vistas a subsidiar as equipes para que sejam adotadas as medidas necessárias em prol da manutenção da segurança operacional;

LXI - Termo de Coordenação (TCo) – Documento que contém informações operacionais para a operação de UA, mediante coordenação entre o Operador de aeronave e o Órgão ATS local ou, na ausência deste, o Operador de Aeródromo, bem como o Administrador de EAC classificado como TRA, TSA ou Área restrita, com a finalidade de assessorar a Organização Regional durante a análise da solicitação de acesso ao espaço aéreo brasileiro no SARPAS;

LXII - Zona de Aproximação ou de Decolagem (ZAD) – Área no setor de pouso e decolagem do aeródromo;

LXIII - Zona de Entorno de Aeródromo (ZEA) – Área no entorno do aeródromo, excluindo-se as áreas pertencentes à ZAD;

LXIV - Zona de Entorno de Heliponto (ZEH) – Área no entorno do heliponto;

LXV - Zona de Restrição de Voo (FRZ) – Espaço aéreo de dimensões definidas dentro do qual o voo de UA é restringido conforme certas condições definidas;

LXVI - Zona Proibida ao Voo (NFZ) – Área específica, definida a critério do fabricante do equipamento, onde o voo é bloqueado tecnicamente; e

LXVII - zona UTM – Volume de espaço aéreo onde a segurança e a eficiência do acesso de UAS são garantidas por meio de serviços, regras e procedimentos específicos, impulsionados por elevados níveis de digitalização.

CAPÍTULO II
ESTRUTURA DO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO

Art. 8º Os Serviços de Tráfego Aéreo (ATS) são prestados em todo o espaço aéreo que se superpõe ao território nacional, incluindo águas territoriais e jurisdicionais, bem como o espaço aéreo que tenha sido objeto de Acordo Regional de Navegação Aérea.

Parágrafo único. Para fins de prestação dos ATS, o espaço aéreo de responsabilidade do Brasil foi estendido, por meio de Acordo Regional de Navegação Aérea, até o meridiano 10 Oeste (W), conforme descrito no Doc. 8733/ANP/CAR/SAM – Plano de Navegação Aérea – Regiões do Caribe e da América do Sul.

Seção I
Das Organizações Regionais do DECEA

Art. 9º Os Serviços de Tráfego Aéreo no Brasil são providos pelos diversos órgãos ATS, subordinados/jurisdiscionados às Organizações Regionais do DECEA, dentro dos respectivos espaços aéreos de responsabilidade.

Parágrafo único. São Organizações Regionais do DECEA os CINDACTA I, II, III e IV e o CRCEA-SE.

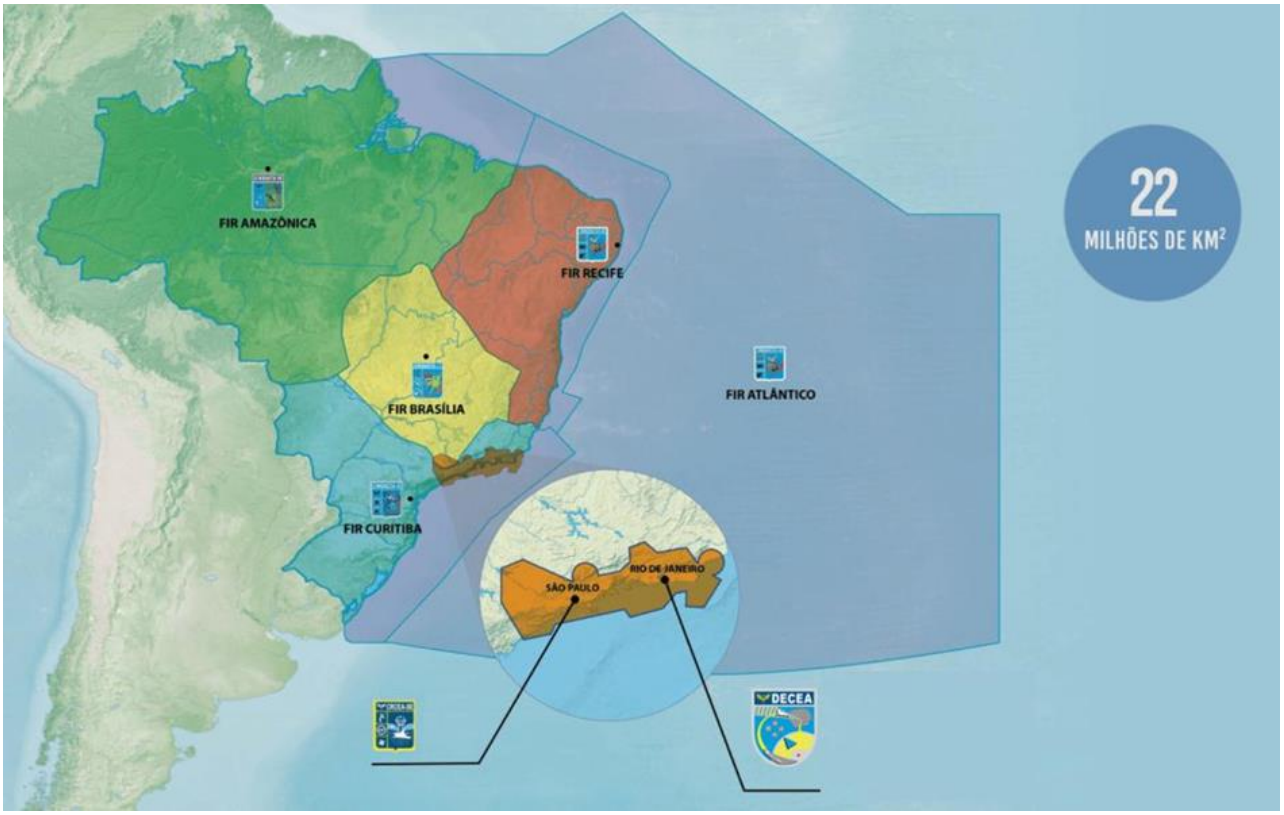


Figura 1 – Organizações Regionais do DECEA

Seção II
Do Uso Especial do Espaço Aéreo

Art. 10. O DECEA se reserva o direito de criar, cadastrar, recadastrar, ativar ou cancelar EAC e FRZ, a qualquer tempo, em razão do interesse estratégico ou da necessidade operacional.

