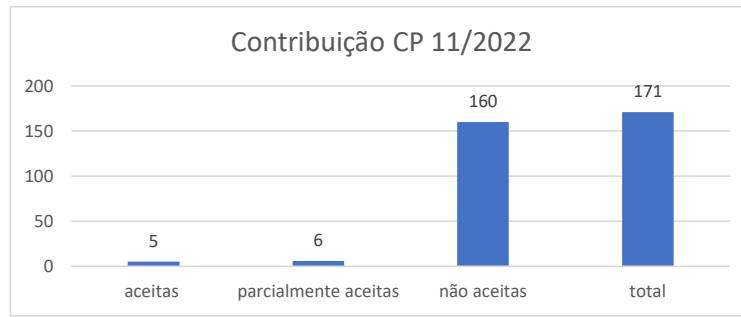




## Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022

Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

A Consulta Pública foi realizada no período de 18 de julho de 2022 a 1º de setembro de 2022, durante o qual foram recebidas **171 contribuições**. O gráfico abaixo contém os números de contribuições não aproveitadas, parcialmente aproveitadas e acatadas integralmente:



Processo nº 00058.016310/2020-32

**Abril/2025**

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 1 (22.678) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Marcus Arthur dos Santos Souza de Oliveira  
**Categoria:** Aeronauta

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB ANEXO

**Tipo de contribuição:** Outros

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Acredito que a melhoria no diário de bordo irá auxiliar no bom andamento de uma aviação segura. Os termos que foram citados na minuta de resolução estão de acordo com o que penso, porém não acredito que as infrações devem ser 100% punitivas, no âmbito financeiro.

**Justificativa:**

Acredito que a advertência caso haja uma irregularidade seja totalmente cabível quando o tripulante não tem ciência do ocorrido e, claro, que não vá ferir a segurança de vôo.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

No tocante às providências administrativas previstas no Anexo da proposta, informa-se que tal dispositivo foi suprimido em virtude da publicação das Resoluções nº 761 e 762 que versam, respectivamente, sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Tais dispositivos estão em linha com as iniciativas de promoção da responsividade prevendo, para além de sanções financeiras, incentivos e ações voltadas à cessação de condutas que comprometem a segurança operacional. As medidas com efeitos pecuniários aplicam-se às ocorrências mais graves.

Esse mecanismo está em consonância com as diretrizes de atuação da Agência, no sentido de privilegiar os mecanismos de incentivos ao cumprimento voluntário de requisitos e observando a proporcionalidade das medidas para o alcance dos resultados esperados.

**Itens alterados na proposta:**

Capítulo VI e Anexo, sobre providências administrativas, foram excluídos da proposta, sendo tratados no âmbito da Resolução nº 761 e 762, já publicadas.

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 2 (22.684, 22.686 e 22.688) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Julio Bombarda	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Outros	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 4º <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Artigo 4º, Inciso XII, § 1º poderia ser escrito desta maneira:

Parágrafo 1º. Para os operadores regidos pelo RBAC nº 137, o combustível deve ser o total consumido na operação, que deve ser registrado juntamente com os dados do voo no final da jornada.

**Justificativa:**

Referente ao que é informado no campo COMBUSTÍVEL no caso de operações 137, do modo que está proposto este parágrafo, além de não contribuir para instruir o regulado, joga mais confusão ainda a um tema que, ao meu ver, existe muita confusão entre os pilotos agrícolas. Do jeito que está, parece que o piloto agrícola está dispensado de registrar o combustível utilizado. O que consta no artigo 18 da Portaria 2050 está bom, e minha contribuição acima seria um aperfeiçoamento desta.

Ainda sobre este tema: é extremamente comum pilotos que utilizarem neste campo o termo “FULL”, que não tenho conhecimento da origem, para indicar tanque cheio, ou que sempre decola com tanque cheio. Creio que a agência deveria orientar que isto não tem nenhuma previsão legal.

**Resultado da Análise:** contribuição parcialmente aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

A previsão específica sobre o diário de bordo para operações sob o RBAC nº 137 foi incluída no regulamento, em 137.521(b)(5), incluindo-se o registro do total de combustível consumido ao final da etapa ou jornada.

**Itens alterados na proposta:**

O parágrafo § 1º do art. 4º foi retirado da Resolução, tendo seu conteúdo transferido para o parágrafo 137.521(b)(5), com atendimento ao proposto na contribuição:

“137.521 Diário de bordo

(...)

(b) As informações requeridas pelo art. 6º e incisos da Resolução nº xxx, de xx de xxx de 20xx, conforme aplicáveis à operação, podem ser registradas por jornada ou etapa de jornada, em vez de por voo, desde que em todos os voos seja mantida a mesma tripulação e que seja utilizado somente um local de pouso e decolagem. Aplicam-se ainda as especificidades a seguir:

(...)

(5) o operador deve ter procedimento de controle de forma a garantir a quantidade de combustível para realização de cada voo em conformidade com o parágrafo 137.201(g). No campo destinado ao combustível, deve ser registrado o total de combustível consumido por jornada ou etapa de jornada;”

**Formatado:** Fonte: Não Negrito

**Formatado:** Fonte: Não Negrito

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

CONTRIBUIÇÃO Nº 3 (22.685) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Julio Bombarda <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 7º <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Art. 7º O conjunto das informações listadas no artigo 6º deve ser registrado e assinado pelo piloto em comando ao término do voo, ou no final da jornada.	
<b>Justificativa:</b> Adequação ao que ocorre na realidade. Isso inclui também uma prerrogativa dos pilotos agrícolas.	
<b>Resultado da Análise:</b> contribuição aproveitada	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição. Redação alterada conforme a proposta.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> Art. 7º O conjunto das informações listadas no artigo 6º deve ser registrado e assinado pelo piloto em comando ao término do voo ou no final da jornada.	

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 5 (22.687) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Julio Bombarda	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Outros	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB ANEXO <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Registrar valores ou formato incorretos de peso de combustível, ou  
carga transportada ou número de passageiros,  
alterando a percepção quanto à regularidade da  
operação

**Justificativa:**

É comum pilotos utilizarem o termo "FULL" para informar tanque cheio, que não há previsão.

**Resultado da Análise:** contribuição parcialmente aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

No tocante às providências administrativas previstas no Anexo da proposta, informa-se que tal dispositivo foi suprimido em virtude da publicação das Resoluções nº 761 e 762 que versam, respectivamente, sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Tais dispositivos estão em linha com as iniciativas de promoção da responsividade prevendo, para além de sanções financeiras, incentivos e ações voltadas à cessação de condutas que comprometem a segurança operacional. As medidas com efeitos pecuniários aplicam-se às ocorrências mais graves.

Verificou-se que a temática proposta está contemplada na Resolução nº 762. Reconhece-se que a contribuição foi parcialmente acatada por haver sido tratada em regulamento ao qual a presente proposta de Resolução está alinhada.

**Itens alterados na proposta:**

Capítulo VI e Anexo, sobre providências administrativas, foram excluídos da proposta, sendo tratados no âmbito da Resolução nº 761 e 762, já publicadas. Este item está previsto na Resolução nº 762, vide anexo II, tabela 2.

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 7 (22.689) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Julio Bombarda	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Outros	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB ANEXO <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Adicionar no anexo de providências administrativas para a situação de não comunicar a ANAC perda ou extravio de Diário de Bordo, e a respectiva dosimetria.

**Justificativa:**

Já ocorreu, em mais de uma oportunidade, da fiscalização solicitar cópia do Diário de Bordo a um operador e este não enviá-lo justificando que fora extraviado, certamente com o intuito de ocultar irregularidades.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

No tocante às providências administrativas previstas no Anexo da proposta, informa-se que tal dispositivo foi suprimido em virtude da publicação das Resoluções nº 761 e 762 que versam, respectivamente, sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Tais dispositivos estão em linha com as iniciativas de promoção da responsividade prevendo incentivos e ações voltadas à cessação de condutas que comprometem a segurança operacional cabendo àquelas tidas como mais gravosas, posturas mais contundentes por parte da Agência.

Ademais, o Capítulo IV da proposta de Resolução traz os requisitos para formalização e tratamento em caso de extravio ou perda do Diário de Bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 8 (22.690) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** ROBERTO ANTONIO SAMPAIO GALLAS  
FILHO

**Categoria:** Aeronauta

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB ANEXO

**Tipo de contribuição:** Outros

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

A FAVOR DO DIARIO DE BORDO DE FORMA DIGITAL PARA A MELHORIA DA AVIAÇÃO.

**Justificativa:**

A FAVOR DE ADVERTENCIAS AO INVÉS DE MULTAS ALTISSIMAS.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

No tocante às providências administrativas previstas no Anexo da proposta, informa-se que tal dispositivo foi suprimido em virtude da publicação das Resoluções nº 761 e 762 que versam, respectivamente, sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Tais dispositivos estão em linha com as iniciativas de promoção da responsividade prevendo, para além de sanções financeiras, incentivos e ações voltadas à cessação de condutas que comprometem a segurança operacional. As medidas com efeitos pecuniários aplicam-se às ocorrências mais graves.

Finalmente, referente ao uso do Diário de Bordo em formato digital, verifica-se previsões de uso nos incisos I e II do Art. 16.

**Itens alterados na proposta:**

Capítulo VI e Anexo, sobre providências administrativas, foram excluídos da proposta, sendo tratados no âmbito da Resolução nº 761 e 762, já publicadas.

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

CONTRIBUIÇÃO Nº 9 (22.702) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022	
<b>Identificação</b>	
Autor da Contribuição: Julio Bombarda	Documento: Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
Categoria: Outros	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: DB ANEXO
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 9. Registrar, com erro, ou deixar de informar algum dado de voo, que dificulte ou prejudique a apuração quanto à regularidade da operação, se não configurar infração diversa.	
<b>Justificativa:</b> No item 9 do Anexo das Providências Administrativas, é comum o piloto deixar de informar algum desses dados: CANAC do piloto, Rubrica do piloto, natureza do voo, combustível. São mais raras as ocorrências de falta de informação de data, hora de apresentação, local de/para, corte e horas de voo.	
<b>Resultado da Análise:</b> contribuição parcialmente aproveitada	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> Capítulo VI e Anexo, sobre providências administrativas, foram excluídos da proposta, sendo tratados no âmbito da Resolução nº 761 e 762, já publicadas. Este item está previsto na Resolução nº 762, anexo II, tabela 2.	

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 10 (22.703) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

Autor da Contribuição: Julio Bombarda	Documento: Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
Categoria: Outros	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: DB Art. 2º Parágrafo Único Tipo de contribuição: Inclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Incluir um parágrafo sobre porte obrigatório, para todas as categorias de aeronaves.

**Justificativa:**

Não obstante constar no artigo 20 do CBA, e na seção 91.203(a)(4) do RBAC 91, ainda existe muita polêmica no meio da aviação experimental, principalmente por que o RBAC 103, seção 103.7, que possui uma lista de documentos de porte obrigatório, omite o diário de bordo.

**Resultado da Análise:** contribuição aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria.

A previsão para a dispensa de porte do diário de bordo está disposta no parágrafo 91.203(a)(4): “No caso de aeronaves engajadas em atividades de recreio ou desporto, o diário de bordo não precisa estar a bordo quando for inviável o seu transporte devido às características construtivas da aeronave. No entanto, ele deve ser atualizado tão logo quanto praticável;” por isso não foi incluído dispositivo específico.

Ademais, observa-se que aeronaves experimentais (ou seja, as que possuem Certificado de Autorização de Voo Experimental – CAVE, um tipo de Certificado de Aeronavegabilidade, conforme a seção 21.175 do RBAC nº 21) não podem operar sob o RBAC nº 103, que se aplica somente às aeronaves que não possuem certificado de aeronavegabilidade. Assim o texto do RBAC nº 103 não tem qualquer relação com a operação de aeronaves experimentais, que devem operar sob o RBAC nº 91.

Desta forma, visando tornar explícita a aplicabilidade da Resolução foi proposta alterações textuais no parágrafo único do Art. 1º.

**Itens alterados na proposta:**

Art. 1º, parágrafo único

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 11 (22.713) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** ERICO FLAVIO OLIVEIRA DA SILVA

**Categoria:** Aeronauta

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB Art. 22

**Tipo de contribuição:** Exclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Não vejo motivos para mais mudanças e implicação de mais motivos para mais multas.

**Justificativa:**

Voto pela não aprovação.

Isso não vai melhorar a vida dos operadores e pilotos.

Não vai agregar mais renda no salário no final do mês, não vai baratear os custos de operação.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

Não há contribuição ou pontos específicos de discordância – só menção de desaprovação da proposta, de forma genérica.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 12 (22.714 e 22.715) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Patrik Martins Guedes  
**Categoria:** Aeronauta

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB Art. 21  
**Tipo de contribuição:** Exclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Não

**Justificativa:**

As medidas administrativas propostas tem valores totalmente desproporcional a valores de aeronaves. Podendo inclusive através do acúmulo de erros no preenchimento levar a valores que superam o valor da aeronave, não mantendo assim o princípio da proporcionalidade.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

No tocante às providências administrativas previstas no Anexo da proposta, informa-se que tal dispositivo foi suprimido em virtude da publicação das Resoluções nº 761 e 762 que versam, respectivamente, sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Tais dispositivos estão em linha com as iniciativas de promoção da responsividade prevendo, para além de sanções financeiras, incentivos e ações voltadas à cessação de condutas que comprometem a segurança operacional. As medidas com efeitos pecuniários aplicam-se às ocorrências mais graves.

Esse mecanismo está em consonância com as diretrizes de atuação da Agência, no sentido de privilegiar os mecanismos de incentivos ao cumprimento voluntário de requisitos e observando a proporcionalidade das medidas para o alcance dos resultados esperados.

**Itens alterados na proposta:**

Capítulo VI e Anexo, sobre providências administrativas, foram excluídos da proposta, sendo tratados no âmbito da Resolução nº 761 e 762, já publicadas.

**Comentado [ER1]:** Vale incluir isso daqui pra frente, nos casos em que a contribuição tratou das providências administrativas.

Se foi acatada, ou parcialmente acatada, vale mencionar em que item das resoluções 761 e 762 o texto ficou

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 14 (22.716) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Giovani Ramos Barbosa da Silva <b>Categoria:</b> Aeronauta	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 18 <b>Tipo de contribuição:</b> Outros
---	---

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Incentivar o aeronauta a buscar auxílio para aumentar a segurança de voo.

**Justificativa:**

Não concordo com a descrição da documentação pois demonstra ser somente de caráter severamente punitivo aos aeronautas, a ANAC deveria incentivar o voo prestando auxílio, deveria existir um parágrafo no qual, caso aconteça um erro, o piloto tenha orientações da ANAC de forma amigável para que seja incentivado a contribuir com a segurança, realizando as correções necessárias podendo levar as informações adiante.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

No tocante às providências administrativas previstas no Anexo da proposta, informa-se que tal dispositivo foi suprimido em virtude da publicação das Resoluções nº 761 e 762 que versam, respectivamente, sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Tais dispositivos estão em linha com as iniciativas de promoção da responsividade prevendo, para além de sanções financeiras, incentivos e ações voltadas à cessação de condutas que comprometem a segurança operacional. As medidas com efeitos pecuniários aplicam-se às ocorrências mais graves.

Esse mecanismo está em consonância com as diretrizes de atuação da Agência, no sentido de privilegiar os mecanismos de incentivos ao cumprimento voluntário de requisitos e observando a proporcionalidade das medidas para o alcance dos resultados esperados.

