

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



TRÁFEGO AÉREO

ICA 100-41

**REGRAS DE ALOCAÇÃO DE SLOT PARA
AVIAÇÃO GERAL EM AERÓDROMOS
COORDENADOS**

2017

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



TRÁFEGO AÉREO

ICA 100-41

**REGRAS DE ALOCAÇÃO DE SLOT PARA
AVIAÇÃO GERAL EM AERÓDROMOS
COORDENADOS**

2017



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

PORTARIA DECEA Nº 132/DGCEA, DE 1º de AGOSTO 2017.

Aprova a reedição da Instrução do Comando da Aeronáutica que trata sobre “Regras de Alocação de *slot* para Aviação Geral em Aeródromos Coordenados”.

O CHEFE DO SUBDEPARTAMENTO DE OPERAÇÕES DO DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO, em conformidade com o inciso IV do art. 10 do ROCA 20-7 “Regulamento do DECEA”, aprovado pela Portaria nº 369/GC3, de 9 de junho de 2010, resolve:

Art.1º Aprovar a reedição da Instrução do Comando da Aeronáutica que trata sobre “Regras de Alocação de slot para Aviação Geral em Aeródromos Coordenados”, que com esta baixa.

Art.2º Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revoga-se a Portaria DECEA nº 41/DGCEA, de 12 de fevereiro de 2016, publicada no BCA nº 27, de 19 de fevereiro de 2016.

Ten Brig Ar CARLOS VUYK DE AQUINO
Diretor-Geral do DECEA

(Publicado no BCA nº 137, de 10 de agosto de 2017)

SUMÁRIO

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	9
1.1 <u>FINALIDADE</u>	9
1.2 <u>ÂMBITO</u>	9
2 DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS	10
2.1 <u>DEFINIÇÕES</u>	10
2.2 <u>ABREVIATURAS</u>	13
3 REGRAS GERAIS	15
3.1 <u>DECLARAÇÃO DE UM AERÓDROMO COORDENADO</u>	15
3.2 <u>CAPACIDADE</u>	16
3.3 <u>PERÍODO DE VALIDADE DO SLOT</u>	16
3.4 <u>AERONAVES NÃO SUJEITAS À OBTENÇÃO DE SLOT</u>	16
3.5 <u>ALOCAÇÃO DE SLOT</u>	17
3.6 <u>DESLOCAMENTO ENTRE AERÓDROMOS COORDENADOS</u>	20
3.7 <u>APRESENTAÇÃO DO PLANO DE VOO</u>	22
4 ATRIBUIÇÕES	23
4.1 <u>ATRIBUIÇÕES DO CGNA</u>	23
4.2 <u>ATRIBUIÇÕES DAS SALAS AIS, SALAS AIS AUTOMATIZADAS E C-AIS DE AERÓDROMOS COORDENADOS</u>	23
4.3 <u>ATRIBUIÇÕES DAS SALAS AIS EM AERÓDROMOS NÃO COORDENADOS</u>	24
4.4 <u>ATRIBUIÇÕES DO ACC</u>	24
4.5 <u>ATRIBUIÇÕES DO APP</u>	25
4.6 <u>ATRIBUIÇÕES DA FMC</u>	25
4.7 <u>ATRIBUIÇÕES DA TWR DO AEROPORTO COORDENADO</u>	25
4.8 <u>ATRIBUIÇÕES DOS OPERADORES OU EXPLORADORES</u>	25
5 DISPOSIÇÕES FINAIS	27

INTRODUÇÃO

A indústria do transporte aéreo desempenha um papel importante na atividade econômica, sendo o setor de maior crescimento no mundo. Um dos principais elementos para manter esse crescimento é um sistema de navegação aérea seguro, ordenado, eficiente e ambientalmente sustentável.

À medida que o volume de tráfego aéreo aumenta, se intensificam as demandas sobre os provedores dos serviços de navegação aérea, e o gerenciamento do tráfego aéreo se torna cada vez mais complexo, com expectativas de grande aumento nos atrasados.

Para fazer frente a essa problemática, o Comando da Aeronáutica, seguindo as recomendações da OACI contidas no DOC. 9750, aprovou, por meio da Portaria Nº 299 / GC3, de 5 de maio de 2008, a DCA 351-2 – “Concepção Operacional ATM Nacional” - que modificou a tradicional divisão do ATM (ATS, ATFM e ASM), para aplicação de um sistema ATM Global baseado em 7 componentes, dentre eles, as Operações em Aeródromos (OA).

Esse novo componente, passou então analisar a influência da infraestrutura aeroportuária no ATM, exigindo a maximização das suas capacidades e condições para o seu uso seguro e eficiente, principalmente em determinadas horas do dia, ou dias da semana, ou períodos do ano, quando a infraestrutura não é suficiente para atender a demanda, por limitação do sistema de pistas, ou pátio de estacionamento, ou terminal de passageiros, sendo, portanto, declarados coordenados pela autoridade competente, tendo como consequência a necessidade de se obter *slots* para as chegadas e saídas de aeronaves.

A ANAC, no exercício da sua competência, contida no art. 8º, incisos XIX e XX, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, publicou a Resolução 338, de 22 de julho de 2014, passando a regulamentar os procedimentos de alocação de horários de chegadas e partidas em aeroportos coordenados (*slots*), para aeronaves que executam serviço aéreo regular e não regular, nacional e internacional (exceto táxi-aéreo).

O DECEA, por possuir um sistema automatizado para alocações de *slot* e experiência na condução desse processo, desde a primeira coordenação de um aeródromo brasileiro, coube, por intermédio do CGNA, o controle e a fiscalização das alocações para aeronaves da aviação geral.

Como consequência, a ICA 100-41 – Aeródromos Coordenado – foi alterada, com o propósito de tratar apenas do processo de alocação de slot para aviação geral, bem como as atribuições dos órgãos envolvidos.

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

A presente publicação tem por finalidade estabelecer regras gerais para alocação de slot em aeródromos coordenados para aviação geral, bem como definir atribuições operacionais aos envolvidos.