Art. 11. As FRZ são previstas em aeródromos, áreas de segurança ou locais de interesse estratégico.

Art. 12. As FRZ em aeródromos são estabelecidas pelo DECEA.

Art. 13. As FRZ em áreas de segurança ou locais de interesse estratégico e os EAC são estabelecidos conforme preconizado na ICA 100-36 “Uso Especial do Espaço Aéreo”.

Parágrafo único. São consideradas áreas de segurança, dentre outras:

I - refinarias;

II - plataformas de exploração de petróleo;

III - depósitos de combustível;

IV - estabelecimentos penais;

V - áreas militares;

VI - sedes de Governos;

VII - instalações hidroelétricas, termoelétricas ou nucleares;

VIII - subestações e linhas de transmissão de energia;

IX - redes de abastecimento de água ou gás,

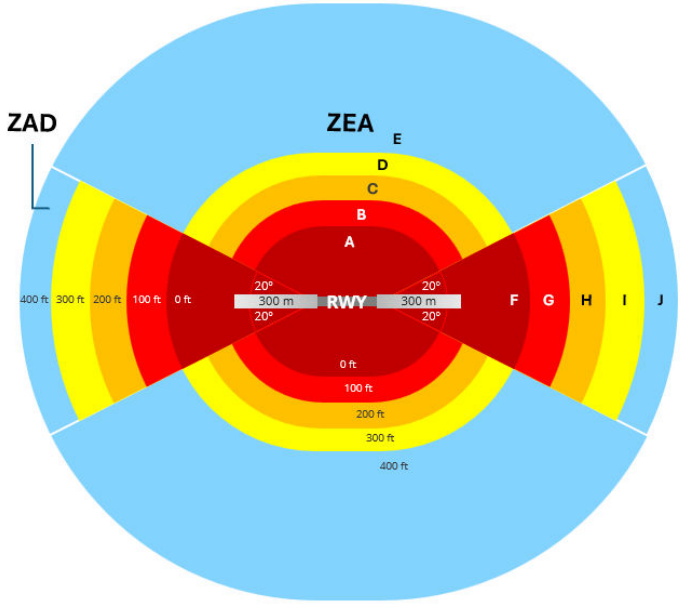
X - barragens ou represas; e

XI - redes de comunicação ou de vigilância da navegação aérea.

Subseção I
Dimensão das FRZ e dos EAC

FRZ em aeroportos

Art. 14. O volume de espaço aéreo das FRZ de aeroportos possui limites laterais e verticais conforme parâmetros e modelos constantes abaixo:



FRZ • Zona de Restrição de Voo

SETOR		ALTURA	AEROPORTOS	
			IFR [1] e VFR [1]	IFR [2] e VFR [3] [4]
ZEA	A	0 ft	1740 m	1130 m
	B	100 ft	>1740 m	>1130 m
	C	200 ft	>2350 m	>1740 m
	D	300 ft	>2960 m	>2350 m
	E	400 ft	>3570 m	>2960 m
ZAD	F	0 ft	3550 m	1700 m
	G	100 ft	>3550 m	>1700 m
	H	200 ft	>4480 m	>2630 m
	I	300 ft	>5400 m	>3550 m
	J	400 ft	>6320 m	>4480 m

[1] OPERAÇÃO PADRÃO, AEROLEVANTAMENTO, AEROAGRÍCOLA, ATÍPICA E RECREATIVA.
[2] OPERAÇÃO AÉREA ESPECIAL E OPERAÇÃO NO ENTORNO DE ESTRUTURA.
[3] OPERAÇÃO AÉREA ESPECIAL.
[4] OPERAÇÃO NO ENTORNO DE ESTRUTURA, MANTER-SE AFASTADO, NO MÍNIMO, 500 METROS.

Figura 2 - Modelo FRZ Aeroportos (Vista Superior)