**Itens alterados na proposta:**

Capítulo VI e Anexo, sobre providências administrativas, foram excluídos da proposta, sendo tratados no âmbito da Resolução nº 761 e 762, já publicadas.

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 15 (22.717) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Jean Renato Santoni

**Categoria:** Aeronauta

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB ANEXO

**Tipo de contribuição:** Exclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Não alteração das regulamentações atuais

**Justificativa:**

A proposta em análise trás punições severas, desacordastes do atual cenário da aviação brasileira, os valores das multas não condizem com a realidade da remuneração dos aeronautas, e medidas como suspensão e/ou de habilitações para erro de lançamento em diário de bordo, são extremas e exageradas, tal medida encarece, dificulta e não traz nada de significativo para a melhoria da segurança operacional.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

No tocante às providências administrativas previstas no Anexo da proposta, informa-se que tal dispositivo foi suprimido em virtude da publicação das Resoluções nº 761 e 762 que versam, respectivamente, sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Tais dispositivos estão em linha com as iniciativas de promoção da responsividade prevendo, para além de sanções financeiras, incentivos e ações voltadas à cessação de condutas que comprometem a segurança operacional. As medidas com efeitos pecuniários aplicam-se às ocorrências mais graves.

Esse mecanismo está em consonância com as diretrizes de atuação da Agência, no sentido de privilegiar os mecanismos de incentivos ao cumprimento voluntário de requisitos e observando a proporcionalidade das medidas para o alcance dos resultados esperados.

**Itens alterados na proposta:**

Capítulo VI e Anexo, sobre providências administrativas, foram excluídos da proposta, sendo tratados no âmbito da Resolução nº 761 e 762, já publicadas.

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 16 (22.718) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Salomão Donini ensslín	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Aeronauta	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB ANEXO <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Redução dos valores das autuações (multas) para operadores 135 e 121.

**Justificativa:**

Valores abusivos! Tripulante ao final do voos estão suscetíveis a fadiga, erros podem acontecer de forma não intencional. Não é justo ser cobrado do tripulante os valores abusivos como o do anexo á minuta.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

No tocante às providências administrativas previstas no Anexo da proposta, informa-se que tal dispositivo foi suprimido em virtude da publicação das Resoluções nº 761 e 762 que versam, respectivamente, sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Tais dispositivos estão em linha com as iniciativas de promoção da responsividade prevendo, para além de sanções financeiras, incentivos e ações voltadas à cessação de condutas que comprometem a segurança operacional. As medidas com efeitos pecuniários aplicam-se às ocorrências mais graves.

Esse mecanismo está em consonância com as diretrizes de atuação da Agência, no sentido de privilegiar os mecanismos de incentivos ao cumprimento voluntário de requisitos e observando a proporcionalidade das medidas para o alcance dos resultados esperados.

**Itens alterados na proposta:**

Capítulo VI e Anexo, sobre providências administrativas, foram excluídos da proposta, sendo tratados no âmbito da Resolução nº 761 e 762, já publicadas.

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 17 (22.719) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Diego Balieiro Baptista	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Aeronauta	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB ANEXO <b>Tipo de contribuição:</b> Exclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Sou contra

**Justificativa:**

Sou contra

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

Não há contribuição ou pontos específicos de discordância – só menção de desaprovação da proposta, de forma genérica.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 18 (22.720) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Ricardo Augusto Dantas

**Categoria:** Aeronauta

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB Art. 1º Parágrafo Único

**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Parágrafo único. Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, EXCETO às aeronaves experimentais e LSA.

**Justificativa:**

A exigência do Diário de Bordo em aeronaves de pequeno porte de uso privado em nada acrescentam à segurança de voo, servindo exclusivamente como justificativas para aplicação de multas e aumentar a arrecadação da Agência.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Nesse ponto, lembre-se que se mantém inalterada a aplicabilidade da obrigação, que, no regulamento atual, não afasta a necessidade de observância dos operadores de aeronaves experimentais e LSA.

No tocante às providências administrativas previstas no Anexo da proposta, informa-se que tal dispositivo foi suprimido em virtude da publicação das Resoluções nº 761 e 762 que versam, respectivamente, sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Tais dispositivos estão em linha com as iniciativas de promoção da responsividade prevendo, para além de sanções financeiras, incentivos e ações voltadas à cessação de condutas que comprometem a segurança operacional. As medidas com efeitos pecuniários aplicam-se às ocorrências mais graves.

Esse mecanismo está em consonância com as diretrizes de atuação da Agência, no sentido de privilegiar os mecanismos de incentivos ao cumprimento voluntário de requisitos e observando a proporcionalidade das medidas para o alcance dos resultados esperados.

**Itens alterados na proposta:**

Capítulo VI e Anexo, sobre providências administrativas, foram excluídos da proposta, sendo tratados no âmbito da Resolução nº 761 e 762, já publicadas.

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 19 (22.721, 22.722, 22.723, 22.724, 22.725 e 22.726) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Thatiane Cardoso Favero <b>Categoria:</b> Aeronauta	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 1º Parágrafo Único <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
--	--

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Parágrafo único. Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, exceto aquelas cujo o tipo de vôo seja exclusivamente privado.

**Justificativa:**

A finalidade do Diário de Bordo é o registro de manutenções e histórico de vôos, algo que já é feito nas cadernetas de manutenção e cadernetas individuais dos pilotos! Em aeronaves de uso privado o seu uso não se justifica uma vez que a tripulação será sempre a mesma! Nos EUA não se utiliza diário de bordo nas aeronaves! Trata-se de uma burocracia a mais sem finalidade prática que a justifique! Para controle de horas e histórico de manutenções ja existem as cadernetas de célula, hélice e motor! O diário é algo que somente traz aos pilotos insegurança por medo das pesadas multas a serem aplicadas no caso de erros!

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Nesse ponto, lembre-se que se mantém inalterada a aplicabilidade da obrigação, que, no regulamento atual, alcança operadores de todas as aeronaves.

No tocante às providências administrativas previstas no Anexo da proposta, informa-se que tal dispositivo foi suprimido em virtude da publicação das Resoluções nº 761 e 762 que versam, respectivamente, sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Tais dispositivos estão em linha com as iniciativas de promoção da responsividade prevendo, para além de sanções financeiras, incentivos e ações voltadas à cessação de condutas que comprometem a segurança operacional. As medidas com efeitos pecuniários aplicam-se às ocorrências mais graves.

Esse mecanismo está em consonância com as diretrizes de atuação da Agência, no sentido de privilegiar os mecanismos de incentivos ao cumprimento voluntário de requisitos e observando a proporcionalidade das medidas para o alcance dos resultados esperados.

**Itens alterados na proposta:**

Capítulo VI e Anexo, sobre providências administrativas, foram excluídos da proposta, sendo tratados no âmbito da Resolução nº 761 e 762, já publicadas.

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 25 (22.727) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** LEONARDO CESAR RODRIGUES DE SOUZA

**Categoria:** Aeronauta

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB Art. 1º Parágrafo Único

**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Alterações no Art no que tange aeronaves leves esportivas, experimentais

**Justificativa:**

O diário de bordo tem por finalidade registrar o histórico de horas e manutenções realizadas na aeronave! No entanto já temos as cadernetas de manutenção da aeronave que trazem estes registros de forma mais efetiva!

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 26 (22.728 e 22.729) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Julceir Reginaldo Ramos

**Categoria:** Aeronauta

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB Art. 1º Parágrafo Único

**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

“Parágrafo único. Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, exceto para as aeronaves do aerodesporto.”

**Justificativa:**

O diário de bordo tem por finalidade registrar o histórico de horas e manutenções realizadas na aeronave! No entanto já temos as cadernetas de manutenção da aeronave que trazem estes registros de forma mais efetiva!

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 28 (22.730) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Andre Bastos do Lago	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Aeronauta	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 1º <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

“Parágrafo único. Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, exceto para as aeronaves do aerodesporto.”

**Justificativa:**

O diário de bordo tem por finalidade registrar o histórico de horas e manutenções realizadas na aeronave! No entanto já temos as cadernetas de manutenção da aeronave que trazem estes registros de forma mais efetiva!

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 29 (22.731) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Thatiane Cardoso Favero  
**Categoria:** Aeronauta

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB Art. 1º Parágrafo Único  
**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Parágrafo único. Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, exceto as aeronaves voltadas ao aerodesporto.

**Justificativa:**

O Diário de Bordo tem como principais finalidades o registro de suas operações e ações de manutenções.

Para as aeronaves do aerodesporto, cujos vôos são exclusivamente de uso privado ou de instrução, é o tipo de documento que não agrega valor algum! Já temos as cadernetas de manutenção que trazem, de forma mais efetiva, estes registros. Detalhes como hora de decolagem, pouso, quantidade de combustível e etc não contribuem para uma segurança maior para este tipo de aeronave. As informações necessárias já são registradas em caderneta, tanto que nos EUA o Diário de Bordo não existe!!!

Trata-se de uma burocracia em duplicidade sem finalidade prática que a justifique! O diário tem se tornado um verdadeiro pesadelo, que somente traz aos pilotos insegurança por medo das pesadas multas a serem aplicadas no caso de erros! Algo que vai totalmente contra as medidas adotadas pelo Programa Vôo Simples.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 30 (22.732) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Luiz Eduardo Brandão Cruz

**Categoria:** Aeronauta

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB Art. 1º Parágrafo Único

**Tipo de contribuição:** Exclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

O diário de bordo tem por finalidade registrar o histórico de horas e manutenções realizadas na aeronave! No entanto já temos as cadernetas de manutenção da aeronave que trazem estes registros de forma mais efetiva!

**Justificativa:**

O diário de bordo tem por finalidade registrar o histórico de horas e manutenções realizadas na aeronave! No entanto já temos as cadernetas de manutenção da aeronave que trazem estes registros de forma mais efetiva!

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução n 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 31 (22.733) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** JAIR ANTONIO MICHELUTTI VIEIRA DA SILVA

**Categoria:** Aeronauta

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB Art. 1º Parágrafo Único

**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

“Parágrafo único. Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, exceto para as aeronaves do aerodesporto.”

**Justificativa:**

O diário de bordo tem por finalidade registrar o histórico de horas e manutenções realizadas na aeronave! No entanto já temos as cadernetas de manutenção da aeronave que trazem estes registros de forma mais efetiva!

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 32 (22.734) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Trike Ícaros Indústria Aeronáutica Ltda	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Outros	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 1º Parágrafo Único <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Parágrafo único. Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, exceto as aeronaves voltadas ao aerodesporto.

**Justificativa:**

O Diário de Bordo tem como principais finalidades o registro de suas operações e ações de manutenções.

Para as aeronaves do aerodesporto, cujos vôos são exclusivamente de uso privado ou de instrução, é o tipo de documento que não agrega valor algum! Já temos as cadernetas de manutenção que trazem, de forma mais efetiva, estes registros. Detalhes como hora de decolagem, pouso, quantidade de combustível e etc não contribuem para uma segurança maior para este tipo de aeronave. As informações necessárias estão já registradas em caderneta, tanto que nos EUA o Diário de Bordo não existe!!!

Trata-se de uma burocracia em duplicidade sem finalidade prática que a justifique! O diário tem se tornado um verdadeiro pesadelo, que somente traz aos pilotos insegurança por medo das pesadas multas a serem aplicadas no caso de erros! Algo que vai totalmente contra às medidas adotadas pelo Programa Vôo Simples.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 33 (22.735) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> ALEXANDRE SANCHES DE BARROS <b>Categoria:</b> Aeronauta	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 1º Parágrafo Único <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
--	--

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Que se exclua a necessidade do diário de bordo para a aviação leve experimental, tendo em vista que as informações já estão contidas nas caderetas de manutenção

**Justificativa:**

Duplicidade de fonte de informações sem necessidade.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as caderetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das caderetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a cadereta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as caderetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 34 (22.736 e 22.737) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Clovis Marques Tavares  
**Categoria:** Aeronauta

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB Art. 1º Parágrafo Único  
**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Artigo 1º - Parágrafo Único para:  
“Parágrafo único. Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, exceto para as aeronaves do aerodesporto.”

**Justificativa:**

O diário de bordo tem por finalidade registrar o histórico de horas e manutenções realizadas na aeronave! No entanto já temos as caderetas de manutenção da aeronave que trazem estes registros de forma mais efetiva!

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as caderetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das caderetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a cadereta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as caderetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 36 (22.738, 22.739, 22.740, 22.741, 22.742, 22.743 e 22.744) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Murilo Gonçalves Vigário

**Categoria:** Aeronauta

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB Art. 1º

**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

“Parágrafo único. Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, exceto para as aeronaves do aerodesporto.”

**Justificativa:**

O diário de bordo tem por finalidade registrar o histórico de horas e manutenções realizadas na aeronave! No entanto já temos as cadernetas de manutenção da aeronave que trazem estes registros de forma mais efetiva!

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 43 (22.745 e 22.746) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Helio Augusto de Souza Lino <b>Categoria:</b> Aeronauta	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 1º <b>Tipo de contribuição:</b> Exclusão
--	---

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Eliminar o diário de bordo da aeronave aerodesporto

**Justificativa:**

Nas cardenetas é preenchida todas as revisões realizadas pelo um mecânico mma.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a cederneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 45 (22.747, 22.748, 22.749, 22.751 e 22.752) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Vitor Paulo Palacin

**Categoria:** Aeronauta

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB Art. 1º

**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

A alteração do Artigo 1º para:  
“Parágrafo único. Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, exceto para as aeronaves do aerodesporto.”

**Justificativa:**

O diário de bordo tem por finalidade registrar o histórico de horas e manutenções realizadas na aeronave! No entanto já temos as cadernetas de manutenção da aeronave que trazem estes registros de forma mais efetiva!

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 48 (22.750) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Guilherme Augusto Lissandre Barbosa

**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB Art. 1º Parágrafo Único

**Tipo de contribuição:** Inclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

“Parágrafo único. Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, exceto para as aeronaves do aerodesporto e experimentais.

**Justificativa:**

Justificativa: O diário de bordo tem por finalidade registrar o histórico de horas e manutenções realizadas na aeronave! No entanto já temos as caderetas de manutenção da aeronave que trazem estes registros de forma mais efetiva!

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as caderetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das caderetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a cadereta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as caderetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 51 (22.753) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Rogerio Toledo Silva	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Aeronauta	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB ANEXO <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Sugiro isenção da obrigatoriedade do diário de bordo para aeronaves aerodesportivas.

**Justificativa:**

Justifica-se uma vez que a manutenção já é registrada e pode ser fiscalizada nas cadernetas de motor, celula e helice proprias.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 52 (22.754) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Vinicius de Paula Marchesini Ferreira  
**Categoria:** Aeronauta

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB Art. 1º Parágrafo Único  
**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

“Parágrafo único. Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, exceto para as aeronaves do aerodesporto.”

**Justificativa:**

O diário de bordo tem por finalidade registrar o histórico de horas e manutenções realizadas na aeronave! No entanto já temos as cadernetas de manutenção da aeronave que trazem estes registros de forma mais efetiva!