1.2 ÂMBITO

As disposições constantes nesta Instrução aplicam-se, naquilo que lhes couber, aos Órgãos e Setores do SISCEAB e aos operadores ou exploradores de aeronaves da aviação geral que pretendam realizar as suas operações em aeródromos classificados como coordenados.

2 DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS

2.1 DEFINIÇÕES

Quando os termos relacionados abaixo forem usados neste documento, terão os seguintes significados:

2.1.1 AEROPORTOS

Aeroportos são aeródromos públicos dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas.

2.1.2 AERÓDROMO

Área definida de terra ou de água (que inclui todas suas edificações, instalações e equipamentos) destinada total ou parcialmente à chegada, partida e movimentação de aeronaves na superfície.

2.1.3 AERÓDROMO COORDENADO

Aeroporto cujo nível de saturação comprometa qualquer um dos componentes aeroportuários críticos (pista, pátio ou terminal), seja em determinadas horas do dia, ou dia da semana, ou períodos do ano.

2.1.4 AERÓDROMO COORDENADO NÍVEL A

Aeródromo coordenado nível A é aquele cuja previsão de demanda de movimentos aéreos tende a ultrapassar a capacidade declarada e/ou praticada da pista, sendo, portanto, necessária a obtenção de *slot* para as chegadas e saídas de aeronaves. Para esse nível de coordenação, as aeronaves de asa rotativa estarão dispensadas da obrigatoriedade de alocar *slot* para suas operações.

2.1.5 AERÓDROMO COORDENADO NÍVEL B

Aeródromo coordenado nível B é aquele cuja previsão de demanda de movimentos aéreos tende a ultrapassar a capacidade declarada e/ou praticada do pátio de estacionamento de aeronaves da aviação geral, sendo, portanto, necessário apenas *slot* de chegada. Dependendo da infraestrutura disponível nos aeródromos coordenados de nível B, as aeronaves de asa rotativa poderão ser dispensadas da obtenção do *slot*, somente no caso em que suas operações não causem impactos no pátio de estacionamento.

2.1.6 AERÓDROMO COORDENADO NÍVEL C

Aeródromo coordenado nível C é aquele cuja previsão de demanda de movimentos aéreos tende a ultrapassar a capacidade de prestação do ATS, em função do congestionamento da frequência da Torre de Controle de Aeródromo ou saturação de setores do espaço aéreo, sendo, portanto, necessária a obtenção de *slot* para as chegadas e saídas de aeronaves, inclusive para as aeronaves de asa rotativa.

2.1.7 AVIAÇÃO GERAL

Aeronaves que executam serviços aéreos privados, especializados públicos e táxi-aéreo.

2.1.8 CAPACIDADE AEROPORTUÁRIA

Medida de capacidade de processamento dos componentes aeroportuários críticos (pista, pátio ou terminal), podendo envolver: pessoas, aeronaves, bagagens ou carga.

2.1.9 CAPACIDADE DECLARADA

Valor atribuído à capacidade aeroportuária, determinado pela autoridade competente, levando-se em consideração as infraestruturas aeroportuárias instaladas.

2.1.10 CAPACIDADE PRATICADA

Valor atribuído à capacidade de um aeródromo em função da indisponibilidade de elementos de suas infraestruturas instaladas que possam impactar no valor da capacidade declarada.

2.1.11 OPERAÇÕES AÉREAS DE SEGURANÇA PÚBLICA E/OU DE DEFESA CIVIL

As operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil compreendem as atividades típicas de polícia administrativa, judiciária, de bombeiros e de defesa civil, tais como: policiamento ostensivo e investigativo; ações de inteligência; apoio ao cumprimento de mandado judicial; controle de tumultos, distúrbios e motins; escoltas e transporte de dignitários, presos, valores, cargas; aero médico, transporte de enfermos e órgãos humanos e resgate; busca, salvamento terrestre e aquático; controle de tráfego rodoviário, ferroviário e urbano; prevenção e combate a incêndios; patrulhamento urbano, rural, ambiental, litorâneo e de fronteiras, e outras operações autorizadas pela ANAC.

2.1.12 OPERADOR OU EXPLORADOR DE AERONAVE

Considera-se operador ou explorador de aeronaves:

- a) a pessoa jurídica que tem a concessão dos serviços de transporte público regular ou a autorização dos serviços de transporte público não regular, de serviços especializados ou de táxi-aéreo;
- b) o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos, quando se tratar de serviços aéreos privados;
- c) o fretador que reservou a condução técnica da aeronave, a direção e a autoridade sobre a tripulação; e
- d) o arrendatário que adquiriu a condução técnica da aeronave arrendada e a autoridade sobre a tripulação.

2.1.13 SATURAÇÃO

Situação em que a demanda de tráfego aéreo está acima da capacidade declarada ou praticada.

2.1.14 SERVIÇOS AÉREOS ESPECIALIZADOS PÚBLICOS

Os serviços aéreos especializados públicos abrangem as atividades aéreas de:

- a) aerofotografia, aerofotogrametria, aero cinematografia, aero topografia;
- b) prospecção, exploração ou detecção de elementos do solo ou do subsolo, do mar, da plataforma submarina, da superfície das águas ou de suas profundezas;
- c) publicidade aérea de qualquer natureza;
- d) fomento ou proteção da agricultura em geral;
- e) saneamento, investigação ou experimentação técnica ou científica;
- f) instrução;
- g) provocação artificial de chuvas ou modificação de clima; e
- h) qualquer modalidade remunerada, distinta do transporte público.

2.1.15 SERVIÇO AÉREO NÃO REGULAR

É o serviço de transporte aéreo público, de natureza doméstica ou internacional, que não se caracterize como serviço aéreo regular.

2.1.16 SERVIÇOS AÉREOS PRIVADOS

Os serviços aéreos privados são os realizados, sem remuneração, em benefício do próprio operador, compreendendo as atividades aéreas de:

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

2.1.17 SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS

Os serviços aéreos públicos abrangem os serviços aéreos especializados públicos e os serviços de transporte aéreo público de passageiro, carga ou mala postal, regular ou não regular, doméstico ou internacional.