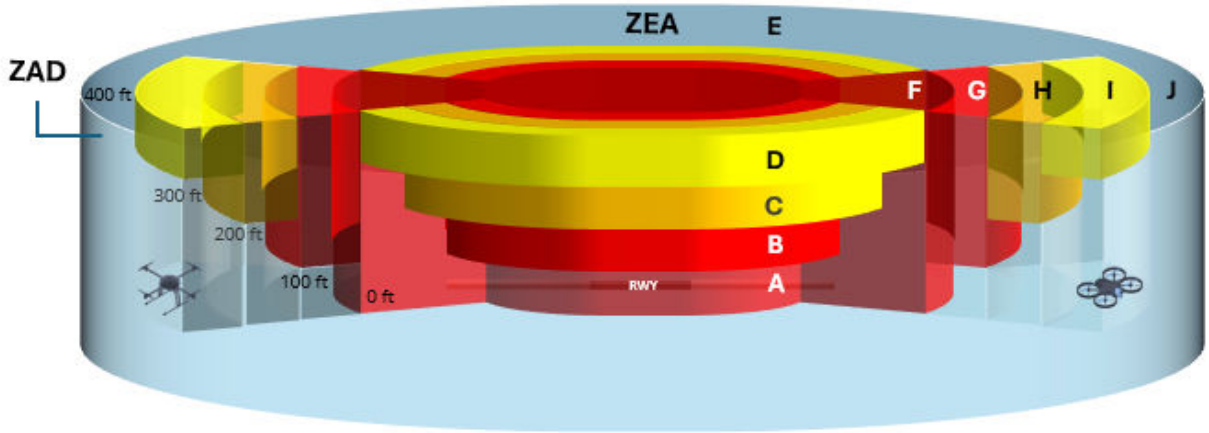
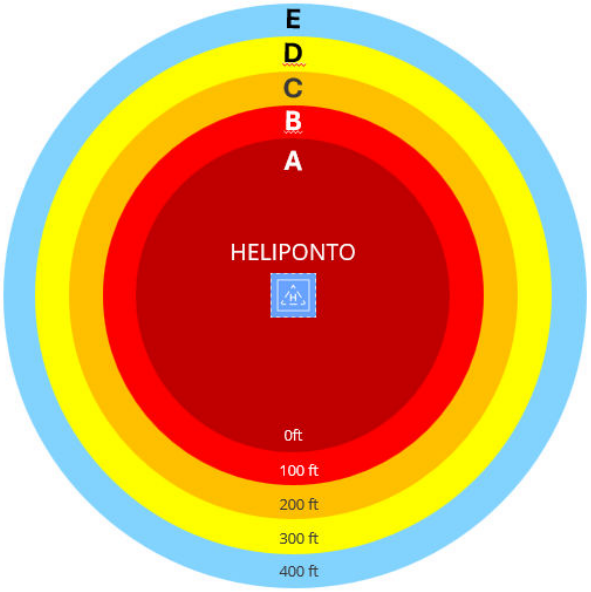


Figura 3 - ZEA e ZAD de Aeroportos (Vista Perfil)

FRZ em Helipontos

Art. 15. O volume de espaço aéreo das FRZ de helipontos possui limites laterais e verticais conforme parâmetros e modelos constantes abaixo:



FRZ • Zona de Restrição de Voo				
SETOR		ALTURA	HELIPONTO	
			IFR [1]	IFR [2] e VFR [3] [4]
ZEH	A	0 ft	1740 m	1130 m
	B	100 ft	>1740 m	>1130 m
	C	200 ft	>2350 m	>1740 m
	D	300 ft	>2960 m	>2350 m
	E	400 ft	>3570 m	>2960 m

[1] OPERAÇÃO PADRÃO, AEROLEVANTAMENTO, AEROAGRÍCOLA, ATÍPICA E RECREATIVA.

[2] OPERAÇÃO AÉREA ESPECIAL E OPERAÇÃO NO ENTORNO DE ESTRUTURA.

[3] OPERAÇÃO PADRÃO, AEROLEVANTAMENTO, AEROAGRÍCOLA, ATÍPICA, RECREATIVA E AÉREA ESPECIAL.

[4] OPERAÇÃO NO ENTORNO DE ESTRUTURA, MANTER-SE AFASTADO, NO MÍNIMO, 200 METROS.

Figura 4 - Modelo FRZ Helipontos (Vista Superior)

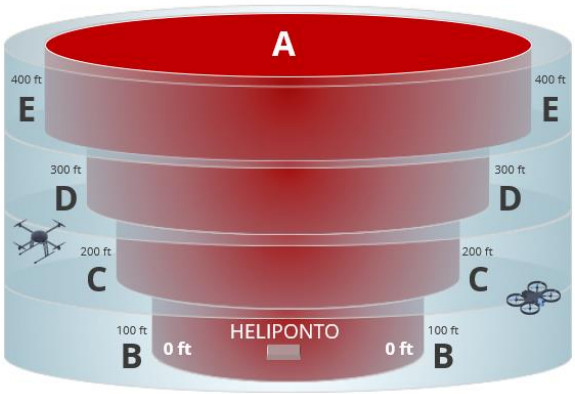


Figura 5 - ZEH Helipontos (Vista Perfil)

FRZ em área de segurança ou local de interesse estratégico e em EAC

Art. 16. O volume de espaço aéreo das FRZ em área de segurança ou local de interesse estratégico e dos EAC possuem limites laterais e verticais conforme autorizado e divulgado por meio de produto AIS.

Seção III
Das Áreas Adequadas

Art. 17. O DECEA se reserva o direito de criar, cadastrar, recadastrar, ativar ou cancelar Áreas Adequadas, a qualquer tempo, em razão do interesse estratégico ou da necessidade operacional.

Art. 18. A Organização Regional é responsável pela criação da Área Adequada mediante avaliação prévia do impacto operacional da atividade pretendida.

CAPÍTULO III
REGRAS PARA ACESSO AO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO

Seção I
Regras gerais

Art. 19. Nenhuma UA pode acessar o Espaço Aéreo Brasileiro sem Autorização do Estado Brasileiro, conforme restrição expressa no artigo 8º da Convenção de Chicago.

§ 1º A autorização para operação de UA será concedida mediante integração ou acomodação por meio de condicionantes operacionais ou segregação de espaço aéreo.

§ 2º As UA autônomas não são objeto desta regulamentação e não estão autorizadas a acessar o espaço aéreo brasileiro.

§ 3º A operação de UA próxima a aeródromos e auxílios à navegação aérea, sem a devida autorização do Órgão competente, é considerado Ato de Interferência Ilícita contra a Aviação Civil, de acordo com o previsto no Programa Nacional de Segurança AVSEC para o SISCEAB.

§ 4º O procedimento previsto no *caput*, aplica-se inclusive às UA com PMD até 250g.

Art. 20. A operação de UA deve possuir equipamentos de Comunicação, Vigilância e Navegação (CNS) compatíveis com os exigidos para o espaço aéreo utilizado, bem como pelo Serviço de Tráfego Aéreo (ATS) prestado na área em que pretende operar.

§ 1º Os equipamentos CNS podem ser substituídos por meio alternativo, desde que mantenham a interoperabilidade, compatibilidade, segurança e eficiência.