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 53 (22.755 e 22.756) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Vitor Almeida Lemes Junior	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Aeronauta	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 1º Parágrafo Único <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Não precisar preencher diário de bordo de aeronaves aerodesportivas

**Justificativa:**

O diário de bordo é para manutenções e como já tem as cadernetas, o diário não faz sentido

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 55 (22.757) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Paulo Roberto dos Santos da Silva	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Aeronauta	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 1º Parágrafo Único <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

O diário de bordo tem por finalidade registrar o histórico de horas e manutenção realizadas na aeronave, já temos cadernetas de manutenção que trazem estes registros

**Justificativa:**

Não há a necessidade de burocratizar com duplo registro

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 56 (22.758) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Anselmo Lorenzoni

**Categoria:** Aeronauta

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB Art. 1º Parágrafo Único

**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Alteração do Artigo

**Justificativa:**

O diário serve para registro de voo e acompanhamento das manutenções, mas já temos a caderneta de hélice/celula/motor. acredito que seria interessante o preenchimento on line no saci, com apenas algumas alterações para que o saci fique mais completo. normalmente quando existe algum acidente no aerodesporto, onde o diario fica dentro da aeronave, ele se perde completamente, então qual utilidade dele? mais vale um sistema on line com os itens que julguem necessários, do que o papel que vai embarcado dentro do avião, gerando peso e preenchimento desnecessário na maioria das vezes.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 57 (22.759) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Joannes Franciscus Delbin Steltenpool

**Categoria:** Aeronauta

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB Art. 1º Parágrafo Único

**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Sugiro a alteração do Artigo 1º - Parágrafo Único para:  
Parágrafo único. Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, exceto para as aeronaves do aerodesporto.

**Justificativa:**

Como já há cadernetas da aeronave, de horas de célula, hélice, horas de motor, manutenção e cadernetas individuais de cada piloto, inclusive mais modernas, não há a necessidade de se utilizar um processo de anotações arcaico que atualmente só é utilizado para aplicação de multas. E se houver algum incidente, pode até acontecer a perda do diário, pois ele fica abordo da aeronave.

Além de que, aeronaves de uso privado terão sempre a mesma tripulação.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 58 (22.760, 22.761, 22.762 e 22.763) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Dorival Vilar de Carvalho  
**Categoria:** Aeronauta

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB Art. 1º Parágrafo Único  
**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Alteração

**Justificativa:**

O diário de bordo tem por finalidade registrar o histórico de horas e manutenções realizadas na aeronave! No entanto já temos as cadernetas de manutenção da aeronave que trazem estes registros de forma mais efetiva!

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 62 (22.764) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Alexandre Resende	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Aeronauta	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 1º Parágrafo Único
	<b>Tipo de contribuição:</b> Exclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Retirar exigibilidade de DB para aeronaves Leves, desportivas e experimentais

**Justificativa:**

O diário de bordo tem por finalidade registrar o histórico de horas e manutenções realizadas na aeronave! No entanto já temos as cadernetas de manutenção da aeronave que trazem estes registros de forma mais efetiva!

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 63 (22.765) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> João Carlos Ferreira <b>Categoria:</b> Aeronauta	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 1º Parágrafo Único <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
---	--

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Não aplicável às aeronaves do aerodesporto

**Justificativa:**

Já existe todas as cadernetas de manutenções!

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 64 (22.777) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> ESTANISLAU Paes	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Aeronauta	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 1º Parágrafo Único <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Alterar o ART. 1º desobrigado o uso de diário de bordo nas aeronaves do aerodesporto.

**Justificativa:**

Já há as cadernetas para controle de horas e manutenção da anv.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 65 (22.778) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Gil Lessa Amaral de Carvalho  
**Categoria:** Aeronauta

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB Art. 1º Parágrafo Único  
**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

“Parágrafo único. Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, exceto para as aeronaves do aerodesporto.”

**Justificativa:**

Justificativa: O diário de bordo tem por finalidade registrar o histórico de horas e manutenções realizadas na aeronave! No entanto já temos as cadernetas de manutenção da aeronave que trazem estes registros de forma mais efetiva!

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 66 (22.779) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Henrique	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Aeronauta	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 1º Parágrafo Único <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Para a simplificação e segurança das aeronaves experimental.

**Justificativa:**

O diário de bordo tem por finalidade registrar o histórico de horas e manutenções realizadas na aeronave! No entanto já temos as cadernetas de manutenção da aeronave que trazem estes registros de forma mais efetiva!

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 67 (22.780, 22.781 e 22.782) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> GIOVANNI CLAUDINE BARBOSA DE SOUZA	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Aeronauta	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 1º Parágrafo Único <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, exceto para as aeronaves do aerodesporto.

**Justificativa:**

O diário de bordo tem por finalidade registrar o histórico de horas e manutenções realizadas na aeronave, no entanto já temos as cadernetas de manutenção da aeronave que trazem estes registros de forma mais efetiva.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 70 (22.783) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Cassiano Iwersen	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Aeronauta	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB ANEXO
<b>Tipo de contribuição:</b> Exclusão	

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Não vejo necessidade de diário de bordo oficial para aeronaves PU

**Justificativa:**

Exija-se algum tipo de controle de horas e NAO ao Diário OFICIAL

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 71 (22.784) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Marcelo Lourenço Jensen

**Categoria:** Aeronauta

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB Art. 1º Parágrafo Único

**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Parágrafo único. Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, exceto para as aeronaves do aerodesporto.

**Justificativa:**

O diário de bordo é uma burocracia desnecessária, já que temos as cadernetas de manutenção das aeronaves e as cadernetas dos pilotos. Isso somente se justifica quando a aeronave recebe tripulações diferentes (linhas aéreas), o que não é o caso. Nas aeronaves de uso privado em nossa categoria não existe alternância de tripulação, e por isso o diário de bordo deveria ser extinto!

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 72 (22.785 e 22.786) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** ADOLPHO PEREIRA CARNEIRO FILHO  
**Categoria:** Aeronauta

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB Art. 1º Parágrafo Único  
**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Parágrafo único. Esta Resolução é aplicável todas as aeronaves civis brasileiras, exceto para as aeronaves do aerodesporto!

**Justificativa:**

O diário de bordo tem por finalidade registrar o histórico de horas e manutenção realizadas na aeronave. No entanto já temos as cadernetas de manutenção da aeronave que trazem estes registros de forma mais efetiva.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 74 (22.787) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Luiz Roberto Camps	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Aeronauta	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 1º <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Com exceção de ultraleves e aviões experimentais .

**Justificativa:**

DB só é justificado para aeronaves que tem finalidade comercial e vendem esse tipo de serviço. Para as de uso próprio não tem sentido tanto que nos USA não existe DB

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 75 (22.788 e 22.789) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Jackson Farias Braga

**Categoria:** Aeronauta

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB Art. 1º Parágrafo Único

**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Alterar o Artigo 1º - parágrafo único para parágrafo único, ficando escrito como a seguir: Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, exceto para as aeronaves do aero desporto.

**Justificativa:**

Os serviços de manutenção obrigatórios bem como outros nesse contexto já são registrados e informados nas cadernetas pertinentes da aeronave, ainda contendo a assinatura de pessoas jurídicas/físicas credenciadas pela agência reguladora.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 77 (22.790 e 22.792) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Edevarso C. Leite	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Aeronauta	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 1º Parágrafo Único
	<b>Tipo de contribuição:</b> Exclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

A aeronave leve experimental, não tem a necessidade de um diário de bordo, temos somente as cadernetas de motor e celula.  
Esperando a compreensão e atendimento..

**Justificativa:**

A aeronave experimental é somente para voos de lazer, voos local e nunca para voos remunerados .tenho as cadernetas de motor e caderneta de celula,  
Por tanto, não tem sentido eu ter que preencher o diário de bordo todas as vezes que eu fizer um Vôo ...

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 78 (22.791 e 22.793) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Edevarso C. Leite <b>Categoria:</b> Aeronauta	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 1º <b>Tipo de contribuição:</b> Exclusão
--	---

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

A aviação leve esportiva não faz voos remunerados e nem voos comercial, portanto o diário de bordo é dispensável, pelo fato de já ter as cadernetas de manutenção e de celula.

**Justificativa:**

Eu vôo somente áreas próximas de aeródromo somente para lazer.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 81 (22.794) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Sérgio Eduardo Marcon	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Aeronauta	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 1º Parágrafo Único
	<b>Tipo de contribuição:</b> Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Parágrafo único: esta resolução é aplicável a todas aeronaves civis brasileiras, exceto para aeronaves do aerodesporto.

**Justificativa:**

O diário de bordo tem por finalidade registrar o histórico de horas e manutenções realizadas na aeronave, mas nós já temos as cadernetas de manutenção das aeronaves que trazem estes registros de forma mais efetiva.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 82 (22.795) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Uesley Silva Correa

**Categoria:** Aeronauta

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB Art. 1º Parágrafo Único

**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Parágrafo único. Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, exceto para as aeronaves do aerodesporto e de uso privado.

**Justificativa:**

O diário de bordo tem por finalidade registrar o histórico de horas e manutenções realizadas na aeronave, assim sendo, já temos as cadernetas de manutenção da aeronave que trazem estes registros de forma mais efetiva tornando-se algo redundante.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 83 (22.796) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** EVANDRO ALMEIDA DE OLIVEIRA

**Categoria:** Escola de Aviação Civil

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB Art. 1º Parágrafo Único

**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, exceto para as aeronaves aero desportivas.

**Justificativa:**

Dado que esse tipo de aeronave e atividade tem forte vínculo particular, quanto a propriedade, e para o lazer dado que o proprietário, por ser o único usuário, já tem conhecimento de todas as suas nuances e já registra alguma observação importante na cadernetas de manutenção - item obrigatório - e que portanto não justificaria, para esse tipo de atividade, tal incumbeância.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as caderetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das caderetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a cadereta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as caderetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 84 (22.797 e 22.798) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** anatole deinzer duarte  
**Categoria:** Aeronauta

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB Art. 1º Parágrafo Único  
**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Parágrafo unico. Esta resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, exceto para as aeronaves para o aerodesporto.

**Justificativa:**

O diário de bordo tem por finalidade registrar o histórico de horas e manutenção da aeronave ! No entanto já temos as cadernetas da aeronave que trazem estes registros de forma mais efetiva e detalhada.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 86 (22.799) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> MAURICIO CARDOSO BARCELLOS	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Outros	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 1º Parágrafo Único <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, exceto para as aeronaves do aerodesporto.

**Justificativa:**

O diário de bordo tem por finalidade registrar o histórico de horas e manutenções realizadas na aeronave! No entanto já temos as cadernetas de manutenção da aeronave que trazem estes registros de forma mais efetiva

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 87 (22.800) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Jean Felipe Paloco Barbosa	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Aeronauta	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB ANEXO <b>Tipo de contribuição:</b> Exclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Toda cobrança estipulada lá é absurda.

**Justificativa:**

Sao medidas punitivas absurdas.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

No tocante às providências administrativas previstas no Anexo da proposta, informa-se que tal dispositivo foi suprimido em virtude da publicação das Resoluções nº 761 e 762 que versam, respectivamente, sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Tais dispositivos estão em linha com as iniciativas de promoção da responsividade prevendo, para além de sanções financeiras, incentivos e ações voltadas à cessação de condutas que comprometem a segurança operacional. As medidas com efeitos pecuniários aplicam-se às ocorrências mais graves.

Esse mecanismo está em consonância com as diretrizes de atuação da Agência, no sentido de privilegiar os mecanismos de incentivos ao cumprimento voluntário de requisitos e observando a proporcionalidade das medidas para o alcance dos resultados esperados.

**Itens alterados na proposta:**

Capítulo VI e Anexo, sobre providências administrativas, foram excluídos da proposta, sendo tratados no âmbito da Resolução nº 761 e 762, já publicadas.

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 88 (22.801) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Murilo Peixoto Tourinho	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Aeronauta	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 23 <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Valores de punições, absurdamente altos e fora da realidade de pilotos e proprietários. Em muitos casos descritos, uma simples advertência seria suficiente. Punições severas, suspensões de CA e etc, enfraquecem e desestimulam pilotos e empresários do setor.

**Justificativa:**

Valores para punições fora da realidade, absurdo!

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

No tocante às providências administrativas previstas no Anexo da proposta, informa-se que tal dispositivo foi suprimido em virtude da publicação das Resoluções nº 761 e 762 que versam, respectivamente, sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Tais dispositivos estão em linha com as iniciativas de promoção da responsividade prevendo, para além de sanções financeiras, incentivos e ações voltadas à cessação de condutas que comprometem a segurança operacional. As medidas com efeitos pecuniários aplicam-se às ocorrências mais graves.

Esse mecanismo está em consonância com as diretrizes de atuação da Agência, no sentido de privilegiar os mecanismos de incentivos ao cumprimento voluntário de requisitos e observando a proporcionalidade das medidas para o alcance dos resultados esperados.

**Itens alterados na proposta:**

Capítulo VI e Anexo, sobre providências administrativas, foram excluídos da proposta, sendo tratados no âmbito da Resolução nº 761 e 762, já publicadas.

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 89 (22.802) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Diogo Rafael Losso <b>Categoria:</b> Aeronauta	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 23 <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
---	--

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

- \*Extinção da obrigatoriedade do diário de bordo para aeronaves experimentais.
- \*Multas exorbitantes para aeronaves experimentais
- \*Aeronaves experimentais possuem diferentes aspectos, sendo que algumas não são passíveis do transporte de materiais em papel.
- \*Tais multas exorbitantes podem alterar o controle emocional do piloto em comando
- \*Quando nossos órgãos pagos e mantidos com o dinheiro do contribuinte vai deixar de ser somente punitivo, proibitivo, onerando todos os setores da sociedade
- \*Dificuldade de enquadrar aeronaves experimentais antigas com suas cadernetas simples ao padrão exigido pela Anac

**Justificativa:**

- \*Multas que excedem em alguns casos o valor da própria aeronave experimental,
- \*Dificuldade do preenchimento do diário de bordo em aeronaves experimentais, seja por seu aspecto ou em diferentes condições climáticas, pois tais aeronaves não possuem tais acessórios de conforto como as homologadas.
- \*Com a exigência de manuais de hélice, motor e célula, há uma incoerência da necessidade do preenchimento do diário de bordo para fins de fiscalização de manutenção
- \*aeronaves experimentais passam a ter os mesmos deveres das aeronaves homologadas porém não gozam dos mesmos diretos de voos, só aumento de burocracia, punições e custos, levando o enfraquecimento da categoria.
- \*Em grande parte as fiscalizações possuem somente a ação punitiva e não educativa, pois muitos fiscais não conhecem realmente a aviação e suas dificuldades, gostaria de saber se alterando o emocional do piloto após a fiscalização e porventura ocorrendo um incidente anão anac poderá ser responsabilizada por tal fato? Não esquecem que são seres humanos que estão diante de um comando, suetíveis a variação de humor, controle e raciocínio.
- \*Quando questionado a Anac sobre como deveria ser o procedimento de atualização das antigas cadernetas das aeronaves experimentais, não houve parecer sobre o assunto, nem mesmo um fiscal soube responder

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

No tocante às providências administrativas previstas no Anexo da proposta, informa-se que tal dispositivo foi suprimido em virtude da publicação das Resoluções nº 761 e 762 que versam, respectivamente, sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Tais dispositivos estão em linha com as iniciativas de promoção da responsividade prevendo, para além de sanções financeiras, incentivos e ações voltadas à cessação de condutas que comprometem a segurança operacional. As medidas com efeitos pecuniários aplicam-se às ocorrências mais graves.