2.1.18 SERVIÇO AÉREO REGULAR

É o serviço de transporte aéreo público, de natureza doméstica ou internacional, ofertado ao público em geral e operado de acordo com a programação previamente publicada ou com regularidade tal que constitua uma série sistemática de voos facilmente identificável.

2.1.19 SERVIÇOS DE TÁXI AÉREO

É o transporte aéreo público não regular, executado mediante remuneração convencionada entre o usuário e o transportador, visando proporcionar atendimento imediato, independentemente de horário, percurso ou escala, compreendendo as seguintes operações:

- a) transporte de passageiros: operação realizada em aeronave de até 30 passageiros, em que o horário local de partida, local de destino e preço são, especificamente, negociados com o usuário ou com seu representante;
- b) transporte de cargas: operação realizada em aeronaves com capacidade máxima de carga de 3.400 kg;
- c) transporte de enfermos: é o transporte de paciente, em aeronave homologada para transporte de enfermos, dotada de equipamentos médicos, fixos ou removíveis, com suporte médico necessário ao atendimento a ser prestado durante o voo por profissionais da saúde, incluindo o deslocamento para o local de atuação, realizado por empresas de táxi-aéreo, dentro de requisitos previstos em regulamentação específica da ANAC e do Conselho Federal de Medicina;
- d) voo panorâmico: consiste em voo no qual são transportados passageiros e que começa e termina, sem pouso intermediário, no aeródromo sede de operações da empresa;
- e) ligações aéreas sistemáticas: operações realizadas por empresas de táxi-aéreo, com origem e destino em território brasileiro, ligando duas ou mais localidades não servidas por linhas aéreas regulares, com frequência mínima de uma ligação semanal;
- f) lançamento de paraquedista: é considerado transporte de passageiros com características especiais. A realização deste tipo de operação requer habilitação específica para pilotos e aeronave apropriada; e
- g) transporte “on-shore” e “off-shore”: consiste no transporte aéreo de funcionários de empresas exploradoras de petróleo, situadas no continente ou no litoral.

2.1.20 SLOT DE AEROPORTO

É o horário de chegada ou de partida alocado para o movimento de uma aeronave numa data específica em um aeroporto coordenado, sendo que, para efeitos de planejamento, considera-se o horário em que a aeronave chega ou sai do terminal, caracterizado pelo calço e descalço, respectivamente.

2.2 ABREVIATURAS

ACC	Centro de Controle de Área
AIS	Serviço de Informações Aeronáutica
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
APP	Controle de Aproximação
ATS	Serviço de Tráfego Aéreo
AVANAC	Autorização de Voo da Agência Nacional de Aviação Civil
AVOEM	Autorização de Voo do Estado-Maior da Aeronáutica
AVOMD	Autorização de Voo do Ministério da Defesa
CA	Certificado de Aero navegabilidade

C-AIS	Centro de Informação Aeronáutica
CGNA	Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea
CNL	Mensagem ATS de Cancelamento
CHG	Mensagem ATS de Modificação
DLA	Mensagem ATS de Atraso
DECEA	Departamento de Controle do Espaço Aéreo
EET	Tempo Estimado em Rota
EOBT	Horário estimado de Calços Fora
FMC	Célula de Gerenciamento de Fluxo
FPL	Plano de Voo Apresentado
OPT	Oportunidade
PVC	Plano de Voo Completo
PVS	Plano de Voo Simplificado
RIAM	Relatório de Inspeção Anual de Manutenção
SAA	Sala AIS Automatizada
SAR	Serviço de Busca e Salvamento
SIGMA	Sistema Integrado de Gestão de Movimentos Aéreos
TWR	Torre de Controle de Aeródromo

3 REGRAS GERAIS

3.1 DECLARAÇÃO DE UM AERÓDROMO COORDENADO

3.1.1 Nos casos em que o nível de saturação de determinado aeródromo público comprometa a utilização de um dos componentes aeroportuários críticos (Pista, Pátio, Terminal ou ATS), seja em determinadas horas do dia, dias da semana ou períodos do ano, a ANAC poderá declará-lo coordenado, nos termos da legislação em vigor.

3.1.2 A declaração de um aeródromo público coordenado será feita por ato da Diretoria da ANAC, em qualquer das seguintes circunstâncias:

- a) as limitações de capacidade sejam graves, ao ponto de restringir o acesso ou causar atrasos significativos no aeroporto devido ao alto nível de saturação, sem solução do problema em curto prazo;
- b) for identificado comportamento por parte das empresas de transporte aéreo, do operador do aeroporto ou do CGNA que esteja restringindo o acesso ao aeroporto ou comprometendo a otimização da utilização da infraestrutura aeroportuária;
- c) situação emergencial;
- d) caso fortuito ou força maior; ou
- e) interesse público.

3.1.3 A declaração de um aeródromo público coordenado perdurará enquanto vigorar a situação que a motivou, e seu cancelamento dependerá de expressa manifestação da ANAC.

NOTA: O aeródromo público, na qualidade de coordenado, não poderá ser utilizado como aeródromo alternativa pós-decolagem, rota ou destino, excetuando situações emergenciais.

3.1.4 A declaração de um aeródromo público coordenado deverá ser publicada em consonância com o calendário de atividades da ANAC, exceto pelos motivos mencionados nas letras “c”, “d” e “e” do item 3.1.2.

3.1.5 A declaração de um aeródromo público coordenado poderá ser motivada pela ANAC ou mediante solicitação fundamentada:

- a) das empresas de transporte aéreo que operam no aeroporto ou tenham a intenção de fazê-lo;
- b) do operador do aeroporto; ou
- c) do DECEA.

3.1.6 Caberá à ANAC julgar a pertinência em declarar um aeroporto como coordenado.

3.1.7 Em se tratando de aeródromo privado, sua coordenação caberá ao DECEA, por solicitação do seu operador ou quando as operações comprometerem o ATC.

3.1.8 As informações inerentes à declaração de um aeródromo coordenado para as aeronaves da aviação geral serão divulgadas por meio de NOTAM, a ser emitido pelo DECEA/CGNA,

contendo os critérios da coordenação, seus períodos e prazos, tempo de permanência no pátio e telefones de contato.