§ 2º Aeronaves Não Tripuladas com PMD menor ou igual a 25 kg, operando VLOS e até 400 pés (120 m) AGL, independentemente da classe do espaço aéreo sobrevoado, salvo determinação contrária, estão dispensadas dos equipamentos CNS.

§ 3º A dispensa de equipamentos CNS de que trata o § 2º, pode ser excepcionalmente aplicada a operações com requisitos distintos dos estabelecidos, desde que haja parecer favorável da Organização Regional.

§ 4º A dispensa de equipamentos CNS de que trata os §2º e § 3º, não se aplica a luzes de navegação no período noturno.

Art. 21. Utilizar fraseologia de acordo com o preconizado no MCA 100-16 “Fraseologia de Tráfego Aéreo” quando for exigido comunicação bilateral.

Parágrafo único. Deve-se utilizar a expressão “RPA” na radiotelefonia, antes do código de chamada da UA, para aumentar a consciência situacional entre controladores de tráfego aéreo e pilotos de outras aeronaves.

Art. 22. Apresentar Plano de Voo (FPL) de acordo com o MCA 100-11 “Manual para Preenchimento dos Formulários de Plano de Voo”, quando for exigido FPL.

Parágrafo único. Se o designador do tipo de UA ainda não tiver sido definido, preencher “ZZZZ” no item 9 do Plano de Voo, indicando o tipo de aeronave no item 18, precedido de TYP/UAS.

Art. 23. Cabe ao Piloto Remoto, quando em Operação VLOS, manter a segurança da navegação, bem como evitar colisões com obstáculos.

Art. 24. Para manter a Operação em VLOS, é obrigatório o auxílio de Observador de UA nas seguintes situações:

I - quando o Piloto Remoto utilizar óculos FPV; ou

II - quando a operação VLOS for estendida.

§ 1º A Utilização de óculos FPV ou a realização de operação VLOS estendida sem observador de UA caracteriza uma operação BVLOS.

§ 2º A comunicação entre o piloto remoto e o observador de UA deve ser direta e constante.

Art. 25. Operações realizadas mediante segregação do espaço aéreo:

I - BVLOS;

II - acima de 400 pés (120 m) AGL; e

III - com UA com PMD maior que 25 Kg.

Parágrafo único. As operações previstas no *caput* estão condicionadas a divulgação por meio de Produto AIS.

Art. 26. Cabe ao Piloto Remoto em Comando conhecer o meio de contato do Tático SARPAS.

Art. 27. Não operar sob condições meteorológicas (precipitação, vento, nevoeiro) ou qualquer condição que coloque em risco a operação da UA.

Art. 28. É obrigatória a apresentação do Termo de Coordenação quando a Operação possuir interseção com FRZ.

Parágrafo único. A obrigatoriedade prevista no *caput* fica dispensada quando realizada em Área Adequada.

Art. 29. A operação em EAC deve observar as seguintes disposições:

I - é vedada a operação em área proibida;

II - é obrigatória a apresentação do Termo de Coordenação quando a operação possuir interseção com TRA, TSA ou área restrita; e

III - é dispensada a apresentação do Termo de Coordenação quanto a operação possuir interseção com área perigosa.

Parágrafo único. No caso previsto no inciso III do *caput*, cabe ao piloto decidir se aceita os possíveis riscos associados ao ingresso em área perigosa.

Art. 30. É proibida a realização de operação que possua interseção com Rota Especial de Helicóptero (REH).

Art. 31. A operação em área confinada não é considerada atividade em espaço aéreo e, portanto, não é de responsabilidade do DECEA.

Art. 32. Para a Operação Recreativa, aplicam-se os seguintes limites:

I - altura máxima de 200 pés (60 metros) acima do nível do solo (AGL); e

II - distância horizontal máxima de 300 m.

Art. 33. A Operação de UA militar deve cumprir as regras previstas nesta Portaria.

Parágrafo único. Quando operar sob regras da Circulação Operacional Militar, deve

cumprir o previsto na ICA 100-13 em vigor.

Art. 34. As Operações Especiais de Órgãos de Segurança Pública e Defesa Civil têm prioridade sobre as demais operações de UA.

Art. 35. Cabe ao Explorador, ao Operador de Aeronave e ao Piloto Remoto em Comando da aeronave a observância das normas estabelecidas pelas demais autoridades competentes, tais como: ANAC, ANATEL, MAPA e MD.

Art. 36. Mesmo que tenha sido autorizada, toda e qualquer operação de UA deve ser imediatamente encerrada ao ser verificada a aproximação de aeronaves tripuladas ou de operação de UA dos Órgãos de Segurança Pública e Defesa Civil.

Seção II
Regras específicas
Subseção I
Da Categoria Aberta

Art. 37. A categoria aberta será avaliada conforme impacto operacional da atividade pretendida.

Art. 38. Durante a análise da categoria aberta, são considerados os seguintes requisitos:

I - possuir PMD menor ou igual a 25 Kg;

II - operar em VLOS;

III - manter altura de até 400 pés (120 m) AGL; e

IV - não possuir interseção com EAC classificado como TRA, TSA e área restrita ou FRZ.

§ 1º Para efeito do inciso I do *caput*, deve-se incluir no cálculo do PMD o combustível, cargas, equipamentos transportados e acessórios.

§ 2º A altura máxima de que trata o inciso III do *caput* não dispensa a restrição imposta pela Altitude Limite de Voo.

§ 3º A altura máxima prevista no inciso III do *caput* para Operação Recreativa é de 200 pés (60 m) AGL.

§ 4º Para fins do disposto no inciso IV do *caput*, deve-se utilizar os parâmetros das FRZ de aeródromos e helipontos disponíveis no Capítulo II “Estrutura do Espaço Aéreo Brasileiro”.