Esse mecanismo está em consonância com as diretrizes de atuação da Agência, no sentido de privilegiar os mecanismos de incentivos ao cumprimento voluntário de requisitos e observando a proporcionalidade das medidas para o alcance dos resultados esperados.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de

**Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022**  
**Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.**

obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento. Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

Capítulo VI e Anexo, sobre providências administrativas, foram excluídos da proposta, sendo tratados no âmbito da Resolução nº 761 e 762, já publicadas.

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 90 (22.803 e 22.804) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Humberto Mendes Molina

**Categoria:** Aeronauta

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB ANEXO

**Tipo de contribuição:** Exclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Que absurdo vcs estão querendo fazer com a executiva!!! Acho q tem sim q ter punição mais isso chega a ser um absurdo q vcs estão fazendo. Além de não estarem nem aí pra executiva ficam querendo comparar com a comercial e impõe processos e ou regulação unificada!!!

**Justificativa:**

Tratem a executiva de forma diferente sem olhar só punitivo. Treinem e estudem sobre criem pessoal ou grupo de pessoas setor não sei pra ver a diferença da nossa realidade que não é e nunca foi igual a comercial. Quantos anos mais vamos ficar brigando com anac sobre novas emendas, resoluções absurdas etc. anac tinha q ser a favor da aviação executiva não contra igual é e tratada com descaso.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

No tocante às providências administrativas previstas no Anexo da proposta, informa-se que tal dispositivo foi suprimido em virtude da publicação das Resoluções nº 761 e 762 que versam, respectivamente, sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Tais dispositivos estão em linha com as iniciativas de promoção da responsividade prevendo, para além de sanções financeiras, incentivos e ações voltadas à cessação de condutas que comprometem a segurança operacional. As medidas com efeitos pecuniários aplicam-se às ocorrências mais graves.

Esse mecanismo está em consonância com as diretrizes de atuação da Agência, no sentido de privilegiar os mecanismos de incentivos ao cumprimento voluntário de requisitos e observando a proporcionalidade das medidas para o alcance dos resultados esperados.

**Itens alterados na proposta:**

Capítulo VI e Anexo, sobre providências administrativas, foram excluídos da proposta, sendo tratados no âmbito da Resolução nº 761 e 762, já publicadas.

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 92 (22.891e 22.892) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Daniel Tosini <b>Categoria:</b> Aeronauta	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 1º Parágrafo Único <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
--	--

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

..."exceto para aeronaves do aerodesporto.""

**Justificativa:**

Já existe controle e registro de manutenções na caderneta de manutenção da aeronave. Seria, portanto, redundante.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 94 (22.893) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Bruno Lopes Pinheiro

**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB Art. 9º, parágrafo único

**Tipo de contribuição:** Inclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Incluir no Parágrafo único do Art. 9º que a ciência quanto às informações de que trata o caput é atestada pela assinatura do piloto em comando, antes da realização do voo.  
"Parágrafo único. A ciência quanto às informações de que trata o caput é atestada pela assinatura do piloto em comando antes da realização do voo".

**Justificativa:**

Da forma como se apresenta atualmente, não é observado o marco temporal de quando o piloto em comando deve registrar a ciência quanto às informações. Tal marco temporal seria de grande utilidade, principalmente durante as atividades de fiscalização.

**Resultado da Análise:** contribuição aproveitada

**Fundamento:**

Contribuição aproveitada.

**Itens alterados na proposta:**

Art. 9º (...)

(...)

Parágrafo único. A ciência quanto às informações de que trata o caput é atestada pela assinatura do piloto em comando, antes da realização do voo.

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 95 (22.898) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> TAM Linhas Aéreas S/A (LATAM Airlines Brasil) - Flight Standards	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Empresa Aérea	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 1º Parágrafo Único <b>Tipo de contribuição:</b> Outros

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Sugere-se que a Resolução revogue expressamente o item "121.715 - Diário de Bordo" do RBAC 121.

**Justificativa:**

O art. 1º parágrafo único da Resolução dispõe que esta se aplica a todas as aeronaves civis brasileiras, ou seja, inclui as aeronaves operadas sob o RBAC 121. Por isso, as disposições do "RBAC 121.715 - Diário de Bordo" se tornam redundantes ou mesmo conflitantes com a nova Resolução.

Caso o 121.715 não seja revogado expressamente, pode-se criar uma duplidade normativa indevida, e gerar uma dupla interpretação sobre qual é a norma aplicável para os operadores 121 (se o RBAC 121.715, por ser norma mais específica, ou se a Resolução, por ser norma posterior).

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição. O conceito utilizado é que a Resolução representa a regra geral para todos os operadores e a seção 121.715 a regra específica para operadores de acordo com o RBAC nº 121. Desta forma não se trata de redundância e as duas regras se aplicam. A seção 121.715 apresenta apenas uma lista mínima de dados que devem estar a bordo da aeronave, podendo constar no diário de bordo ou equivalente aceitável pela ANAC. A lista presente no RBAC nº 121 reproduz os mesmos dados exigidos no art. 6º da proposta de resolução. A proposta de alteração da Resolução 457 foi avaliada pela área técnica responsável pelas atividades de certificação e vigilância de operadores 121 para identificar possíveis conflitos e se manifestou nesta proposta com alguns pedidos de alteração justamente para evitar a duplidade indevida que cause conflito.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 96 (22.899) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> TAM Linhas Aéreas S/A (LATAM Airlines Brasil) - Flight Standards	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Empresa Aérea	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 6º <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Art. 6º § 3º Nas operações conduzidas sob o RBAC 121, dispensa-se o registro das informações referentes aos tripulantes extra remunerados (isto é, aqueles que estão sendo transportados a serviço do operador sem função a bordo), desde que o operador mantenha tais deslocamentos registrados em seu sistema de escala de voo ou outro sistema eletrônico equivalente.

**Justificativa:**

Por questões operacionais, é bastante comum que as empresas RBAC 121 transportem seus tripulantes a serviço na condição de passageiros, sem exercer função a bordo. Isso ocorre, por exemplo, quando os tripulantes são deslocados para assumir voos em outras bases, ou retornar à sua base contratual. Nessa condição, eles são usualmente chamados de "tripulantes extra remunerados".

Pela definição de "tripulante" do CBA, os "tripulantes extra remunerados" não são propriamente tripulantes do voo, pois não possuem qualquer função a bordo:

"Art. 156. São tripulantes as pessoas devidamente habilitadas que exercem função a bordo de aeronaves."

Inclusive, é perfeitamente possível que os "tripulantes extra" sequer sejam habilitados na aeronave na qual estão sendo transportados, o que torna ainda mais claro o fato de não se tratarem de tripulantes do voo (ex: tripulantes da frota B777 sendo transportados em um A320).

Ou seja, os "tripulantes extra remunerados" na verdade são funcionários em deslocamento a serviço, e não tripulantes do voo.

No entanto, esse entendimento prevalente na ANAC atualmente, pois têm sido exigido dos operadores 121 registrar todos os extra remunerados no Diário de Bordo, tal como se fossem tripulantes do voo, o que aumenta em muito a carga de trabalho de preenchimento do Diário em alguns voos. Em alguns casos pode haver dezenas de extra a bordo.

Além dessa carga de trabalho adicional prejudicar o trabalho operacional (o DB usualmente é preenchido pelo Copiloto do voo, detraindo de suas funções técnicas), as informações sobre tripulantes extra são totalmente redundantes, pois já se encontram no sistema eletrônico de escala das empresas, à disposição da ANAC para consulta.

Ou seja, trata-se de um lançamento burocrático extenso, dispensável do ponto de vista da fiscalização, e em nosso entendimento incorreto do ponto de vista da definição de "tripulante" da Lei do Aeronauta.

**Resultado da Análise:** contribuição parcialmente aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição. O aspecto abordado trata de detalhamento que pode ser adotado no material normativo que virá a substituir as Portarias nº 2050 e 3220, portanto, instrumento compatível com a proposta desta contribuição.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 97 (22.901) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Antonio José Carneiro Campos	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Outros	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 1º <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Onde se lê:

“Art. 1º Regulamentar, conforme estabelecido nesta Resolução, o Diário de Bordo como ferramenta de registro de informações, nos termos da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Parágrafo único. Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras”.

Leia-se:

“Art. 1º Regulamentar, conforme estabelecido nesta Resolução, o Diário de Bordo como ferramenta de registro de informações, nos termos da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Parágrafo único. Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, com exceção das aeronaves certificadas por meio de um certificado de aeronavegabilidade especial”.

**Justificativa:**

O Art. 20 do CBA possibilita a regulamentação especial para as aeronaves que são certificadas por meio de um certificado de aeronavegabilidade especial. O Diário de Bordo não era exigido para estas aeronaves, até a publicação do RBAC 91, em março de 2020 e, consequentemente, muitas destas aeronaves não possuem este registro antes de 2020.

Além disso, o preenchimento do Diário de Bordo é redundante com o preenchimento da CIV e das Cadernetas de Célula e Grupo Motopropulsor, no caso de aeronaves de uso privado.

Arquivo anexo:

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

ISENÇÃO DE DIÁRIO DE BORDO PARA AERONAVES QUE OPERAM COM UM CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE ESPECIAL

1. CONTEXUALIZAÇÃO: O Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, estabelece, em seu Art. 20, o seguinte preceito legal:

“Art. 20. Salvo permissão especial, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha:

(...)

III - tripulação habilitada, licenciada e portadora dos respectivos certificados, **do Diário de Bordo**, da lista de passageiros, do manifesto de carga ou da relação de mala postal que, eventualmente, transportar.

Parágrafo único. A autoridade de aviação civil pode, por meio de regulamento, **estabelecer as condições para os voos com certificado de aeronavegabilidade especial**” (grifo nosso).

No mesmo instrumento legal, o Art. 172 estabelece, ainda, o seguinte:

“Art. 172. O preenchimento do Diário de Bordo deve atender aos requisitos estabelecidos em regulamentação da autoridade de aviação civil. (Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022)”.

De fato, a ANAC estabelece a regulamentação que define o preenchimento do Diário de Bordo das aeronaves nacionais, por meio da Resolução nº 457, de 20 de dezembro de 2017, publicada pela Portaria nº 2.050/SPO/SAR, de 29 de junho de 2018.

**Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022**  
**Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.**

Entretanto, o Parágrafo Único do Art. 20 do CBA concede à autoridade de aviação civil o poder discricionário para estabelecer regulamentação diversa “*para os voos com certificado de aeronavegabilidade especial*”.

Na Resolução nº 457/2017, é possível verificar que o Diário de Bordo é um instrumento cuja vocação inerente é atender às necessidades da aviação comercial, em que o controle de jornadas da tripulação em atividade e a transmissão de informações diárias sobre a aeronave às próximas tripulações se dá através de seus registros.

Esse não é o caso das operações estritamente privadas de aeronaves, especialmente as que contam com certificado de aeronavegabilidade especial, que expressamente veda o transporte de pessoas e bens com fins lucrativos. Tais operações são tipicamente realizadas pelos mesmos pilotos, usualmente os proprietários das aeronaves, que estão cientes das ocorrências de cada voo, independentemente de seu registro em Diário de Bordo.

Dante do entendimento de que as informações contidas no Diário de Bordo, nestes casos, além de serem redundantes em relação a outros documentos, não são de interesse público, como será discutido no presente documento, a obrigatoriedade de seu preenchimento onera desnecessariamente a estrutura pública e os operadores de aeronaves de uso privado.

Neste diapasão, as ações de fiscalização, de autuação, de respostas a recursos e até mesmo a possível judicialização das demandas trazem um custo injustificável ao sistema e produzem atritos desnecessários da autoridade de aviação civil com seus regulados.

Considerando, portanto, que há uma Proposta de Resolução da ANAC em consulta pública (CS 11/2022), com a intenção de alterar a Resolução nº 457/2017 e, consequentemente, os requisitos para o preenchimento do Diário de Bordo por aeronaves brasileiras, mostra-se oportuno expor os motivos pelos quais a regulamentação em vigor deveria ser modificada, de forma a isentar as aeronaves certificadas por meio de um certificado especial de aeronavegabilidade do preenchimento do Diário de Bordo, como será discutido a seguir.

## 2. REGULAMENTAÇÃO EM VIGOR:

No arcabouço regulamentar da ANAC, o RBAC nº 91, em seu parágrafo 91.203, estabelece o seguinte:

“91.203 Aeronave civil - documentos requeridos

(a) **Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico**, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:

(...) (4) **diário de bordo devidamente preenchido**. No caso de aeronaves engajadas em atividades de recreio ou desporto, o diário de bordo não precisa estar a bordo quando for inviável o seu transporte devido às características construtivas da aeronave. No entanto, ele deve ser atualizado tão logo quanto praticável;” (grifo nosso).

Nota-se, portanto, que mesmo para aeronaves destinadas ao recreio e ao aerodesporto, a ANAC exige, ainda que não necessariamente a bordo, que o Diário de Bordo seja preenchido e mantido como parte do acervo de documentos das aeronaves, segundo os preceitos da Resolução nº 457/2017.

Atualmente, as aeronaves que operam segundo um certificado de aeronavegabilidade especial de forma definitiva são as Aeronaves Leves Esportivas Especiais, que recebem um certificado especial na categoria Leve Esportiva, bem como as Aeronaves Leves Esportivas Experimentais, as primárias construídas a partir de conjuntos e as de Construção Amadora, que recebem um Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) como certificado de aeronavegabilidade especial definitivo. O CAVE também é um documento de origem recente, já que as aeronaves ultraleves eram anteriormente certificadas por meio de um Certificado de Autorização Voo (CAV), atualmente equivalente ao CAVE.

Cabe ressaltar que a categoria de aeronaves primárias construídas a partir de conjuntos não é uma realidade no Brasil e não será mais mencionada neste texto.

As Aeronaves Leves Esportivas (ALE) são definidas no RBAC nº 01, desde 2008.

Neste contexto, as ALE Especiais são regidas pelo parágrafo 21.190 do RBAC nº 21, enquanto as ALE Experimentais e as de Construção Amadora são regidas pelos parágrafo 21.191 (g)-I, e (i), respectivamente.

Até 2018, entretanto, a regulamentação que estabelecia os requisitos de documentação das aeronaves ultraleves básicas e avançadas era o RBHA 103A. Esta publicação abrangia as aeronaves monomotoras, de até dois lugares, com peso máximo de decolagem até 750 kg, que podiam ser fabricadas por empresas especializadas, montadas a partir de kits ou mesmo construídas a partir de projetos próprios ou planos de terceiros, por meio da construção amadora.

Em 2018 o RBHA 103A foi substituído pelo RBAC nº 103, que ficou restrito às aeronaves aerodesportivas, limitadas a um peso máximo vazio de até 200 kg, para aeronaves motorizadas e de até 80 kg, para aeronaves não motorizadas.

A partir da publicação do RBAC nº 103, as aeronaves que antes eram regulamentadas pelo RBHA 103A e que não atendiam aos critérios de aeronaves aerodesportivas, passaram a ser regulamentadas pelo RBHA 91.

Este regulamento passou a regular a operação, não só dos ultraleves (até 750 kg), mas também das Aeronaves Leves Esportivas (até 600 kg) e das aeronaves de construção amadora.

No que se refere o assunto em pauta, o RBHA 103A não exigia que os operadores das aeronaves ultraleves básicas e avançadas prenchessem um Diário de Bordo, se limitando, em seu parágrafo 103.37, que trata dos registros de manutenção, a recomendar que fossem abertas as Cadernetas de Célula e de Grupo Motopropulsor, como se pode constatar no texto transscrito a seguir:

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

“103.37 - MANUTENÇÃO

(a) Nenhum veículo ultraleve autopropulsado pode ser operado sem que sua manutenção seja feita de acordo com as instruções elaboradas pelo seu fabricante/construtor ou pelo fabricante do conjunto que lhe deu origem de acordo com os RBHA 37 e 38.