3.2 CAPACIDADE

3.2.1 As capacidades dos componentes aeroportuários são determinadas por cada autoridade competente, levando-se em consideração as infraestruturas aeroportuárias instaladas. Assim, cabe ao DECEA, por meio do CGNA, a declaração da capacidade do componente Pista, enquanto ao operador do aeroporto cabe a declaração das capacidades dos componentes Pátio e Terminal. Por fim, caberá a ANAC publicar as capacidades dos aeroportos coordenados, conforme prazos definidos no seu calendário de atividades.

3.2.2 Valores das capacidades dos componentes aeroportuários poderão ser alterados em função de eventuais degradações, inoperâncias ou indisponibilidades de elementos da infraestrutura. Esses valores deverão ser praticados até que a causa da degradação seja removida.

3.3 PERÍODO DE VALIDADE DO SLOT

3.3.1 O período de validade de um *slot* está compreendido entre 15 minutos antes, até 30 minutos após o horário alocado, exceto nos casos em que as operações de pouso ou decolagem sejam atrasadas pelos seguintes motivos: condições meteorológicas adversas; interrupção na prestação do ATS; interdição ou impraticabilidade da infraestrutura aeroportuária; e aplicação de medidas de Gerenciamento de Fluxo de Tráfego Aéreo.

3.3.2 A aeronave que descumprir o período acima especificado estará cometendo infração e a matrícula será encaminhada à Junta de Julgamento da Aeronáutica para as medidas cabíveis.

3.4 AERONAVES NÃO SUJEITAS À OBTENÇÃO DE SLOT

3.4.1 Não estão sujeitas à obtenção de *slot* as aeronaves:

- a) em emergência;
- b) em missão de defesa aeroespacial;
- c) Militares das Forças Armadas;
- d) de operações aéreas de segurança pública e/ou defesa civil;
- e) transportando ou destinada a transportar enfermo ou lesionado em estado grave (ambulância em operação aero médica, conforme legislação específica), que necessite de assistência médica urgente, ou transportando órgãos vitais para transplante humano;
- f) em missão SAR;
- g) em missão de Inspeção em Voo;
- h) transportando Chefes de Estado ou de Governo; e
- i) transportando Governador de Unidade Federativa brasileira.

NOTA: Na fase da operação tática do ATFM e mediante coordenação com a autoridade aeroportuária, o CGNA poderá isentar outros tipos de voo da obrigatoriedade do *slot*.

3.4.2 Deverá constar no Item 18 do PVC ou PVS a informação STS/ATFMX, caso a aeronave esteja realizando um dos serviços declarados no item 3.4.1, não isentando a declaração das demais informações no item 18 (STS/ e RMK/) referentes a cada operação acima a ser realizada.

3.4.3 Poderão ser isentadas as aeronaves baseadas em aeródromos coordenados categoria B, ou seja, aquelas que possuam hangar próprio e, dessa forma, não necessitam permanecer no pátio de estacionamento. A isenção ocorrerá mediante coordenação dos operadores e exploradores das aeronaves com o Centro de Operações Aeroportuárias do aeródromo coordenado ou, na ausência deste, outro setor responsável pela coordenação do pátio no aeródromo. Após esta coordenação, o Centro de Operações Aeroportuárias informará ao CGNA através do “e-mail” centralslotsuporte@cgna.gov.br.

NOTA: O acordo poderá ser suspenso pelo CGNA quando for identificado que a referida isenção está refletindo em saturação do pátio.

3.5 ALOCAÇÃO DE SLOT

3.5.1 A alocação do *slot* deverá ser realizada no módulo SLOT do SIGMA, nos horários reservados à operação da aviação geral, sendo o atendimento confirmado pelo recebimento de um código alfanumérico, que deverá ser incluído no item 18 (dezoito) do PVC ou PVS. Exemplo: RMK/CLR SPPG10965619.

3.5.2 O código do *slot* será distribuído especificamente para cada pista em operação. Exemplo: SPPR1065619 significa que a letra “P”, após SP, é um *slot* para pista principal de Congonhas e que a letra “R”, após a letra “P” é um *slot* anteriormente destinado à Aviação Regular, mas, em função do cancelamento do voo, está sendo oferecido à Aviação Geral; SPAG1065620 significa que a letra “A”, após SP, é um *slot* para pista auxiliar de Congonhas, e que a letra “G”, após a letra “A”, é um *slot* originalmente destinado à Aviação Geral.

NOTA: Considerando a performance, as aeronaves com *slots* para pista auxiliar poderão solicitar a operação para a pista principal, que poderá ser autorizada, desde que as condições do tráfego permitirem.

3.5.3 Os operadores ou exploradores de aeronaves deverão providenciar o seu cadastramento no módulo SLOT do SIGMA, disponibilizado pelo CGNA, e encaminhar, para o “e-mail” centralslotsuporte@cgna.gov.br, cópias dos CA das suas aeronaves de matrículas nacionais registradas no RAB, bem como a relação de códigos ANAC dos pilotos e despachantes operacionais de voo autorizados a alocar *slots* para essas aeronaves.

3.5.4 Os pilotos e despachantes operacionais de voo que necessitarem alocar *slots* deverão providenciar o seu cadastramento no módulo SLOT do SIGMA e encaminhar, pelo e-mail centralslotsuporte@cgna.gov.br, cópia do Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido.

3.5.5 Os pilotos e despachantes operacionais de voos cadastrados deverão estar associados a um operador ou explorador.

NOTA: Nos casos em que o mesmo piloto ou despachante operacional de voo opere com mais de um operador ou explorador, esses serão cadastrados individualmente, recebendo um “login” de acesso para cada operador ou explorador cadastrado.

3.5.6 Para a alocação de matrículas estrangeiras, os operadores ou exploradores de aeronaves estrangeiras deverão providenciar, da mesma forma, o seu cadastramento no Sistema, encaminhando ao CGNA as respectivas autorizações de voo da ANAC (AVANAC).

3.5.7 Para a alocação de aeronaves de matrículas estrangeiras, serão permitidos acordos entre operadores ou exploradores nacionais e estrangeiros, contudo não serão autorizadas permutas entre matrículas nacionais e estrangeiras previamente alocadas, visando evitar a reserva de *slot*.