Subseção II
Da Categoria Específica

Art. 39. A categoria específica será avaliada conforme impacto operacional da atividade pretendida.

Art. 40. Durante a análise da categoria específica, são considerados os seguintes requisitos:

I - possuir PMD maior que 25 Kg;

II - operar em BVLOS;

III - operar acima de 400 pés (120 m) AGL; ou

IV - possuir Interseção com EAC classificado como TRA, TSA e área restrita ou FRZ.

§ 1º Para efeito do inciso I do *caput*, deve-se incluir no cálculo do PMD o combustível, cargas, equipamentos transportados e acessórios.

§ 2º A altura máxima de que trata o inciso III do *caput* não dispensa a restrição imposta pela Altitude Limite de Voo.

§ 3º A altura máxima prevista no inciso III do *caput* para Operação Recreativa é de 200 pés (60 m) AGL.

§ 4º Para fins do disposto no inciso IV do *caput*, deve-se utilizar os parâmetros das FRZ de aeródromos e helipontos disponíveis nas Tabelas do Capítulo II "Estrutura do Espaço Aéreo Brasileiro".

Subseção III
Da Categoria Certificada

Art. 41. A categoria certificada, quando aplicável, será autorizada após avaliação do impacto operacional da atividade pretendida.

Parágrafo único. A UA será integrada ao espaço aéreo, utilizando-se parâmetros específicos.

Subseção IV
Da Operação Aérea Especial

Art. 42. São considerados Órgãos Especiais:

I - órgãos do Poder Executivo;

II - órgãos do Poder Legislativo;

III - órgãos do Poder Judiciário; ou

IV - órgãos que fornecem serviços essenciais à manutenção da vida das pessoas ou à redução do sofrimento humano.

§ 1º Incluem-se nos incisos I, II e III do *caput* os Órgãos das esferas Federal, Estadual, Distrital e Municipal.

§ 2º Entre os Órgãos referidos no inciso IV do *caput*, destacam-se, entre outros, aqueles relacionados às seguintes atividades:

I - abastecimento de água potável;

II - fornecimento de energia elétrica, gás e combustíveis;

III - assistência médica e hospitalar;

IV - saneamento básico;

V - guarda, uso e controle de material Químico, Biológico, Radiológico e Nuclear (QBRN);

VI - apoio a acidentes e incidentes rodoviários, ferroviários, aéreos e marítimos;

VII - infraestrutura aeroportuária e de tráfego aéreo;

VIII - resposta a calamidades públicas;

IX - emergência ambiental; e

X - mineração (minas e barragens).

§ 3º Incluem-se, para fins do §1º do *caput*, os Órgãos da Administração Pública Direta e Indireta.

Art. 43. Consideram-se Órgãos Especiais com necessidade de resposta imediata, entre outros:

I - Forças Armadas;

II - Segurança Pública;

III - Defesa Civil;

IV - Força Nacional de Segurança Pública;

V - Guardas Municipais;

VI - Receita Federal do Brasil;

VII - institutos de criminalística, medicina legal e identificação;

VIII - órgãos no exercício de atividade de inteligência de Estado; e

IX - órgãos da Administração Pública no exercício do Poder de Polícia Administrativa.

§ 1º Para ser considerado um Órgão Especial com necessidade de resposta imediata, o Órgão deve ser acreditado pelo DECEA.

§ 2º O processo de acreditação está disponível no endereço eletrônico: https://www.decea.mil.br/drone/.

Art. 44. A Operação Aérea Especial deve ser realizada:

I - por Órgãos Especiais; ou

II - por aeronave vinculada ao Órgão Especial.

§ 1º Além do previsto nos incisos I e II do *caput*, a operação deve atender aos seguintes requisitos:

I - ocorrer em circunstância incomuns, geralmente associadas a situações de emergência ou a eventos inesperados;

II - não permitir a realização de planejamento prévio;

III - possuir PMD menor ou igual a 25 Kg;

IV - operar em VLOS; e

V - manter altura de até 400 pés (120 m) AGL.

§ 2º Quando a operação possuir interseção com EAC classificado como TRA, TSA e área restrita ou FRZ, o Órgão Especial deve realizar, antecipadamente, estreita coordenação com o(s) órgão(s) ATS, operador(es) de aeródromo ou responsável(is) pelo EAC.

Art. 45. O Órgão Especial com necessidade de resposta imediata, acreditado pelo DECEA, pode ser autorizado a operar acima de 400 pés ou em BVLOS, desde que a operação seja realizada:

I - em Espaço Aéreo Segregado; e

II - mediante Acordo Operacional previamente estabelecido.

Art. 46. As necessidades operacionais para procedimentos exclusivos das Operações

Especiais devem ser abordadas em Acordo Operacional.

Art. 47. Cabe aos Órgãos Especiais observar as demais regras relativas à Operação Aérea Especial preconizadas nesta Instrução.

CAPÍTULO IV
PROCESSO DE SOLICITAÇÃO DE AUTORIZAÇÃO

Art. 48. Nenhuma aeronave pode ser autorizada para o voo sem a prévia expedição do correspondente certificado de aeronavegabilidade, conforme artigo 114 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA).

Art. 49. Salvo permissão especial, nenhuma aeronave pode voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha: marcas de nacionalidade e matrícula, e esteja munida dos respectivos certificados de matrícula e aeronavegabilidade, conforme artigo 20 da Lei nº 7.565/1986 (CBA).

Parágrafo único. A autoridade de aviação civil pode, por meio de regulamento, estabelecer as condições para os voos com certificado de aeronavegabilidade especial.

Seção I
Do cadastro no SARPAS

Art. 50. O cadastro e a geração do ID Operacional para o Perfil Pessoa Física devem ser realizados por meio do Login Único do Governo Federal (gov.br).

Parágrafo único. Nos casos em que o DECEA julgar a impossibilidade de cadastro conforme previsto no *caput*, será utilizado o Contas DECEA.