(b) É recomendável para ultraleves autopropulsados o preenchimento de:

(1) CADERNETA DE CÉLULA; e

(2) CADERNETA DO GRUPO MOTOPROPULSOR” (grifo nosso).

Em relação às aeronaves de construção amadora, que não estão limitadas às características previstas para os ultraleves, anteriormente regulados pelo RBHA 103A, ou para os atuais ALE, a IS 21.191-001A de 2008, que regulamenta até hoje o processo de emissão do CAVE para essas aeronaves também não exige a abertura de um Diário de Bordo, conforme o que consta do seu parágrafo 5.8.7, que estabelece quais os documentos que devem ser elaborados pelo construtor amador:

“5.8.7 O construtor amador deve:

a) Elaborar um programa de manutenção e inspeções da aeronave; e

b) Abrir cadernetas de célula e do grupo moto-propulsor para registro das anotações apropriadas (revisões, modificações, inspeções periódicas, etc.).

NOTA: Esses registros devem ser apresentados à ANAC sempre que solicitados” (grifo nosso).

Cabe ressaltar, ainda, que o termo “Diário de Bordo” não consta nem do texto da IS 21.191- 001A e nem do texto do RBHA 103A.

Em relação ao RBHA 91, que até março de 2020 estabelecia as regras operacionais para os ALE, para os ultraleves e para as aeronaves de construção amadora, seu parágrafo 91.203, que trata dos documentos requeridos para uma aeronave civil, não requeria, tampouco, o preenchimento do Diário de Bordo. Na verdade, o termo “Diário de Bordo” também não é mencionado no texto deste regulamento.

Somente em março de 2020 o RBHA 91 foi finalmente atualizado para RBAC nº 91 e, a partir de então, passou a exigir o Diário de Bordo na documentação a ser portada nas aeronaves civis brasileiras (91.203), sem qualquer distinção de categoria, como já comentado no presente documento. Neste ponto é importante ressaltar o que estabelece a legislação brasileira sobre a retroatividade de uma lei ou regulamento.

Os preceitos que definem a retroatividade de uma lei estão descritos na Constituição Federal, em seu art. 5º, inciso XXXVI:

“XXXVI – a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada;”

Neste contexto, o art. 6º da Lei de Introdução ao Código Civil (LICC), estabelece que ato jurídico perfeito é aquele “já consumado segundo a lei vigente do tempo ao tempo em que se efetuou”.

Se for considerado, ainda, o entendimento de Alexandre de Moraes, citando Celso Bastos, pode-se dizer que o ato jurídico perfeito é entendido como segue:

“É aquele que se aperfeiçoou, que reuniu todos os elementos necessários à sua formação, debaixo da lei velha. Isto não quer dizer, por si só, que ele encerre em seu bojo um direito adquirido. Do que está o seu beneficiário imunizado é de oscilações de forma aportadas pela lei nova” (grifo nosso).

Verifica-se, portanto, que até março de 2020, quando o preenchimento do Diário de Bordo pelos operadores das aeronaves regidas pelo RBAC nº 91 passou a ser explicitamente exigido para as aeronaves que até 2018 eram classificadas como ultraleves, para os ALE e para as aeronaves de construção amadora, este documento não deveria ser obrigatório para estas aeronaves.

No contexto internacional e no que se refere às aeronaves da Aviação Geral, a regulamentação da ICAO define a necessidade de um “journey log book”, nas seguintes condições:

“2.8.2 A journey log book shall be maintained for every aeroplane engaged in international air navigation in which shall be entered particulars of the aeroplane, its crew and each journey.

2.8.2.2. Recommendation. The aeroplane journey log should contain the following items:

- a. aeroplane nationality and registration;
- b. date;
- c. crew member names and duty assignments;
- d. departure and arrival points and times;
- e. purpose of flight;
- f. observations regarding the flight; and
- g. signature of the pilot-in-command” (grifo nosso).

Formatado: Inglês (Estados Unidos)

**Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022**  
**Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.**

No que se refere ao FAA, órgão cuja regulamentação é frequentemente utilizada como referência para a regulamentação brasileira, o Capítulo 2 do FAA Handbook nº FAA-H-8083-19A – “Plane Sense – General Aviation Information”, define os documentos necessários ao registro das informações relativas às aeronaves da Aviação Geral (Aircraft Records), conforme o texto transrito a seguir:

“Make sure the following documents are available and in proper order for the aircraft:

- Airworthiness Certificate
- Engine and airframe logbooks
- Aircraft equipment list
- Weight and balance data, placards
- FAA-approved Airplane Flight Manual (AFM) and/or Pilot’s Operating Handbook (POH)”.

Nota-se, portanto, que, além do Manual de Operação da Aeronave, do Certificado de Aeronavegabilidade, da Lista de Equipamentos Instalados e da Ficha de Peso e Balanceamento, os únicos registros requeridos para as aeronaves da Aviação Geral Americana são as Cadernetas de Célula e de Grupo Motopropulsor, sem qualquer menção ao Diário de Bordo.

Estudada a regulamentação em vigor a nível nacional e internacional, verifica-se, portanto, o seguinte:

- A ICAO exige um registro de viagem (journey log book), semelhante a um Diário de Bordo, somente para voos internacionais de aeronaves da Aviação Geral;
- O FAA não exige um Diário de Bordo para as aeronaves da Aviação Geral;
- A regulamentação que estabelecia a documentação obrigatória para as aeronaves ultraleves (RBHA 103A), para as ALE e para as aeronaves de construção amadora até 2020 também não exigia o preenchimento de um Diário de Bordo para aeronaves certificadas por meio de um certificado de aeronavegabilidade especial, seja na categoria Leve Esportiva, seja nas categorias que são certificadas por meio de um CAV ou de um CAVE; e
- Somente a partir de 2020, com a publicação do RBAC nº 91, o Diário de Bordo passou a ser exigido em todas as aeronaves que operam segundo este regulamento, sem que houvesse uma regra de transição adequada.

### 3. PROPOSTA DE REGULAMENTAÇÃO:

Do que foi discutido até este ponto, conclui-se que, até 2020 a regulamentação brasileira estava alinhada com a internacional, exigindo apenas as Cadernetas de Célula e de Grupo Motopropulsor para o registro das informações de uso e de manutenção das aeronaves certificadas com um certificado de aeronavegabilidade especial.

Com efeito, estas informações são mais do que suficientes, contento todos os dados necessários para o controle e o registro da operação e do Programa de Manutenção destas aeronaves.

As demais informações requeridas no Diário de Bordo, são referentes ao piloto, permitindo que se verifique a manutenção da sua proficiência, necessária a cumprir com os requisitos do RBAC nº 61, mormente o previsto no parágrafo 61.21, que define as exigências de experiência recente do piloto em comando.

Entretanto, se for verificado o que é exigido pela IS 61-001 e pela IAC 3203, respectivamente para o preenchimento da Caderneta Individual de Voo (CIV) digital e em papel, notar-se-á que todas as informações necessárias estão registradas nestes documentos, as quais são redundantes em relação às previstas no Diário de Bordo.

Além destas informações básicas, que atendem completamente às necessidades de controle da operação e da manutenção da aeronave, bem como os dados referentes à experiência recente dos pilotos em comando, as demais informações constantes do Diário de Bordo (horários de apresentação da tripulação, quantidade de combustível adicionado, POB, tipo de operação, entre outras), não têm aplicabilidade alguma para as operações privadas, em especial aquelas realizadas por aeronaves certificadas por meio de um certificado de aeronavegabilidade especial.

Sendo assim, e considerando ainda princípios das boas práticas regulatórias da ICAO, ratificados pela Instrução Normativa nº 154, de março de 2020, da ANAC, propõe-se que a Resolução proposta na Consulta Pública nº 11/2022 da ANAC seja alterada conforme segue:

A. Onde se lê:

“Art. 1º Regulamentar, conforme estabelecido nesta Resolução, o Diário de Bordo como ferramenta de registro de informações, nos termos da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Parágrafo único. Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras”.

Leia-se:

“Art. 1º Regulamentar, conforme estabelecido nesta Resolução, o Diário de Bordo como ferramenta de registro de informações, nos termos da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

**Formatado:** Inglês (Estados Unidos)

**Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022**  
**Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.**

Parágrafo único. Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, com exceção das aeronaves certificadas por meio de um certificado de aeronavegabilidade especial”.

B. Onde se lê:

“Art. 18. (...):

I - Grupo I: aeronaves experimentais que não sobrevoam área densamente povoada; e aeronaves em operação aeroagrícola em proveito do próprio operador;

II - Grupo II: aeronaves experimentais que sobrevoam área densamente povoada; aeronaves utilizadas em operações sob o RBAC nº 90; aeronaves utilizadas na prestação de Serviço Aéreo Especializado (SAE); e outras aeronaves não relacionadas nos demais grupos”.

Leia-se:

“Art. 18. (...):

I - Grupo I: aeronaves em operação aeroagrícola, em proveito do próprio operador;

II - Grupo II: aeronaves utilizadas em operações sob o RBAC nº 90; aeronaves utilizadas na prestação de Serviço Aéreo Especializado (SAE); e outras aeronaves não relacionadas nos demais grupos”.

C. Onde se lê:

“Art. 21. A disponibilização de acesso a dados registrados conforme esta Resolução por meio digital isenta o cumprimento da Resolução nº 219, de 13 de março de 2012, que trata do Sistema Eletrônico de Registro de Voo”.

Leia-se:

“Art. 21. A disponibilização de acesso a dados registrados conforme esta Resolução por meio digital isenta o cumprimento da Resolução nº 219, de 13 de março de 2012, que trata do Sistema Eletrônico de Registro de Voo.

Parágrafo Único: Ficam, ainda, isentas de cumprir a Resolução nº 219, de 13 de março de 2012, as aeronaves certificadas por meio de um certificado de aeronavegabilidade especial”.

Além disso, de maneira a se manter a devida coerência normativa, recomenda-se, ainda, que oportunamente o parágrafo 91.203 do RBAC nº 91 também seja atualizado, conforme segue:

Onde se lê:

“91.203 Aeronave civil - documentos requeridos (a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:

(...)

(4) diário de bordo devidamente preenchido. No caso de aeronaves engajadas em atividades de recreio ou desporto, o diário de bordo não precisa estar a bordo quando for inviável o seu transporte devido às características construtivas da aeronave. No entanto, ele deve ser atualizado tão logo quanto praticável”.

Leia-se:

“91.203 Aeronave civil - documentos requeridos (a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:

(...)

(4) diário de bordo devidamente preenchido, excetuando-se as aeronaves aerodesportivas e aquelas certificadas por meio de um certificado de aeronavegabilidade especial”.

E, finalmente, uma vez que no caso das aeronaves certificadas por meio de um certificado de aeronavegabilidade especial o preenchimento do Diário de Bordo não será obrigatório, é necessária a atualização oportuna da IS 61-001, conforme segue:

Onde se lê:

“5.1.4 É vedado o registro de voo na CIV e/ou na CIV Digital pelo seu titular em desconformidade ou sem o correspondente registro do voo no Diário de Bordo da respectiva aeronave, o qual, para todos os efeitos, será considerado o registro primário”.

Leia-se:

“5.1.4 Exceto para as aeronaves para as quais não é obrigatório o preenchimento do Diário de Bordo, é vedado o registro de voo na CIV e/ou na CIV Digital, pelo seu titular, em desconformidade ou sem o correspondente registro do voo no Diário de Bordo da respectiva aeronave, o qual, para todos os efeitos, será considerado o registro primário”.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 que a substituiu e não está sendo alterada para esta proposta. A aprovação do RBAC nº 91 não trouxe nova obrigação, inclusive permite que o Diário de Bordo possa não estar a bordo quando inviável (parágrafo 91.203(a)(4)). O objeto da contribuição inclusive, tenta ser ainda mais abrangente, para todas as aeronaves com certificado de aeronavegabilidade especial que, conforme o parágrafo 21.175(b) do RBAC nº 21 inclui também algumas aeronaves certificadas, não apenas as experimentais ou leves esportivas. A permissão especial de voo conforme o art. 20 do CBAer é tipicamente o “special flight permit” do 14 CFR Part 21, correspondente ao AEV com os propósitos listados na seção 21.197 do RBAC nº 21 e alguns outros casos que guardam as mesmas particularidades, mas de forma alguma significa o mesmo que todas as aeronaves com certificado de aeronavegabilidade especial. As condições estabelecidas em regulamento para as aeronaves com certificado de aeronavegabilidade especial constam no RBAC nº 91.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 98 (22.902) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Antonio José Carneiro Campos	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Outros	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 18 <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Onde se lê:

“Art. 18. (...):

I - Grupo I: aeronaves experimentais que não sobrevoam área densamente povoada; e

aeronaves em operação aeroagrícola em proveito do próprio operador;

II - Grupo II: aeronaves experimentais que sobrevoam área densamente povoada;

aeronaves utilizadas em operações sob o RBAC nº 90; aeronaves utilizadas na prestação de Serviço Aéreo Especializado (SAE); e outras aeronaves não relacionadas nos demais grupos”.

Leia-se:

“Art. 18. (...):

I - Grupo I: aeronaves em operação aeroagrícola, em proveito do próprio operador;

II - Grupo II: aeronaves utilizadas em operações sob o RBAC nº 90; aeronaves utilizadas na prestação de Serviço Aéreo Especializado (SAE); e outras aeronaves não relacionadas nos demais grupos”.

**Justificativa:**

O Art. 20 do CBA possibilita a regulamentação especial para as aeronaves que são certificadas por meio de um certificado de aeronavegabilidade especial.

O Diário de Bordo não era exigido para estas aeronaves, até a publicação do RBAC 91, em março de 2020 e, consequentemente, muitas destas aeronaves não possuem este registro antes de 2020.

Além disso, o preenchimento do Diário de Bordo é redundante com o preenchimento da CIV e das Cadernetas de Célula e Grupo Motopropulsor, no caso de aeronaves de uso privado.

Arquivo anexo:

**EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS**

**ISENÇÃO DE DIÁRIO DE BORDO PARA AERONAVES QUE OPERAM COM UM CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE ESPECIAL**

1. CONTEXUALIZAÇÃO: O Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, estabelece, em seu Art. 20, o seguinte preceito legal:

“Art. 20. Salvo permissão especial, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha:

(...)

III - tripulação habilitada, licenciada e portadora dos respectivos certificados, **do Diário de Bordo**, da lista de passageiros, do manifesto de carga ou da relação de mala postal que, eventualmente, transportar.

Parágrafo único. A autoridade de aviação civil pode, por meio de regulamento, **estabelecer as condições para os voos com certificado de aeronavegabilidade especial**” (grifo nosso).

No mesmo instrumento legal, o Art. 172 estabelece, ainda, o seguinte:

“Art. 172. O preenchimento do Diário de Bordo deve atender aos requisitos estabelecidos em regulamentação da autoridade de aviação civil. (Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022)”.

**Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022**  
**Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.**

De fato, a ANAC estabelece a regulamentação que define o preenchimento do Diário de Bordo das aeronaves nacionais, por meio da Resolução nº 457, de 20 de dezembro de 2017, publicada pela Portaria nº 2.050/SPO/SAR, de 29 de junho de 2018.