3.5.8 O Módulo SLOT do SIGMA não permitirá a alocação se a aeronave, no horário pretendido, estiver voando.

3.5.9 O *slot* não integra o patrimônio do operador ou explorador da aeronave e representa o uso temporário da infraestrutura aeroportuária, sendo vedada a sua comercialização ou cessão, gratuita ou onerosa.

NOTA: Será considerada infração a comercialização de *slot*. As matrículas, os códigos ANAC dos pilotos, ou despachantes operacionais de voo, responsáveis pela alocação e os nomes dos operadores ou exploradores das aeronaves envolvidas, serão encaminhados à Junta de Julgamento da Aeronáutica para as medidas cabíveis.

3.5.10 Não será permitida a alteração do horário do *slot*. O operador ou explorador de aeronave que pretende alterar o horário de chegada ou saída deverá cancelar a alocação anterior e conseguir outro *slot* para o novo horário pretendido.

3.5.11 Os aeródromos de partida e destino poderão ser alterados. No entanto, para um *slot* de saída só poderá ser alterado o aeródromo de destino e para um *slot* de chegada só poderá ser alterado o aeródromo de partida.

3.5.12 A matrícula da aeronave poderá ser alterada, desde que a aeronave substituta esteja registrada no cadastro do operador ou explorador e que a alteração não seja por uma de matrícula estrangeira, oriunda do acordo entre operadores ou exploradores nacionais e internacionais, e vice-versa.

NOTA: Os excessos de permutas podem configurar possíveis reservas de *slot* e, conseqüentemente, o mau uso do Sistema de alocação do SIGMA. Visando o princípio da equidade, o CGNA, se necessário, limitará o número de alterações (matrícula de aeronave e aeródromos de partida e destino) ou aplicará bloqueios temporários nas matrículas permutadas, contudo essas medidas serão informadas no sistema de alocação do CGNA, acessado pelo endereço eletrônico <http://www.cgna.gov.br>.

3.5.13 Os cancelamentos dos *slot* alocados não isentam a responsabilidade do piloto em comando, caso o plano de voo já esteja apresentado, de apresentar a mensagem ATS de cancelamento.

3.5.14 A tentativa de utilização de um plano de voo com o *slot* cancelado após a sua apresentação ao órgão AIS será considerada infração, e a matrícula envolvida será enviada à Junta de Julgamento da Aeronáutica para as medidas cabíveis.

3.5.15 As mensagens ATS de atualização (DLA/CHG) somente poderão ser apresentadas, caso a mudança reflita em modificação das informações de matrícula, aeródromo de partida, de

destino, horário estimado de calços fora (EOBT) e tempo total de voo, mediante a permuta desses dados no SIGMA para controle dos *slot*.

3.5.16 Especificamente nos aeródromos coordenados de partida, os pilotos ou despachantes operacionais de voo deverão apresentar os respectivos PVC ou PVS, com antecedência máxima de 120 horas e mínima de 1h30min do horário definido como *slot* de saída.

3.5.17 Deverá ser declarado no item 13 (EOBT) do PVC ou PVS o horário do *slot* de saída alocado.

3.5.18 Especificamente nos aeródromos coordenados de destino, os pilotos ou despachantes operacionais de voo deverão apresentar os respectivos PVC ou PVS, com antecedência máxima de 120 horas e mínima de 45 minutos do EOBT. Também deverá ser cumprida a obrigatoriedade de que o plano de voo seja apresentado com antecedência mínima de 1h30min do horário definido como *slot* de chegada, com o objetivo de monitorar a utilização dos *slots* alocados e sua possível reutilização.

3.5.19 Deverá ser declarado no item 16 (EET) do PVC ou PVS o tempo necessário para que seja respeitado o período de vigência do *slot* de chegada alocado.

3.5.20 As aeronaves que pretendam decolar de aeródromos desprovidos de órgãos ATS, com destino a um aeródromo coordenado, deverão apresentar os PVC ou PVS no aeródromo coordenado de destino, com antecedência máxima de 120 horas e mínima de 45 minutos do EOBT. Também deverá ser cumprida a obrigatoriedade de que o plano de voo seja apresentado com antecedência mínima de 1h30min do horário definido como *slot* de chegada, com o objetivo de monitorar a utilização dos *slots* alocados e sua possível reutilização.

NOTA 1: As aeronaves transportando ou destinadas a transportar enfermo ou lesionado em estado grave que necessite de assistência médica urgente, ou transportando órgãos vitais para transplante humano, poderão coordenar, junto ao CGNA, a antecipação da decolagem.

NOTA 2: Para a antecipação da decolagem que trata a nota acima, o piloto, ou despachante operacional de voo, deverá incluir no item 18 do plano de voo: “STS/MEDEVAC”.

3.5.21 Os planos AFIL com destino a aeródromos coordenados não serão permitidos, durante a vigência da coordenação.

3.5.22 O não cumprimento dos prazos estabelecidos para apresentação e utilização dos *slots* resultará na perda da alocação, sendo os *slots* reaproveitados como *slots* de oportunidade.

3.5.23 Os *slots* que forem cancelados, antes de quatro horas do horário alocado, serão redirecionados à régua do Módulo SLOT do SIGMA, visando a sua reutilização por outros usuários.

3.5.24 Os *slots* cancelados, após quatro horas de antecedência do horário alocado, serão convertidos em *slots* de oportunidade, mesmo que já tenha sido apresentado o plano de voo.

3.5.25 Os operadores ou exploradores de aeronaves que pretendam utilizar *slot* de oportunidade de saída deverão entrar em contato com a Sala AIS do aeródromo coordenado de partida ou

C - AIS a que esse aeródromo coordenado esteja vinculado, fins coordenar a sua utilização e apresentar o referido plano de voo.

NOTA: No preenchimento do Plano de Voo Completo (PVC), ou simplificado (PVS), os usuários deverão inserir no item 18 do formulário as seguintes informações: RMK/SLOT OPT, seguido do código *slot* de oportunidade reaproveitado. Exemplo: RMK/SLOT OPT SPPG10965619.