Art. 51. O Perfil Pessoa Jurídica deve ser vinculado a um perfil Pessoa Física, que será designado como Administrador SARPAS da respectiva Pessoa Jurídica.

Art. 52. O cadastro do Piloto de UA das Forças Armadas deve ser realizado pelo Administrador SARPAS da Organização Militar, mediante inclusão do ID Operacional do usuário na equipe da Organização Militar.

Parágrafo único. A formação e a capacitação dos Pilotos integrantes das Forças Armadas são de competência das respectivas Forças Armadas: Marinha, Exército e Aeronáutica.

Art. 53. A UA Civil cadastrada no SISANT será disponibilizada aos Perfis de Pessoa Física ou Jurídica, conforme registro na ANAC, por meio de sincronização entre os sistemas.

Art. 54. O cadastro de UA pertencente às Forças Armadas no SARPAS é de responsabilidade do Administrador SARPAS da Organização Militar solicitante.

§ 1º Para deferimento do cadastro, é obrigatório anexar digitalmente documento probatório contendo os dados da aeronave.

§ 2º Caso a UA militar possua PMD maior que 25 Kg, opere acima de 400 pés (120 m) AGL ou realize operações BVLOS, será obrigatório anexar digitalmente a documentação de Certificação da UA.

§ 3º O Registro da UA pertencente às Forças Armadas é de competência exclusiva das respectivas Forças Armadas: Marinha, Exército e Aeronáutica.

§ 4º O processo para cadastro de UA bem como os modelos de documento probatório e de Documentação de Certificação da UA estão disponíveis no seguinte endereço: https://www.decea.mil.br/drone/.

Seção II
Da solicitação de acesso ao espaço aéreo

Regras Gerais

Art. 55. O acesso ao Espaço Aéreo Brasileiro deve ser solicitado por meio do SARPAS.

§ 1º O acesso ao SARPAS está disponível no endereço: https://servicos.decea.mil.br/sarpas/.

§ 2º As Operações recreativas realizadas em EAC destinado à recreação estão dispensadas de solicitação.

§ 3º Para cálculo do PMD, deve-se incluir o combustível, as cargas, os equipamentos transportados e os acessórios.

Art. 56. A solicitação não será aceita quando:

I - não cumprir o prazo de antecedência mínima, previsto nesta Portaria, em relação ao início da operação pretendida;

II - realizada com antecedência superior a noventa dias corridos em relação ao início da operação;

III - realizada com período de duração superior a noventa dias corridos;

IV - o período de realização do voo das Operações Aéreas Especiais ultrapassar quatro dias da data de solicitação;

V - possuir interseção com EAC classificado como área proibida;

VI - possuir interseção com REH; ou

VII - não apresentar todas as informações necessárias.

Art. 57. Prazo de antecedência mínima para solicitação, tomando como base a data e o horário de início da operação:

I - 30 (trinta) minutos:

a) categoria aberta;

b) categoria específica ou certificada:

1. PMD menor ou igual a 25 Kg;

2. VLOS;

3. até 400 pés; e

4. sem interseção com EAC classificado como TRA, TSA e área restrita ou FRZ;

c) operação realizada em Área Adequada;

d) operação Aérea Especial; ou

e) operações em Zona UTM;

II - quatro dias corridos:

a) categoria específica ou certificada:

1. PMD menor ou igual a 25 Kg;

2. VLOS;

3. até 400 pés; e

4. com interseção com EAC classificado como TRA, TSA e área restrita ou FRZ;

b) operação de aerolevantamento; ou

c) operação que envolver área de voo superior a 100 Km²;

III - oito dias corridos:

a) categoria específica ou certificada:

1. PMD maior que 25 Kg;

2. BVLOS;

3. acima de 400 pés; ou

4. com ou sem interseção com EAC classificado como TRA, TSA e área restrita ou FRZ;

b) operação Atípica; ou

c) outras operações que exijam divulgação por meio de Produto AIS.

§ 1º Além do previsto no inciso I do *caput*, podem cumprir prazo de antecedência de 30 (trinta) minutos:

I - as operações previstas no inciso II, alínea "a" do *caput*, que possua interseção com EAC classificado como TRA, TSA e área restrita ou FRZ em área de segurança, desde que realizada pelo responsável da respectiva área ou em proveito deste; e

II - operação aeroagrícola de categoria específica, sem interseção com EAC classificado como TRA, TSA e área restrita ou FRZ, realizada por UA com PMD maior que 25 Kg, em operação VLOS até 100 pés (30 m), destinada à aplicação de agrotóxicos e afins, adjuvantes, fertilizantes, inoculadores, corretivos e sementes sobre áreas desabitadas.

§ 2º Exclui-se da hipótese prevista no inciso I, alíneas "a" e "b", do *caput*, a operação que envolver área de voo superior a 100 Km².

§ 3º O Órgão Especial com necessidade de resposta imediata, acreditado pelo DECEA e atuando no estrito cumprimento do dever legal, pode registrar a solicitação da operação no SARPAS após a realização do voo, desde que atendidas as seguintes condições:

I - haja impossibilidade de solicitação prévia;

II - o registro seja realizado em até 24 (vinte e quatro) horas após o encerramento da operação;

III - a operação seja realizada:

a) por UA com PMD menor ou igual a 25Kg;

b) VLOS;

c) até 400 pés; e

d) sem interseção com EAC classificado como TRA, TSA, área restrita e área proibida ou FRZ.

Art. 58. A veracidade e precisão das informações constantes na solicitação são de total responsabilidade do Solicitante.

Em Zona UTM

Art. 59. As solicitações em Zona UTM devem cumprir os seguintes critérios:

I - tempo máximo de 1 hora de voo para voos VLOS ou BVLOS;

II - quando VLOS, área circular máxima de 15 Km²; e

III - quando BVLOS, área circular máxima de 30 Km².