Entretanto, o Parágrafo Único do Art. 20 do CBA concede à autoridade de aviação civil o poder discricionário para estabelecer regulamentação diversa “*para os voos com certificado de aeronavegabilidade especial*”.

Na Resolução nº 457/2017, é possível verificar que o Diário de Bordo é um instrumento cuja vocação inerente é atender às necessidades da aviação comercial, em que o controle de jornadas da tripulação em atividade e a transmissão de informações diárias sobre a aeronave às próximas tripulações se dá através de seus registros.

Esse não é o caso das operações estritamente privadas de aeronaves, especialmente as que contam com certificado de aeronavegabilidade especial, que expressamente veda o transporte de pessoas e bens com fins lucrativos. Tais operações são tipicamente realizadas pelos mesmos pilotos, usualmente os proprietários das aeronaves, que estão cientes das ocorrências de cada voo, independentemente de seu registro em Diário de Bordo.

Diante do entendimento de que as informações contidas no Diário de Bordo, nestes casos, além de serem redundantes em relação a outros documentos, não são de interesse público, como será discutido no presente documento, a obrigatoriedade de seu preenchimento onera desnecessariamente a estrutura pública e os operadores de aeronaves de uso privado.

Neste diapasão, as ações de fiscalização, de autuação, de respostas a recursos e até mesmo a possível judicialização das demandas trazem um custo injustificável ao sistema e produzem atritos desnecessários da autoridade de aviação civil com seus regulados.

Considerando, portanto, que há uma Proposta de Resolução da ANAC em consulta pública (CS 11/2022), com a intenção de alterar a Resolução nº 457/2017 e, consequentemente, os requisitos para o preenchimento do Diário de Bordo por aeronaves brasileiras, mostra-se oportuno expor os motivos pelos quais a regulamentação em vigor deveria ser modificada, de forma a isentar as aeronaves certificadas por meio de um certificado especial de aeronavegabilidade do preenchimento do Diário de Bordo, como será discutido a seguir.

## 2. REGULAMENTAÇÃO EM VIGOR:

No arcabouço regulamentar da ANAC, o RBAC nº 91, em seu parágrafo 91.203, estabelece o seguinte:

“91.203 Aeronave civil - documentos requeridos

(a) **Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico**, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:

(...) (4) **diário de bordo devidamente preenchido**. No caso de aeronaves engajadas em atividades de recreio ou desporto, o diário de bordo não precisa estar a bordo quando for inviável o seu transporte devido às características construtivas da aeronave. No entanto, ele deve ser atualizado tão logo quanto praticável;” (grifo nosso).

Nota-se, portanto, que mesmo para aeronaves destinadas ao recreio e ao aerodesporto, a ANAC exige, ainda que não necessariamente a bordo, que o Diário de Bordo seja preenchido e mantido como parte do acervo de documentos das aeronaves, segundo os preceitos da Resolução nº 457/2017.

Atualmente, as aeronaves que operam segundo um certificado de aeronavegabilidade especial de forma definitiva são as Aeronaves Leves Esportivas Especiais, que recebem um certificado especial na categoria Leve Esportiva, bem como as Aeronaves Leves Esportivas Experimentais, as primárias construídas a partir de conjuntos e as de Construção Amadora, que recebem um Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) como certificado de aeronavegabilidade especial definitivo. O CAVE também é um documento de origem recente, já que as aeronaves ultraleves eram anteriormente certificadas por meio de um Certificado de Autorização Voo (CAV), atualmente equivalente ao CAVE.

Cabe ressaltar que a categoria de aeronaves primárias construídas a partir de conjuntos não é uma realidade no Brasil e não será mais mencionada neste texto.

As Aeronaves Leves Esportivas (ALE) são definidas no RBAC nº 01, desde 2008.

Neste contexto, as ALE Especiais são regidas pelo parágrafo 21.190 do RBAC nº 21, enquanto as ALE Experimentais e as de Construção Amadora são regidas pelos parágrafo 21.191 (g)-I, e (i), respectivamente.

Até 2018, entretanto, a regulamentação que estabelecia os requisitos de documentação das aeronaves ultraleves básicas e avançadas era o RBHA 103A. Esta publicação abrangia as aeronaves monomotoras, de até dois lugares, com peso máximo de decolagem até 750 kg, que podiam ser fabricadas por empresas especializadas, montadas a partir de kits ou mesmo construídas a partir de projetos próprios ou planos de terceiros, por meio da construção amadora.

Em 2018 o RBHA 103A foi substituído pelo RBAC nº 103, que ficou restrito às aeronaves aerodesportivas, limitadas a um peso máximo vazio de até 200 kg, para aeronaves motorizadas e de até 80 kg, para aeronaves não motorizadas.

A partir da publicação do RBAC nº 103, as aeronaves que antes eram regulamentadas pelo RBHA 103A e que não atendiam aos critérios de aeronaves aerodesportivas, passaram a ser regulamentadas pelo RBHA 91.

Este regulamento passou a regular a operação, não só dos ultraleves (até 750 kg), mas também das Aeronaves Leves Esportivas (até 600 kg) e das aeronaves de construção amadora.

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

No que se refere o assunto em pauta, o RBHA 103A não exigia que os operadores das aeronaves ultraleves básicas e avançadas prenchessem um Diário de Bordo, se limitando, em seu parágrafo 103.37, que trata dos registros de manutenção, a recomendar que fossem abertas as Cadernetas de Célula e de Grupo Motopropulsor, como se pode constatar no texto transcrita a seguir:

**“103.37 - MANUTENÇÃO**

(a) Nenhum veículo ultraleve autopropulsado pode ser operado sem que sua manutenção seja feita de acordo com as instruções elaboradas pelo seu fabricante/construtor ou pelo fabricante do conjunto que lhe deu origem de acordo com os RBHA 37 e 38.

(b) É recomendável para ultraleves autopropulsados o preenchimento de:

(1) Caderneta de célula; e

(2) Caderneta do grupo motopropulsor” (grifo nosso).

Em relação às aeronaves de construção amadora, que não estão limitadas às características previstas para os ultraleves, anteriormente regulados pelo RBHA 103A, ou para os atuais ALE, a IS 21.191-001A de 2008, que regulamenta até hoje o processo de emissão do CAVE para essas aeronaves também não exige a abertura de um Diário de Bordo, conforme o que consta do seu parágrafo 5.8.7, que estabelece quais os documentos que devem ser elaborados pelo construtor amador:

“5.8.7 O construtor amador deve:

a) Elaborar um programa de manutenção e inspeções da aeronave; e

b) Abrir cadernetas de célula e do grupo moto-propulsor para registro das anotações apropriadas (revisões, modificações, inspeções periódicas, etc.).

NOTA: Esses registros devem ser apresentados à ANAC sempre que solicitados” (grifo nosso).

Cabe ressaltar, ainda, que o termo “Diário de Bordo” não consta nem do texto da IS 21.191- 001A e nem do texto do RBHA 103A.

Em relação ao RBHA 91, que até março de 2020 estabelecia as regras operacionais para os ALE, para os ultraleves e para as aeronaves de construção amadora, seu parágrafo 91.203, que trata dos documentos requeridos para uma aeronave civil, não queria, tampouco, o preenchimento do Diário de Bordo. Na verdade, o termo “Diário de Bordo” também não é mencionado no texto deste regulamento.

Somente em março de 2020 o RBHA 91 foi finalmente atualizado para RBAC nº 91 e, a partir de então, passou a exigir o Diário de Bordo na documentação a ser portada nas aeronaves civis brasileiras (91.203), sem qualquer distinção de categoria, como já comentado no presente documento. Neste ponto é importante ressaltar o que estabelece a legislação brasileira sobre a retroatividade de uma lei ou regulamento.

Os preceitos que definem a retroatividade de uma lei estão descritos na Constituição Federal, em seu art. 5º, inciso XXXVI:

“XXXVI – a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada;”

Neste contexto, o art. 6º da Lei de Introdução ao Código Civil (LICC), estabelece que ato jurídico perfeito é aquele “já consumado segundo a lei vigente do tempo ao tempo em que se efetuou”.

Se for considerado, ainda, o entendimento de Alexandre de Moraes, citando Celso Bastos, pode-se dizer que o ato jurídico perfeito é entendido como segue:

“É aquele que se aperfeiçoou, que reuniu todos os elementos necessários à sua formação, debaixo da lei velha. Isto não quer dizer, por si só, que ele encerre em seu bojo um direito adquirido. Do que está o seu beneficiário imunizado é de oscilações de forma aportadas pela lei nova” (grifo nosso).

Verifica-se, portanto, que até março de 2020, quando o preenchimento do Diário de Bordo pelos operadores das aeronaves regidas pelo RBAC nº 91 passou a ser explicitamente exigido para as aeronaves que até 2018 eram classificadas como ultraleves, para os ALE e para as aeronaves de construção amadora, este documento não deveria ser obrigatório para estas aeronaves.

No contexto internacional e no que se refere às aeronaves da Aviação Geral, a regulamentação da ICAO define a necessidade de um “journey log book”, nas seguintes condições:

“**2.8.2 A journey log book shall be maintained for every aeroplane engaged in international air navigation** in which shall be entered particulars of the aeroplane, its crew and each journey.

2.8.2.2. **Recommendation.** The aeroplane journey log should contain the following items:

- a. aeroplane nationality and registration;
- b. date;
- c. crew member names and duty assignments;
- d. departure and arrival points and times;
- e. purpose of flight;

**Formatado:** Inglês (Estados Unidos)

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

f. observations regarding the flight; and  
g. signature of the pilot-in-command” (grifo nosso).

No que se refere ao FAA, órgão cuja regulamentação é frequentemente utilizada como referência para a regulamentação brasileira, o Capítulo 2 do FAA Handbook nº FAA-H-8083-19A – “Plane Sense – General Aviation Information”, define os documentos necessários ao registro das informações relativas às aeronaves da Aviação Geral (Aircraft Records), conforme o texto transrito a seguir:

“Make sure the following documents are available and in proper order for the aircraft:

- Airworthiness Certificate
- Engine and airframe logbooks
- Aircraft equipment list
- Weight and balance data, placards
- FAA-approved Airplane Flight Manual (AFM) and/or Pilot’s Operating Handbook (POH)”.

Nota-se, portanto, que, além do Manual de Operação da Aeronave, do Certificado de Aeronavegabilidade, da Lista de Equipamentos Instalados e da Ficha de Peso e Balanceamento, os únicos registros requeridos para as aeronaves da Aviação Geral Americana são as Cadernetas de Célula e de Grupo Motopropulsor, sem qualquer menção ao Diário de Bordo.

Estudada a regulamentação em vigor a nível nacional e internacional, verifica-se, portanto, o seguinte:

- A ICAO exige um registro de viagem (journey log book), semelhante a um Diário de Bordo, somente para voos internacionais de aeronaves da Aviação Geral;
- O FAA não exige um Diário de Bordo para as aeronaves da Aviação Geral;
- A regulamentação que estabelecia a documentação obrigatória para as aeronaves ultraleves (RBHA 103A), para as ALE e para as aeronaves de construção amadora até 2020 também não exigia o preenchimento de um Diário de Bordo para aeronaves certificadas por meio de um certificado de aeronavegabilidade especial, seja na categoria Leve Esportiva, seja nas categorias que são certificadas por meio de um CAV ou de um CAVE; e
- Somente a partir de 2020, com a publicação do RBAC nº 91, o Diário de Bordo passou a ser exigido em todas as aeronaves que operam segundo este regulamento, sem que houvesse uma regra de transição adequada.

### 3. PROPOSTA DE REGULAMENTAÇÃO:

Do que foi discutido até este ponto, conclui-se que, até 2020 a regulamentação brasileira estava alinhada com a internacional, exigindo apenas as Cadernetas de Célula e de Grupo Motopropulsor para o registro das informações de uso e de manutenção das aeronaves certificadas com um certificado de aeronavegabilidade especial.

Com efeito, estas informações são mais do que suficientes, contendo todos os dados necessários para o controle e o registro da operação e do Programa de Manutenção destas aeronaves.

As demais informações requeridas no Diário de Bordo, são referentes ao piloto, permitindo que se verifique a manutenção de sua proficiência, necessária a cumprir com os requisitos do RBAC nº 61, mormente o previsto no parágrafo 61.21, que define as exigências de experiência recente do piloto em comando.

Entretanto, se for verificado o que é exigido pela IS 61-001 e pela IAC 3203, respectivamente para o preenchimento da Caderneta Individual de Voo (CIV) digital e em papel, notar-se-á que todas as informações necessárias estão registradas nestes documentos, as quais são redundantes em relação às previstas no Diário de Bordo.

Além destas informações básicas, que atendem completamente às necessidades de controle da operação e da manutenção da aeronave, bem como os dados referentes à experiência recente dos pilotos em comando, as demais informações constantes do Diário de Bordo (horários de apresentação da tripulação, quantidade de combustível adicionado, POB, tipo de operação, entre outras), não têm aplicabilidade alguma para as operações privadas, em especial aquelas realizadas por aeronaves certificadas por meio de um certificado de aeronavegabilidade especial.

Sendo assim, e considerando ainda princípios das boas práticas regulatórias da ICAO, ratificados pela Instrução Normativa nº 154, de março de 2020, da ANAC, propõe-se que a Resolução proposta na Consulta Pública nº 11/2022 da ANAC seja alterada conforme segue:

A. Onde se lê:

“Art. 1º Regulamentar, conforme estabelecido nesta Resolução, o Diário de Bordo como ferramenta de registro de informações, nos termos da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Parágrafo único. Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras”.

Leia-se:

**Formatado:** Inglês (Estados Unidos)

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022

Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

“Art. 1º Regulamentar, conforme estabelecido nesta Resolução, o Diário de Bordo como ferramenta de registro de informações, nos termos da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Parágrafo único. Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, com exceção das aeronaves certificadas por meio de um certificado de aeronavegabilidade especial”.

B. Onde se lê:

“Art. 18. (...):

I - Grupo I: aeronaves experimentais que não sobrevoam área densamente povoada; e aeronaves em operação aeroagrícola em proveito do próprio operador;

II - Grupo II: aeronaves experimentais que sobrevoam área densamente povoada; aeronaves utilizadas em operações sob o RBAC nº 90; aeronaves utilizadas na prestação de Serviço Aéreo Especializado (SAE); e outras aeronaves não relacionadas nos demais grupos”.

Leia-se:

“Art. 18. (...):

I - Grupo I: aeronaves em operação aeroagrícola, em proveito do próprio operador;

II - Grupo II: aeronaves utilizadas em operações sob o RBAC nº 90; aeronaves utilizadas na prestação de Serviço Aéreo Especializado (SAE); e outras aeronaves não relacionadas nos demais grupos”.

C. Onde se lê:

“Art. 21. A disponibilização de acesso a dados registrados conforme esta Resolução por meio digital isenta o cumprimento da Resolução nº 219, de 13 de março de 2012, que trata do Sistema Eletrônico de Registro de Voo”.

Leia-se:

“Art. 21. A disponibilização de acesso a dados registrados conforme esta Resolução por meio digital isenta o cumprimento da Resolução nº 219, de 13 de março de 2012, que trata do Sistema Eletrônico de Registro de Voo.