3.5.26 Os operadores ou exploradores de aeronaves que pretendam utilizar slot de oportunidade de chegada deverão seguir os seguintes procedimentos:

- a) Apresentar um PVC ou PVS para o aeródromo nas proximidades do aeroporto coordenado e no item 18 do FPL acrescentar a seguinte observação: RMK/SLOT OPT (aeródromo coordenado). Exemplo: RMK/SLOT OPT SBSP; e
- b) Assim que estabelecer contato via fonia com o APP sob cuja jurisdição esteja o aeródromo coordenado, reiterar sua intenção real de pouso, que poderá ser concedido em função da disponibilidade dos slots reaproveitados como *slot* de oportunidade.

NOTA: A responsabilidade de informar ao SIGMA a matrícula da aeronave que utilizou *slot* de oportunidade de chegada será do órgão que coordenou a operação de pouso.

3.5.27 Os prazos de antecedência previstos para apresentação dos planos de voo com *slot* de oportunidade serão os preconizados nas legislações em vigor.

3.5.28 Será suspensa a distribuição de *slot* de oportunidade, sempre que os atrasos (acima de 30 minutos) no aeródromo coordenado estiverem acima de 10% dos movimentos.

3.5.29 Caso a aeronave não utilize o *slot* alocado, mesmo sendo de oportunidade, sem o cancelamento dentro dos critérios e prazos previstos nesta Instrução, será considerada infração. Sua matrícula, juntamente com o nome do operador ou explorador, será encaminhada à Junta de Julgamento da Aeronáutica para as medidas cabíveis.

3.6 DESLOCAMENTO ENTRE AERÓDROMOS COORDENADOS

3.6.1 As aeronaves que pretendam operar em um aeródromo coordenado de níveis A e C deverão alocar *slots* tanto para saída, como para chegada.

3.6.2 As aeronaves que pretendam operar em um aeródromo coordenado de nível B deverão alocar apenas o *slot* de chegada.

3.6.3 Para um deslocamento decolando de um aeródromo coordenado de nível A, com destino a outro aeródromo coordenado de nível A, o operador ou explorador da aeronave deverá incluir no item 18 do FPL, completo ou simplificado, o código *slot* de saída ou chegada do aeródromo coordenado de maior interesse, o qual será informado no NOTAM de coordenação dos aeródromos.

3.6.4 O operador ou explorador da aeronave que pretende realizar um deslocamento decolando de um aeródromo coordenado de nível A, para um aeródromo coordenado de nível B, deverá

incluir no item 18 do FPL, completo ou simplificado, apenas o código *slot* de saída do aeródromo coordenado de nível A.

3.6.5 O operador ou explorador da aeronave que pretende realizar um deslocamento decolando de um aeródromo coordenado de nível A, para um aeródromo coordenado de nível C, deverá incluir no item 18 do FPL, completo ou simplificado, o código *slot* de saída ou chegada do aeródromo coordenado de maior interesse, o qual será informado no NOTAM de coordenação dos aeródromos.

3.6.6 Para um deslocamento decolando de um aeródromo coordenado de nível A, com destino a um aeródromo não coordenado, o operador ou explorador da aeronave deverá incluir no item 18 do FPL, completo ou simplificado, somente o código *slot* de saída do aeródromo de partida.

3.6.7 Para um deslocamento decolando de aeródromo coordenado de nível B, para um aeródromo coordenado de nível A, o operador ou explorador da aeronave deverá incluir no item 18 do FPL, completo ou simplificado, somente o código *slot* de chegada do aeródromo de destino.

3.6.8 Para um deslocamento decolando de aeródromo coordenado de nível B, com destino a outro aeródromo coordenado de nível B, o operador ou explorador da aeronave deverá incluir no item 18 do FPL, completo ou simplificado, somente o código *slot* de chegada do aeródromo de destino.

3.6.9 Para um deslocamento decolando de aeródromo coordenado de nível B, para um aeródromo coordenado de nível C, o operador ou explorador da aeronave deverá incluir no item 18 do FPL, completo ou simplificado, somente o código *slot* de chegada do aeródromo de destino.

3.6.10 Para um deslocamento decolando de um aeródromo coordenado de nível B, com destino a um aeródromo não coordenado, o operador ou explorador da aeronave não precisará de *slot* para saída do aeródromo de partida nem para chegada no aeródromo de destino.

3.6.11 O operador ou explorador da aeronave que pretende realizar um deslocamento decolando de um aeródromo coordenado de nível C, para um aeródromo coordenado de nível A, deverá incluir no item 18 do FPL, completo ou simplificado, somente o código *slot* de saída do aeródromo de origem.

3.6.12 O operador ou explorador da aeronave que pretende realizar um deslocamento decolando de um aeródromo coordenado de nível C, para um aeródromo coordenado de nível B, deverá incluir no item 18 do FPL, completo ou simplificado, apenas o código *slot* de saída do aeródromo de origem.

3.6.13 Para um deslocamento decolando de um aeródromo de nível C, com destino a outro aeródromo coordenado de nível C, o operador ou explorador da aeronave deverá incluir no item 18 do FPL, completo ou simplificado, o código *slot* de saída ou chegada do aeródromo coordenado de maior interesse, o qual será informado no NOTAM de coordenação dos aeródromos.

3.6.14 Para um deslocamento decolando de um aeródromo coordenado de nível C, com destino a um aeródromo não coordenado, o operador ou explorador da aeronave deverá incluir no item 18 do FPL, completo ou simplificado, somente o código *slot* de saída do aeródromo de origem.

3.6.15 Para um deslocamento decolando de aeródromo não coordenado, para um aeródromo coordenado de nível A, o operador ou explorador da aeronave deverá incluir no item 18 do FPL, completo ou simplificado, somente o código *slot* de chegada do aeródromo de destino.

3.6.16 Para um deslocamento decolando de aeródromo não coordenado, para um aeródromo coordenado de nível B, o operador ou explorador da aeronave deverá incluir no item 18 do FPL, completo ou simplificado, somente o código *slot* de chegada do aeródromo de destino.