Seção III
Do parecer da Organização Regional

Art. 60. Considerando o impacto na navegação aérea, o parecer da Organização Regional poderá ser emitido:

I - automaticamente, quando a atividade não impactar a navegação; ou

II - após análise da Organização Regional, quando houver impacto à navegação aérea.

Art. 61. Durante a análise, a Organização Regional responsável pela área solicitada pode:

I - solicitar documentos complementares para comprovação das medidas mitigadoras para manutenção da segurança operacional, tais como:

a) Carta de Acordo Operacional (CAOp);

b) Acordo Operacional (AOp); e

c) Termo de Coordenação (TCo);

II - retornar o processo ao solicitante para realização de ajustes quando a Análise indicar ser pertinente;

III - dispensar ou substituir o Termo de Coordenação por Produto AIS quando a Análise indicar ser pertinente e necessário;

IV - exigir comunicação bilateral por meio de equipamento de voz em VHF ou por outros canais de comunicação estabelecidos por meio de Acordo Operacional, como, por exemplo, o uso de telefonia fixa ou móvel; e

V - exigir a apresentação de Plano de Voo.

Parágrafo único. Nas hipóteses previstas nos incisos I e II, o processo ficará com *status* pendente até que as ações sejam realizadas ou até que o prazo estipulado pelo analista expire.

Art. 62. A Organização Regional deve informar o motivo do indeferimento, por meio do SARPAS, quando emitir parecer desfavorável.

Seção IV
Da emissão da autorização SARPAS

Art. 63. A Organização Regional deve emitir a Autorização por meio do SARPAS com as

condicionantes operacionais necessárias à manutenção da segurança da navegação aérea.

§ 1º Cabe ao Piloto Remoto em Comando cumprir fielmente as condicionantes estabelecidas na Autorização.

§ 2º O Piloto Remoto em Comando deve ater-se à Altura de Voo Autorizada, com base no ponto de referência inserido no sistema, sem extrapolar a Altitude Limite de Voo.

Art. 64. A Organização Regional pode suspender qualquer autorização para manutenção da segurança da navegação aérea, devendo comunicar a suspensão e o motivo ao Solicitante.

Art. 65. A autorização com período de noventa dias e emissão de NOTAM pode ser estendida por sessenta dias, desde que:

I - seja solicitado com antecedência mínima de oito dias em relação ao término da autorização; e

II - a análise da Organização Regional indicar parecer favorável.

CAPÍTULO V
INFRAÇÕES DE TRÁFEGO AÉREO

Art. 66. As infrações de tráfego aéreo e o descumprimento das normas que regulam o SISCEAB serão apurados e julgados administrativamente pela JJAER.

Seção I
Da denúncia

Art. 67. Qualquer pessoa pode denunciar fato ou situação indicativa de atividade irregular de Aeronaves Não Tripuladas (drone).

Parágrafo único. O cidadão que observar atividade irregular de Aeronaves Não Tripuladas pode solicitar o apoio da segurança pública para averiguação quanto à legalidade da operação.

Art. 68. A denúncia deve conter o máximo de informações possível, tais como:

I - descrição sucinta da ocorrência;

II - data e hora da ocorrência;

III - documentos, fotos e vídeos que comprovem a identificação da UA (materialidade);

IV - documentos, fotos e vídeos que comprovem a identificação do Proprietário, Explorador ou Operador da Aeronave (autoria); e

V - outras informações julgadas pertinentes.

Art. 69. A denúncia pode ser encaminhada:

I - à organização regional responsável pela área; ou

II - aos órgãos de Segurança Pública.

§ 1º Os endereços e contatos das Organizações Regionais constam no Anexo II.

§ 2º Os contatos disponibilizados no Anexo II são exclusivos para resolver problemas relacionados à denúncia.

§ 3º Assuntos não enquadrados no § 2º devem ser informadas ao DECEA por meio do Serviço de Atendimento ao Cidadão (SAC) – https://ajuda.decea.mil.br.

Seção II
Da fiscalização

Art. 70. De acordo com o artigo 290 do CBA, a autoridade aeronáutica pode requisitar o apoio da força policial para obter a detenção dos presumidos infratores ou da aeronave que ponha em perigo a segurança pública, pessoas ou coisas, nos limites do que dispõe o referido Código.

Art. 71. O Órgão de Segurança Pública responsável pela investigação criminal deve enviar o procedimento de investigação à Organização Regional responsável pela área em que ocorreu o fato ou situação indicativa de atividade irregular para possibilitar a instauração de investigação e processo administrativo pelo Comando da Aeronáutica.

Parágrafo único. Os endereços e contatos das Organizações Regionais constam no Anexo II.

CAPÍTULO VI
SEGURANÇA OPERACIONAL

Seção I
Do planejamento do voo

Art. 72. O Piloto Remoto em Comando de uma UA deve ter ciência de todas as informações necessárias ao planejamento do voo.

Art. 73. O planejamento do voo deve incluir, pelo menos, uma avaliação criteriosa dos seguintes aspectos:

I - restrições do espaço aéreo;

II - necessidade de coordenação;

III - condições meteorológicas (informes e previsões meteorológicas atualizadas) dos aeródromos envolvidos, das áreas e da rota a ser voada;

IV - cálculo adequado de combustível ou autonomia da bateria, previsto para o voo;

V - planejamento alternativo para o caso de não ser possível completar o voo; e

VI - condições pertinentes ao voo previstas nos produtos AIS disponíveis no site da AISWEB.

Seção II
Da contingência ou emergência

Art. 74. Cabe ao Operador da UA elaborar o Plano de Terminação de Voo antes da solicitação de acesso ao espaço aéreo, considerando pelo menos o seguinte:

I - descrição dos procedimentos específicos em cada ponto de terminação de voo;

II - aerovias, espaços aéreos condicionados, procedimentos de chegada e saída, rotas visuais e circuitos de tráfego; e

III - *crash sites*.