Parágrafo Único: Ficam, ainda, isentas de cumprir a Resolução nº 219, de 13 de março de 2012, as aeronaves certificadas por meio de um certificado de aeronavegabilidade especial”. Além disso, de maneira a se manter a devida coerência normativa, recomenda-se, ainda, que oportunamente o parágrafo 91.203 do RBAC nº 91 também seja atualizado, conforme segue:

Onde se lê:

“91.203 Aeronave civil - documentos requeridos (a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:

(...)

(4) diário de bordo devidamente preenchido. No caso de aeronaves engajadas em atividades de recreio ou desporto, o diário de bordo não precisa estar a bordo quando for inviável o seu transporte devido às características construtivas da aeronave. No entanto, ele deve ser atualizado tão logo quanto praticável”.

Leia-se:

“91.203 Aeronave civil - documentos requeridos (a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:

(...)

(4) diário de bordo devidamente preenchido, excetuando-se as aeronaves aerodesportivas e aquelas certificadas por meio de um certificado de aeronavegabilidade especial”.

E, finalmente, uma vez que no caso das aeronaves certificadas por meio de um certificado de aeronavegabilidade especial o preenchimento do Diário de Bordo não será obrigatório, é necessária a atualização oportuna da IS 61-001, conforme segue:

Onde se lê:

“5.1.4 É vedado o registro de voo na CIV e/ou na CIV Digital pelo seu titular em desconformidade ou sem o correspondente registro do voo no Diário de Bordo da respectiva aeronave, o qual, para todos os efeitos, será considerado o registro primário”.

Leia-se:

“5.1.4 Exceto para as aeronaves para as quais não é obrigatório o preenchimento do Diário de Bordo, é vedado o registro de voo na CIV e/ou na CIV Digital, pelo seu titular, em desconformidade ou sem o correspondente registro do voo no Diário de Bordo da respectiva aeronave, o qual, para todos os efeitos, será considerado o registro primário”.

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Esta contribuição é complementar à contribuição anterior. Conforme a resposta da contribuição nº 97 (22.901), em princípio, excetuando-se as referências às providências administrativas, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 que a substituiu e não está sendo alterada para esta proposta. A aprovação do RBAC nº 91 não trouxe nova obrigação, inclusive permite que o Diário de Bordo possa não estar a bordo quando inviável (parágrafo 91.203(a)(4)). O objeto da contribuição inclusive, tenta ser ainda mais abrangente, para todas as aeronaves com certificado de aeronavegabilidade especial que, conforme o parágrafo 21.175(b) do RBAC nº 21 inclui também algumas aeronaves certificadas, não apenas as experimentais ou leves esportivas. A permissão especial de voo conforme o art. 20 do CBAer é tipicamente o “special flight permit” do 14 CFR Part 21, correspondente ao AEV com os propósitos listados na seção 21.197 do RBAC nº 21 e alguns outros casos que guardam as mesmas particularidades, mas de forma alguma significa o mesmo que todas as aeronaves com certificado de aeronavegabilidade especial. As condições estabelecidas em regulamento para as aeronaves com certificado de aeronavegabilidade especial constam no RBAC nº 91.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto as cadernetas não precisam estar a bordo.

No tocante às providências administrativas previstas no Anexo da proposta, informa-se que tal dispositivo foi suprimido em virtude da publicação das Resoluções nº 761 e 762 que versam, respectivamente, sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Tais dispositivos estão em linha com as iniciativas de promoção da responsividade prevendo, para além de sanções financeiras, incentivos e ações voltadas à cessação de condutas que comprometem a segurança operacional. As medidas com efeitos pecuniários aplicam-se às ocorrências mais graves.

Esse mecanismo está em consonância com as diretrizes de atuação da Agência, no sentido de privilegiar os mecanismos de incentivos ao cumprimento voluntário de requisitos e observando a proporcionalidade das medidas para o alcance dos resultados esperados.

**Itens alterados na proposta:**

Capítulo VI e Anexo, sobre providências administrativas, foram excluídos da proposta, sendo tratados no âmbito da Resolução nº 761 e 762, já publicadas.

**Comentado [ER2]:** Teve alteração na parte de providências administrativas. A contribuição cita o art. 18, por exemplo.

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 99 (22.903) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Antonio José Carneiro Campos	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Outros	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 21 <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Onde se lê:

“Art. 21. A disponibilização de acesso a dados registrados conforme esta Resolução por meio digital isenta o cumprimento da Resolução nº 219, de 13 de março de 2012, que trata do Sistema Eletrônico de Registro de Voo”.

Leia-se:

“Art. 21. A disponibilização de acesso a dados registrados conforme esta Resolução por meio digital isenta o cumprimento da Resolução nº 219, de 13 de março de 2012, que trata do Sistema Eletrônico de Registro de Voo.

Parágrafo Único: Ficam, ainda, isentas de cumprir a Resolução nº 219, de 13 de março de 2012, as aeronaves certificadas por meio de um certificado de aeronavegabilidade especial”.

**Justificativa:**

O Art. 20 do CBA possibilita a regulamentação especial para as aeronaves que são certificadas por meio de um certificado de aeronavegabilidade especial.

O Diário de Bordo não era exigido para estas aeronaves, até a publicação do RBAC 91, em março de 2020 e, consequentemente, muitas destas aeronaves não possuem este registro antes de 2020.

Além disso, o preenchimento do Diário de Bordo é redundante com o preenchimento da CIV e das Cadernetas de Célula e Grupo Motopropulsor, no caso de aeronaves de uso privado.

Arquivo anexo:

**EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS**

**ISENÇÃO DE DIÁRIO DE BORDO PARA AERONAVES QUE OPERAM COM UM CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE ESPECIAL**

1. CONTEXUALIZAÇÃO: O Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, estabelece, em seu Art. 20, o seguinte preceito legal:

“Art. 20. **Salvo permissão especial**, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha:

(...)

III - tripulação habilitada, licenciada e portadora dos respectivos certificados, **do Diário de Bordo**, da lista de passageiros, do manifesto de carga ou da relação de mala postal que, eventualmente, transportar.

Parágrafo único. A autoridade de aviação civil pode, por meio de regulamento, **estabelecer as condições para os voos com certificado de aeronavegabilidade especial**” (grifo nosso).

No mesmo instrumento legal, o Art. 172 estabelece, ainda, o seguinte:

“Art. 172. O preenchimento do Diário de Bordo deve atender aos requisitos estabelecidos em regulamentação da autoridade de aviação civil. (Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022)”.

De fato, a ANAC estabelece a regulamentação que define o preenchimento do Diário de Bordo das aeronaves nacionais, por meio da Resolução nº 457, de 20 de dezembro de 2017, publicada pela Portaria nº 2.050/SPO/SAR, de 29 de junho de 2018.

Entretanto, o Parágrafo Único do Art. 20 do CBA concede à autoridade de aviação civil o poder discricionário para estabelecer regulamentação diversa “*para os voos com certificado de aeronavegabilidade especial*”.

**Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022**  
**Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.**

Na Resolução nº 457/2017, é possível verificar que o Diário de Bordo é um instrumento cuja vocação inerente é atender às necessidades da aviação comercial, em que o controle de jornadas da tripulação em atividade e a transmissão de informações diárias sobre a aeronave às próximas tripulações se dá através de seus registros.

Esse não é o caso das operações estritamente privadas de aeronaves, especialmente as que contam com certificado de aeronavegabilidade especial, que expressamente veda o transporte de pessoas e bens com fins lucrativos. Tais operações são tipicamente realizadas pelos mesmos pilotos, usualmente os proprietários das aeronaves, que estão cientes das ocorrências de cada voo, independentemente de seu registro em Diário de Bordo.

Diante do entendimento de que as informações contidas no Diário de Bordo, nestes casos, além de serem redundantes em relação a outros documentos, não são de interesse público, como será discutido no presente documento, a obrigatoriedade de seu preenchimento onera desnecessariamente a estrutura pública e os operadores de aeronaves de uso privado.

Neste diapasão, as ações de fiscalização, de autuação, de respostas a recursos e até mesmo a possível judicialização das demandas trazem um custo injustificável ao sistema e produzem atritos desnecessários da autoridade de aviação civil com seus regulados.

Considerando, portanto, que há uma Proposta de Resolução da ANAC em consulta pública (CS 11/2022), com a intenção de alterar a Resolução nº 457/2017 e, consequentemente, os requisitos para o preenchimento do Diário de Bordo por aeronaves brasileiras, mostra-se oportuno expor os motivos pelos quais a regulamentação em vigor deveria ser modificada, de forma a isentar as aeronaves certificadas por meio de um certificado especial de aeronavegabilidade do preenchimento do Diário de Bordo, como será discutido a seguir.

## 2. REGULAMENTAÇÃO EM VIGOR:

No arcabouço regulamentar da ANAC, o RBAC nº 91, em seu parágrafo 91.203, estabelece o seguinte:

“91.203 Aeronave civil - documentos requeridos

(a) **Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico**, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:

(...) (4) **diário de bordo devidamente preenchido**. No caso de aeronaves engajadas em atividades de recreio ou desporto, o diário de bordo não precisa estar a bordo quando for inviável o seu transporte devido às características construtivas da aeronave. No entanto, ele deve ser atualizado tão logo quanto praticável;” (grifo nosso).

Nota-se, portanto, que mesmo para aeronaves destinadas ao recreio e ao aerodesporto, a ANAC exige, ainda que não necessariamente a bordo, que o Diário de Bordo seja preenchido e mantido como parte do acervo de documentos das aeronaves, segundo os preceitos da Resolução nº 457/2017.

Atualmente, as aeronaves que operam segundo um certificado de aeronavegabilidade especial de forma definitiva são as Aeronaves Leves Esportivas Especiais, que recebem um certificado especial na categoria Leve Esportiva, bem como as Aeronaves Leves Esportivas Experimentais, as primárias construídas a partir de conjuntos e as de Construção Amadora, que recebem um Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) como certificado de aeronavegabilidade especial definitivo. O CAVE também é um documento de origem recente, já que as aeronaves ultraleves eram anteriormente certificadas por meio de um Certificado de Autorização Voo (CAV), atualmente equivalente ao CAVE.

Cabe ressaltar que a categoria de aeronaves primárias construídas a partir de conjuntos não é uma realidade no Brasil e não será mais mencionada neste texto.

As Aeronaves Leves Esportivas (ALE) são definidas no RBAC nº 01, desde 2008.

Neste contexto, as ALE Especiais são regidas pelo parágrafo 21.190 do RBAC nº 21, enquanto as ALE Experimentais e as de Construção Amadora são regidas pelos parágrafo 21.191 (g)-I, e (i), respectivamente.

Até 2018, entretanto, a regulamentação que estabelecia os requisitos de documentação das aeronaves ultraleves básicas e avançadas era o RBHA 103A. Esta publicação abrangia as aeronaves monomotoras, de até dois lugares, com peso máximo de decolagem até 750 kg, que podiam ser fabricadas por empresas especializadas, montadas a partir de kits ou mesmo construídas a partir de projetos próprios ou planos de terceiros, por meio da construção amadora.

Em 2018 o RBHA 103A foi substituído pelo RBAC nº 103, que ficou restrito às aeronaves aerodesportivas, limitadas a um peso máximo vazio de até 200 kg, para aeronaves motorizadas e de até 80 kg, para aeronaves não motorizadas.

A partir da publicação do RBAC nº 103, as aeronaves que antes eram regulamentadas pelo RBHA 103A e que não atendiam aos critérios de aeronaves aerodesportivas, passaram a ser regulamentadas pelo RBHA 91.

Este regulamento passou a regular a operação, não só dos ultraleves (até 750 kg), mas também das Aeronaves Leves Esportivas (até 600 kg) e das aeronaves de construção amadora.

No que se refere o assunto em pauta, o RBHA 103A não exigia que os operadores das aeronaves ultraleves básicas e avançadas prenchessem um Diário de Bordo, se limitando, em seu parágrafo 103.37, que trata dos registros de manutenção, a recomendar que fossem abertas as Cadernetas de Célula e de Grupo Motopropulsor, como se pode constatar no texto transscrito a seguir:

“103.37 - MANUTENÇÃO

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

(a) Nenhum veículo ultraleve autopropulsado pode ser operado sem que sua manutenção seja feita de acordo com as instruções elaboradas pelo seu fabricante/construtor ou pelo fabricante do conjunto que lhe deu origem de acordo com os RBHA 37 e 38.

(b) É recomendável para ultraleves **autopropulsados** o preenchimento de:

(1) Cadernetas de célula; e

(2) Cadernetas do grupo motopropulsor” (grifo nosso).

Em relação às aeronaves de construção amadora, que não estão limitadas às características previstas para os ultraleves, anteriormente regulados pelo RBHA 103A, ou para os atuais ALE, a IS 21.191-001A de 2008, que regulamenta até hoje o processo de emissão do CAVE para essas aeronaves também não exige a abertura de um Diário de Bordo, conforme o que consta do seu parágrafo 5.8.7, que estabelece quais os documentos que devem ser elaborados pelo construtor amador:

“5.8.7 O construtor amador deve:

a) Elaborar um programa de manutenção e inspeções da aeronave; e

b) Abrir cadernetas de célula e do grupo moto-propulsor para registro das anotações apropriadas (revisões, modificações, inspeções periódicas, etc.).

NOTA: Esses registros devem ser apresentados à ANAC sempre que solicitados” (grifo nosso).

Cabe ressaltar, ainda, que o termo “Diário de Bordo” não consta nem do texto da IS 21.191- 001A e nem do texto do RBHA 103A.

Em relação ao RBHA 91, que até março de 2020 estabelecia as regras operacionais para os ALE, para os ultraleves e para as aeronaves de construção amadora, seu parágrafo 91.203, que trata dos documentos requeridos para uma aeronave civil, não requeria, tampouco, o preenchimento do Diário de Bordo. Na verdade, o termo “Diário de Bordo” também não é mencionado no texto deste regulamento.

Somente em março de 2020 o RBHA 91 foi finalmente atualizado para RBAC nº 91 e, a partir de então, passou a exigir o Diário de Bordo na documentação a ser portada nas aeronaves civis brasileiras (91.203), sem qualquer distinção de categoria, como já comentado no presente documento. Neste ponto é importante ressaltar o que estabelece a legislação brasileira sobre a retroatividade de uma lei ou regulamento.

Os preceitos que definem a retroatividade de uma lei estão descritos na Constituição Federal, em seu art. 5º, inciso XXXVI:

“XXXVI – a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada;”

Neste contexto, o art. 6º da Lei de Introdução ao Código Civil (LICC), estabelece que ato jurídico perfeito é aquele “*já consumado segundo a lei vigente do tempo ao tempo em que se efetuou*”.

Se for considerado, ainda, o entendimento de Alexandre de Moraes, citando Celso Bastos, pode-se dizer que o ato jurídico perfeito é entendido como segue:

“É aquele que se aperfeiçoou, que reuniu todos os elementos necessários à sua formação, debaixo da lei velha. Isto não quer dizer, por si só, que ele encerre em seu bojo um direito adquirido. **Do que está o seu beneficiário imunizado é de oscilações de forma aportadas pela lei nova**” (grifo nosso).

Verifica-se, portanto, que até março de 2020, quando o preenchimento do Diário de Bordo pelos operadores das aeronaves regidas pelo RBAC nº 91 passou a ser explicitamente exigido para as aeronaves que até 2018 eram classificadas como ultraleves, para os ALE e para as aeronaves de construção amadora, este documento não deveria ser obrigatório para estas aeronaves.