3.6.17 Para um deslocamento, decolando de aeródromo não coordenado, para um aeródromo coordenado de nível C, o operador ou explorador da aeronave deverá incluir no item 18 do FPL, completo ou simplificado, somente o código *slot* de chegada do aeródromo de destino.

3.7 APRESENTAÇÃO DO PLANO DE VOO

3.7.1 Os prazos previstos de antecedência para apresentação dos planos de voo (máxima de 120 horas e mínima de 1h30min) somente serão aplicados, quando pelo menos um dos aeródromos envolvidos estiver coordenado, observado seu respectivo nível de coordenação.

3.7.2 Caso o aeródromo de origem seja coordenado de nível B e o de destino seja não coordenado, não será aplicado o prazo mínimo de antecedência de 1h30min para a apresentação do plano de voo; contudo, deverão ser observadas as antecedências mínimas publicadas nas legislações em vigor para apresentação dos planos de voo.

3.7.3 Caso o aeródromo de origem seja desprovido de órgão ATS/AIS e o destino seja um aeródromo coordenado, o plano de voo completo (PVC) ou simplificado (PVS) deverá ser apresentado para o aeródromo coordenado de destino, observado o prazo mínimo de 1h30min do horário definido como *slot* de chegada.

3.7.4 Quando o aeródromo coordenado de partida for de nível A, os planos de voo deverão ser apresentados com antecedência mínima de 1h30min do horário definido como *slot* de saída, devendo esse horário ser declarado no item 13.

3.7.5 Quando o aeródromo de partida for coordenado de nível B ou não coordenado e o destino outro aeródromo coordenado de níveis A, B, ou C, os planos de voo deverão ser apresentados com antecedência mínima de 1h30min do horário previsto do *slot* de chegada alocado. O tempo total de voo planejado pelo operador ou explorador, a ser declarado no item 16 do plano de voo, deverá estar compreendido dentro da validade do referido *slot* de chegada alocado.

3.7.6 As mensagens de atualização deverão ser apresentadas para as Salas AIS ou C-AIS que receberam o plano de voo original.

3.7.7 Os aeródromos coordenados não poderão ser declarados nos planos de voo como aeródromos de alternativa, exceto com autorização do CGNA, após consulta do operador aeroportuário.

4 ATRIBUIÇÕES

4.1 ATRIBUIÇÕES DO CGNA

4.1.1 Emitir o PRENOTAM, declarando o aeroporto público coordenado, informando o nível de coordenação e o período de vigência.

NOTA: Alguns aeroportos são coordenados pela ANAC, em função da saturação da infraestrutura aeroportuária para processar aeronaves das empresas de transporte aéreo regular e não regular, exceto táxi-aéreo. Nesses casos não será emitido NOTAM, sendo esse tipo de coordenação informado no calendário de atividades daquela Agência.

4.1.2 Emitir o PRENOTAM, declarando o aeródromo privado coordenado, informando o nível de coordenação e o período de vigência.

4.1.3 Suspender a distribuição de *slot* de oportunidade, quando os atrasos superiores a 30 minutos ultrapassarem 10% dos movimentos.

NOTA: No período da suspensão, os operadores das Salas AIS e C-AIS não poderão distribuir os *slots* de oportunidade, tendo em vista que esses estarão bloqueados pelo SIGMA.

4.1.4 Encaminhar à Junta de Julgamento da Aeronáutica, para aplicação das sanções previstas, as matrículas das aeronaves que descumprirem as regras previstas nesta ICA.

4.2 ATRIBUIÇÕES DAS SALAS AIS, SALAS AIS AUTOMATIZADAS E C-AIS DE AERÓDROMOS COORDENADOS

4.2.1 Consultar constantemente o módulo SLOT do SIGMA e verificar a disponibilidade de *slot* de oportunidade. Caso haja, oferecer ao primeiro usuário da fila de candidatos, desde que sejam respeitados os prazos de antecedência previstos nas legislações em vigor.

NOTA 1: Os operadores AIS, ao distribuírem o *slot* de oportunidade, deverão preencher, no módulo SLOT do SIGMA, o formulário com a matrícula, os aeródromos de origem e destino e o EOBT.

NOTA 2: Os operadores ou exploradores de aeronaves que estiverem pleiteando um *slot* de oportunidade somente poderão apresentar seus planos de voo, após terem os dados acima inseridos no módulo SLOT do SIGMA.

4.2.2 Receber os Planos de Voos Completos (PVC) e simplificados (PVS), somente se possuírem *slot* alocado e compatível com os horários declarados.

4.2.3 Receber as mensagens de atualização (DLA, CHG e CNL), somente se os dados inerentes ao *slot* estiverem corretos e, caso a mudança resulte em alteração de horários, que esses estejam declarados na régua de *slot* alocados, disponibilizada no módulo SLOT do SIGMA.

4.2.4 Registrar, no módulo SLOT do SIGMA, campo apresentação, o *slot* cujo PVC ou PVS tenha sido apresentado e aprovado.

4.2.5 Não aceitar o Plano de Voo Completo (PVC) ou Simplificado (PVS) fora dos prazos de antecedência previstos nesta Instrução.

4.2.6 Informar imediatamente ao CGNA qualquer discrepância no módulo SLOT do SIGMA, ou a constatação de mau uso do mesmo por parte dos usuários.

4.2.7 Suspender, em coordenação com o CGNA, a distribuição de *slot* de oportunidade, quando os atrasos superiores a 30 minutos ultrapassarem 10% dos movimentos.

4.3 ATRIBUIÇÕES DAS SALAS AIS EM AERÓDROMOS NÃO COORDENADOS

4.3.1 Não aceitar PVC ou PVS, quando o aeródromo de partida ou de destino for considerado coordenado, e não esteja especificado no item 18 o código alfanumérico do *slot*.

4.3.2 Checar se o código alfanumérico do *slot* declarado no PVC ou PVS está contido no módulo SLOT do SIGMA, bem como se a matrícula e o horário alocado estão coincidentes com as informações contidas no sistema.

4.3.3 Registrar, no módulo SLOT do SIGMA, campo apresentação, o *slot* cujo PVC ou PVS tenha sido apresentado e recebido dentro dos prazos estabelecidos nesta Instrução.