Art. 75. Cabe ao piloto remoto em comando conhecer e aplicar todas as ações previstas no Plano de Terminação de Voo e no manual do equipamento para mitigar as situações de contingência ou emergência.

Art. 76. O piloto remoto em comando deve notificar imediatamente o Tático SARPAS do

CGNA, no caso de ocorrência de *fly-away*.

§ 1º A notificação deve conter as seguintes informações:

I - última posição conhecida;

II - altitude;

III - velocidade;

IV - autonomia; e

V - outras informações julgadas pertinentes.

§ 2º A notificação prevista no *caput*, deve ser realizada imediatamente, conforme orientações disponíveis no endereço eletrônico: https://www.decea.mil.br/drone/.

Art. 77. O Operador de Aeronave é o responsável por garantir a salvaguarda física dos equipamentos do sistema, bem como da UA, no solo, embarcado e no ar.

CAPÍTULO VII
DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 78. Os registros, cadastros, certificados e autorizações de projeto emitidos para aeronaves não tripuladas, segundo as regras do RBAC-E nº 94, continuam válidos até que sejam cancelados pela ANAC.

Parágrafo único. Nesses casos, as análises serão realizadas com base nos requisitos constantes na solicitação da operação.

Art. 79. Operações autorizadas até 30 de junho de 2026 permanecem válidas por até 90 dias, conforme parâmetros estabelecidos na autorização emitida.

CAPÍTULO VIII
DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 80. O DECEA oferece um canal de comunicação para o envio de dúvidas, sugestões, comentários, críticas, elogios e notificações de erros no endereço eletrônico https://publicacoes.decea.mil.br, selecionando a opção Fale Conosco ou através do *link* específico para esta norma.

Art. 81. Ao DECEA e às Organizações Regionais é dado o direito de revogar qualquer autorização emitida sem aviso prévio.

Art. 82. Os casos não previstos nesta Instrução serão submetidos ao Diretor-Geral do DECEA.

Art. 83. A redação dessa Instrução teve como parâmetro as seguintes publicações:

I - BRASIL. Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986. **Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.** Diário Oficial da União: Poder Executivo, Brasília, DF, p. 19.567, 23 dez.1986;

II - BRASIL. Ministério da Defesa. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. **ICA 53-1: NOTAM.** Rio de Janeiro, 2025;

III - BRASIL. Ministério da Defesa. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. **ICA 53-4: Solicitação de Divulgação de Informação Aeronáutica.** Rio de Janeiro, 2025;

IV - BRASIL. Ministério da Defesa. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. **ICA 100-12: Regras do Ar**. Rio de Janeiro, 2024;

V - BRASIL. Ministério da Defesa. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. **ICA 100-37: Serviços de Tráfego Aéreo.** Rio de Janeiro, 2024;

VI - BRASIL. Ministério da Defesa. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. **MCA 100-11: Preenchimento dos Formulários de Plano de Voo.** Rio de Janeiro, 2020;

VII - BRASIL. Ministério da Defesa. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. **MCA 100-16: Fraseologia de Tráfego Aéreo.** Rio de Janeiro, 2025;

VIII - BRASIL. Ministério da Defesa. Comando da Aeronáutica. Centro de Documentação da Aeronáutica. **NSCA 5-3: Norma de Sistema de Comunicações Oficiais e Atos Normativos no Âmbito do Comando da Aeronáutica.** Rio de Janeiro, 2026;

IX - CANADA. International Civil Aviation Organization. **Doc. 7300. Chicago Convention – Convention on International Civil Aviation.** 9th. ed. Montreal, 2006;

X - CANADA. International Civil Aviation Organization. **Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation: Rules of the Air.** 11th. ed. Montreal, July 2024; e

XI - CANADA. International Civil Aviation Organization. **Doc. 10019: Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS).** 1st. ed. Montreal, 2015.

ANEXO II
LISTA DE CONTATOS (ICA 100-40)

PRIMEIRO CENTRO INTEGRADO DE DEFESA AÉREA E CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO (CINDACTA I)
SHIS – QI-05 – Área Especial 12
CEP 71.615-600 – Brasília, DF
E-mail: protocolo.cindacta1@fab.mil.br

SEGUNDO CENTRO INTEGRADO DE DEFESA AÉREA E CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO (CINDACTA II)
Av. Erasto Gaertner, 1000 – Bairro Bacacheri
CEP 82.510-901 – Curitiba, PR
E-mail: protocolo.cindacta2@fab.mil.br

TERCEIRO CENTRO INTEGRADO DE DEFESA AÉREA E CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO (CINDACTA III)
Av. Maria Irene, s/nº – Jordão
CEP 51.250-020 – Recife, PE
E-mail: rpas.cindacta3@fab.mil.br

QUARTO CENTRO INTEGRADO DE DEFESA AÉREA E CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO (CINDACTA IV)
Av. do Turismo, 1350 – Prédio do CVA – Tarumã
Cx. Postal 3512, CEP 69.041-010 – Manaus, AM
E-mail: protocolo.cindacta4@fab.mil.br

CENTRO REGIONAL DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO SUDESTE (CRCEA-SE)
Av. Washington Luís, S/N – Aeroporto de Congonhas – Prédio da Torre de Controle, 3º andar
CEP 04.626-91 – São Paulo, SP
E-mail: protocolo.crcease@fab.mil.br

CENTRO DE GERENCIAMENTO DA NAVEGAÇÃO AÉREA (CGNA)
Praça Senador Salgado Filho s/n – 4º andar – Centro
CEP 20.021-340 – Rio de Janeiro – RJ
E-mail: cadastrosarpas@cgna.decea.mil.br