4.3.4 Não aceitar PVC ou PVS após 1h30min de antecedência do *slot* de saída alocado, nem aqueles para as quais não haja tempo suficiente, conforme declarado no item 16 (EET), para que seja respeitado o período de vigência do *slot* de chegada alocado.

NOTA: As matrículas que não apresentarem seus PVC ou PVS dentro dos prazos estabelecidos e em conformidade com as respectivas alocações terão seus *slots* convertidos em *slots* de oportunidade.

4.3.5 Checar, no módulo SLOT do SIGMA, a disponibilidade de *slot* de oportunidade para chegada em aeródromo coordenado, caso haja algum usuário interessado.

4.3.6 Os operadores ou exploradores de aeronaves, de posse de um *slot* de oportunidade, somente poderão apresentar seus respectivos planos de voo, após terem os dados do voo inseridos no módulo SLOT do SIGMA, respeitando os prazos de antecedência previstos nas legislações em vigor.

4.3.7 Informar imediatamente ao CGNA qualquer discrepância no módulo SLOT do SIGMA, ou a constatação de mau uso do mesmo por parte dos usuários.

4.4 ATRIBUIÇÕES DO ACC

4.4.1 Coordenar com o APP correspondente, através das FMC instaladas no ACC e no APP, toda intenção de utilização de *slot* de oportunidade de chegada.

4.4.2 Coordenar diretamente com o APP, caso não tenha FMC instalada, todas as intenções de utilização de *slot* de oportunidade de chegada.

4.4.3 Registrar, no módulo SLOT do SIGMA, caso não tenha FMC instalada, a matrícula, os aeródromos de origem e destino e o EOBT da aeronave que tenha sido autorizada a operar dentro dos horários disponíveis no *slot* de oportunidade.

4.5 ATRIBUIÇÕES DO APP

4.5.1 Coordenar com a TWR do aeroporto coordenado, por meio da FMC instalada no APP, a utilização de *slot* de oportunidade, conforme apresentado no módulo SLOT do SIGMA, sempre que uma aeronave manifestar sua intenção de pouso naquela localidade.

4.5.2 Coordenar diretamente com a TWR do aeroporto coordenado, caso não exista FMC instalada no APP, a utilização de *slot* de oportunidade, conforme apresentado no módulo SLOT do SIGMA, sempre que uma aeronave manifestar sua intenção de pouso naquela localidade.

4.5.3 Registrar, no módulo SLOT do SIGMA, caso não exista FMC instalada, a matrícula, os aeródromos de origem e destino e o EOBT da aeronave que tenha sido autorizada a operar dentro dos horários disponíveis no SLOT ATC de oportunidade.

4.6 ATRIBUIÇÕES DA FMC

4.6.1 Monitorar constantemente o módulo SLOT do SIGMA e relatar ao CGNA as aeronaves que não cumpriram os prazos de validade de seus *slots* de pouso.

4.6.2 Relatar ao CGNA as aeronaves que foram redirecionadas ao aeródromo alternativo, em função da perda do período de vigência do seu *slot* e sem possibilidade de utilizar *slot* de oportunidade.

4.6.3 Coordenar com a TWR do aeródromo coordenado o *slot* de oportunidade de chegada, informando, caso a TWR não possua acesso ao sistema, as matrículas autorizadas.

4.6.4 Registrar, no módulo SLOT do SIGMA, a matrícula, os aeródromos de origem e destino e o EOBT da aeronave que tenha sido autorizada a operar dentro dos horários disponíveis do *slot* de oportunidade.

4.7 ATRIBUIÇÕES DA TWR DO AEROPORTO COORDENADO

4.7.1 Ratificar com a FMC e/ou APP os *slot* de oportunidade de chegada, caso a TWR não possua acesso ao SIGMA.

4.7.2 Ratificar com a Sala AIS os *slot* de oportunidade de saída, caso a TWR não possua acesso ao SIGMA.

4.7.3 Informar à FMC todas as aeronaves que realizarem operações de pouso e/ou decolagem fora do período de vigência do respectivo *slot*.

4.8 ATRIBUIÇÕES DOS OPERADORES OU EXPLORADORES

4.8.1 Cadastrar-se no módulo SLOT do SIGMA, conforme instruções contidas no “website” do CGNA (<http://slot.cgna.gov.br/>).

4.8.2 Encaminhar ao CGNA, via “e-mail”, o Certificado de Aeronavegabilidade (aeronave de matrícula nacional), autorização de sobrevoos (aeronave de matrícula estrangeira), o RIAM e seguro (aeronave experimental), bem como a relação de códigos ANAC dos pilotos e despachantes operacionais de voo autorizados a alocar *slot*.

4.8.3 Operar o módulo SLOT do SIGMA.

4.8.4 Incluir no PVC ou PVS o código do *slot* fornecido pelo módulo SLOT do SIGMA.

4.8.5 No caso de indisponibilidade de *slot* de oportunidade de chegada no aeródromo coordenado de destino, quando da apresentação do PVC ou PVS, o piloto ou despachante operacional de voo, deverá apresentar o plano de voo com destino a um aeroporto nas proximidades do aeroporto coordenado e no item 18, acrescentar, como exemplo, a seguinte observação: RMK/OPT SBSP. Isso significa que há, ainda, intenção de realizar a operação de pouso no aeródromo coordenado se, durante o deslocamento, houver *slot* de oportunidade disponível.

4.8.6 Estabelecer contato com o APP sob cuja jurisdição esteja o aeroporto coordenado e reiterar sua intenção real de pouso no caso de haver *slot* de oportunidade de chegada disponível. Caso negativo, deverá prosseguir para o aeródromo de destino declarado no plano de voo.

5 DISPOSIÇÕES FINAIS

5.1 As sugestões para o contínuo aperfeiçoamento desta publicação deverão ser enviadas acessando o “link” específico da publicação, por intermédio dos endereços eletrônicos <http://publicacoes.decea.intraer/> ou <http://publicacoes.decea.gov.br/>.

5.2 Os casos não previstos nesta Instrução serão submetidos ao Exmo. Sr. Diretor-Geral do DECEA.