No contexto internacional e no que se refere às aeronaves da Aviação Geral, a regulamentação da ICAO define a necessidade de um “journey log book”, nas seguintes condições:

**2.8.2 A journey log book shall be maintained for every aeroplane engaged in international air navigation** in which shall be entered particulars of the aeroplane, its crew and each journey.

2.8.2.2. **Recommendation.** The aeroplane journey log should contain the following items:

- a. aeroplane nationality and registration;
- b. date;
- c. crew member names and duty assignments;
- d. departure and arrival points and times;
- e. purpose of flight;
- f. observations regarding the flight; and
- g. signature of the pilot-in-command” (grifo nosso).

**Formatado:** Inglês (Estados Unidos)

**Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022**  
**Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.**

No que se refere ao FAA, órgão cuja regulamentação é frequentemente utilizada como referência para a regulamentação brasileira, o Capítulo 2 do FAA Handbook nº FAA-H-8083-19A – “Plane Sense – General Aviation Information”, define os documentos necessários ao registro das informações relativas às aeronaves da Aviação Geral (Aircraft Records), conforme o texto transrito a seguir:

“Make sure the following documents are available and in proper order for the aircraft:

- Airworthiness Certificate
- Engine and airframe logbooks
- Aircraft equipment list
- Weight and balance data, placards
- FAA-approved Airplane Flight Manual (AFM) and/or Pilot’s Operating Handbook (POH)”.

Nota-se, portanto, que, além do Manual de Operação da Aeronave, do Certificado de Aeronavegabilidade, da Lista de Equipamentos Instalados e da Ficha de Peso e Balanceamento, os únicos registros requeridos para as aeronaves da Aviação Geral Americana são as Cadernetas de Célula e de Grupo Motopropulsor, sem qualquer menção ao Diário de Bordo.

Estudada a regulamentação em vigor a nível nacional e internacional, verifica-se, portanto, o seguinte:

- A ICAO exige um registro de viagem (journey log book), semelhante a um Diário de Bordo, somente para voos internacionais de aeronaves da Aviação Geral;
- O FAA não exige um Diário de Bordo para as aeronaves da Aviação Geral;
- A regulamentação que estabelecia a documentação obrigatória para as aeronaves ultraleves (RBHA 103A), para as ALE e para as aeronaves de construção amadora até 2020 também não exigia o preenchimento de um Diário de Bordo para aeronaves certificadas por meio de um certificado de aeronavegabilidade especial, seja na categoria Leve Esportiva, seja nas categorias que são certificadas por meio de um CAV ou de um CAVE; e
- Somente a partir de 2020, com a publicação do RBAC nº 91, o Diário de Bordo passou a ser exigido em todas as aeronaves que operam segundo este regulamento, sem que houvesse uma regra de transição adequada.

### 3. PROPOSTA DE REGULAMENTAÇÃO:

Do que foi discutido até este ponto, conclui-se que, até 2020 a regulamentação brasileira estava alinhada com a internacional, exigindo apenas as Cadernetas de Célula e de Grupo Motopropulsor para o registro das informações de uso e de manutenção das aeronaves certificadas com um certificado de aeronavegabilidade especial.

Com efeito, estas informações são mais do que suficientes, contento todos os dados necessários para o controle e o registro da operação e do Programa de Manutenção destas aeronaves.

As demais informações requeridas no Diário de Bordo, são referentes ao piloto, permitindo que se verifique a manutenção da sua proficiência, necessária a cumprir com os requisitos do RBAC nº 61, mormente o previsto no parágrafo 61.21, que define as exigências de experiência recente do piloto em comando.

Entretanto, se for verificado o que é exigido pela IS 61-001 e pela IAC 3203, respectivamente para o preenchimento da Caderneta Individual de Voo (CIV) digital e em papel, notar-se-á que todas as informações necessárias estão registradas nestes documentos, as quais são redundantes em relação às previstas no Diário de Bordo.

Além destas informações básicas, que atendem completamente às necessidades de controle da operação e da manutenção da aeronave, bem como os dados referentes à experiência recente dos pilotos em comando, as demais informações constantes do Diário de Bordo (horários de apresentação da tripulação, quantidade de combustível adicionado, POB, tipo de operação, entre outras), não têm aplicabilidade alguma para as operações privadas, em especial aquelas realizadas por aeronaves certificadas por meio de um certificado de aeronavegabilidade especial.

Sendo assim, e considerando ainda princípios das boas práticas regulatórias da ICAO, ratificados pela Instrução Normativa nº 154, de março de 2020, da ANAC, propõe-se que a Resolução proposta na Consulta Pública nº 11/2022 da ANAC seja alterada conforme segue:

A. Onde se lê:

“Art. 1º Regulamentar, conforme estabelecido nesta Resolução, o Diário de Bordo como ferramenta de registro de informações, nos termos da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Parágrafo único. Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras”.

Leia-se:

“Art. 1º Regulamentar, conforme estabelecido nesta Resolução, o Diário de Bordo como ferramenta de registro de informações, nos termos da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

**Formatado:** Inglês (Estados Unidos)

**Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022**  
**Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.**

Parágrafo único. Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, com exceção das aeronaves certificadas por meio de um certificado de aeronavegabilidade especial”.

B. Onde se lê:

“Art. 18. (...):

I - Grupo I: aeronaves experimentais que não sobrevoam área densamente povoada; e aeronaves em operação aeroagrícola em proveito do próprio operador;

II - Grupo II: aeronaves experimentais que sobrevoam área densamente povoada; aeronaves utilizadas em operações sob o RBAC nº 90; aeronaves utilizadas na prestação de Serviço Aéreo Especializado (SAE); e outras aeronaves não relacionadas nos demais grupos”.

Leia-se:

“Art. 18. (...):

I - Grupo I: aeronaves em operação aeroagrícola, em proveito do próprio operador;

II - Grupo II: aeronaves utilizadas em operações sob o RBAC nº 90; aeronaves utilizadas na prestação de Serviço Aéreo Especializado (SAE); e outras aeronaves não relacionadas nos demais grupos”.

C. Onde se lê:

“Art. 21. A disponibilização de acesso a dados registrados conforme esta Resolução por meio digital isenta o cumprimento da Resolução nº 219, de 13 de março de 2012, que trata do Sistema Eletrônico de Registro de Voo”.

Leia-se:

“Art. 21. A disponibilização de acesso a dados registrados conforme esta Resolução por meio digital isenta o cumprimento da Resolução nº 219, de 13 de março de 2012, que trata do Sistema Eletrônico de Registro de Voo.

Parágrafo Único: Ficam, ainda, isentas de cumprir a Resolução nº 219, de 13 de março de 2012, as aeronaves certificadas por meio de um certificado de aeronavegabilidade especial”.

Além disso, de maneira a se manter a devida coerência normativa, recomenda-se, ainda, que oportunamente o parágrafo 91.203 do RBAC nº 91 também seja atualizado, conforme segue:

Onde se lê:

“91.203 Aeronave civil - documentos requeridos (a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:

(...)

(4) diário de bordo devidamente preenchido. No caso de aeronaves engajadas em atividades de recreio ou desporto, o diário de bordo não precisa estar a bordo quando for inviável o seu transporte devido às características construtivas da aeronave. No entanto, ele deve ser atualizado tão logo quanto praticável”.

Leia-se:

“91.203 Aeronave civil - documentos requeridos (a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:

(...)

(4) diário de bordo devidamente preenchido, excetuando-se as aeronaves aerodesportivas e aquelas certificadas por meio de um certificado de aeronavegabilidade especial”.

E, finalmente, uma vez que no caso das aeronaves certificadas por meio de um certificado de aeronavegabilidade especial o preenchimento do Diário de Bordo não será obrigatório, é necessária a atualização oportuna da IS 61-001, conforme segue:

Onde se lê:

“5.1.4 É vedado o registro de voo na CIV e/ou na CIV Digital pelo seu titular em desconformidade ou sem o correspondente registro do voo no Diário de Bordo da respectiva aeronave, o qual, para todos os efeitos, será considerado o registro primário”.

Leia-se:

“5.1.4 Exceto para as aeronaves para as quais não é obrigatório o preenchimento do Diário de Bordo, é vedado o registro de voo na CIV e/ou na CIV Digital, pelo seu titular, em desconformidade ou sem o correspondente registro do voo no Diário de Bordo da respectiva aeronave, o qual, para todos os efeitos, será considerado o registro primário”.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado, excetuando-se as referências às providências administrativas, ~~não~~ foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

Esta contribuição foi cadastrada como complementar às anteriores, entretanto, o dispositivo destacado, o art. 21 diz respeito à disponibilização de dados por meio eletrônico conforme a Resolução nº 219. Conforme o art. 2º, parágrafo único da Resolução nº 219, “Esta Resolução não se aplica às operações de balão tripulado, de aeronaves experimentais, de aeronaves operadas com autorização especial de voo (AEV) que nunca tenham recebido certificado de aeronavegabilidade padrão e de aeronaves com certificado de aeronavegabilidade para aeronave recém fabricada (CAARF)”; portanto, de modo geral, já não se aplica às aeronaves experimentais e a maior parte das aeronaves com certificado de aeronavegabilidade especial. Entretanto, se aplicaria para as aeronaves leves esportivas especial. Como o uso do Diário de Bordo por meio eletrônico não é obrigatório, a não aplicabilidade da Resolução nº 219 precisa ser feito com a alteração desta Resolução, esta proposta não seria suficiente e entraria em conflito. A alteração da Resolução nº 219 pode ser feita independente da alteração da Resolução nº 457.

Neste projeto de alteração de regra, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concorrentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto as cadernetas não precisam estar a bordo.

No tocante às providências administrativas previstas no Anexo da proposta, informa-se que tal dispositivo foi suprimido em virtude da publicação das Resoluções nº 761 e 762 que versam, respectivamente, sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Tais dispositivos estão em linha com as iniciativas de promoção da responsabilidade prevendo, para além de sanções financeiras, incentivos e ações voltadas à cessação de condutas que comprometem a segurança operacional. As medidas com efeitos pecuniários aplicam-se às ocorrências mais graves.

Esse mecanismo está em consonância com as diretrizes de atuação da Agência, no sentido de privilegiar os mecanismos de incentivos ao cumprimento voluntário de requisitos e observando a proporcionalidade das medidas para o alcance dos resultados esperados.

**Itens alterados na proposta:**

Capítulo VI e Anexo, sobre providências administrativas, foram excluídos da proposta, sendo tratados no âmbito da Resolução nº 761 e 762, já publicadas.

**Comentado [ER3]:** Vide comentário anterior.  
A contribuição cita art. 18, que foi retirado da proposta

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 100 (22.904) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Antonio José Carneiro Campos	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Outros	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 1º <b>Tipo de contribuição:</b> Outros

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Caso seja aceita a contribuição que sugere a isenção do Diário de Bordo para aeronaves com certificado de aeronavegabilidade especial, será necessário alterar o RBAC nº 91, par. 91.203 e a IS 61-001, conforme segue:

RBAC 91.203:

Onde se lê:

“91.203 Aeronave civil - documentos requeridos

(a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:

(...)

(4) diário de bordo devidamente preenchido. No caso de aeronaves engajadas em atividades de recreio ou desporto, o diário de bordo não precisa estar a bordo quando for inviável o seu transporte devido às características construtivas da aeronave. No entanto, ele deve ser atualizado tão logo quanto praticável”.

Leia-se:

“91.203 Aeronave civil - documentos requeridos

(a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:

(...)

(4) diário de bordo devidamente preenchido, excetuando-se as aeronaves aerodesportivas e aquelas certificadas por meio de um certificado de aeronavegabilidade especial”.

IS 61-001:

Onde se lê:

“5.1.4 É vedado o registro de voo na CIV e/ou na CIV Digital pelo seu titular em desconformidade ou sem o correspondente registro do voo no Diário de Bordo da respectiva aeronave, o qual, para todos os efeitos, será considerado o registro primário”.

Leia-se:

“5.1.4 Exceto para as aeronaves para as quais não é obrigatório o preenchimento do Diário de Bordo, é vedado o registro de voo na CIV e/ou na CIV Digital, pelo seu titular, em desconformidade ou sem o correspondente registro do voo no Diário de Bordo da respectiva aeronave, o qual, para todos os efeitos, será considerado o registro primário”.

**Justificativa:**

Harmonizar os demais regulamentos, com a regulamentação em análise.

Arquivo anexo:

**EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS**

**ISENÇÃO DE DIÁRIO DE BORDO PARA AERONAVES QUE OPERAM COM UM CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE ESPECIAL**

1. CONTEXUALIZAÇÃO: O Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, estabelece, em seu Art. 20, o seguinte preceito legal:

“Art. 20. Salvo permissão especial, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha:

(...)

## Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022

### Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

III - tripulação habilitada, licenciada e portadora dos respectivos certificados, **do Diário de Bordo**, da lista de passageiros, do manifesto de carga ou da relação de mala postal que, eventualmente, transportar.

Parágrafo único. A autoridade de aviação civil pode, por meio de regulamento, **estabelecer as condições para os voos com certificado de aeronavegabilidade especial**" (grifo nosso).

No mesmo instrumento legal, o Art. 172 estabelece, ainda, o seguinte:

"Art. 172. O preenchimento do Diário de Bordo deve atender aos requisitos estabelecidos em regulamentação da autoridade de aviação civil. (Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022)".

De fato, a ANAC estabelece a regulamentação que define o preenchimento do Diário de Bordo das aeronaves nacionais, por meio da Resolução nº 457, de 20 de dezembro de 2017, publicada pela Portaria nº 2.050/SPO/SAR, de 29 de junho de 2018.

Entretanto, o Parágrafo Único do Art. 20 do CBA concede à autoridade de aviação civil o poder discricionário para estabelecer regulamentação diversa "*para os voos com certificado de aeronavegabilidade especial*".

Na Resolução nº 457/2017, é possível verificar que o Diário de Bordo é um instrumento cuja vocação inerente é atender às necessidades da aviação comercial, em que o controle de jornadas da tripulação em atividade e a transmissão de informações diárias sobre a aeronave às próximas tripulações se dá através de seus registros.

Esse não é o caso das operações estritamente privadas de aeronaves, especialmente as que contam com certificado de aeronavegabilidade especial, que expressamente veda o transporte de pessoas e bens com fins lucrativos. Tais operações são tipicamente realizadas pelos mesmos pilotos, usualmente os proprietários das aeronaves, que estão cientes das ocorrências de cada voo, independentemente de seu registro em Diário de Bordo.

Diante do entendimento de que as informações contidas no Diário de Bordo, nestes casos, além de serem redundantes em relação a outros documentos, não são de interesse público, como será discutido no presente documento, a obrigatoriedade de seu preenchimento onera desnecessariamente a estrutura pública e os operadores de aeronaves de uso privado.

Neste diapasão, as ações de fiscalização, de autuação, de respostas a recursos e até mesmo a possível judicialização das demandas trazem um custo injustificável ao sistema e produzem atritos desnecessários da autoridade de aviação civil com seus regulados.

Considerando, portanto, que há uma Proposta de Resolução da ANAC em consulta pública (CS 11/2022), com a intenção de alterar a Resolução nº 457/2017 e, consequentemente, os requisitos para o preenchimento do Diário de Bordo por aeronaves brasileiras, mostra-se oportuno expor os motivos pelos quais a regulamentação em vigor deveria ser modificada, de forma a isentar as aeronaves certificadas por meio de um certificado especial de aeronavegabilidade do preenchimento do Diário de Bordo, como será discutido a seguir.

#### 2. REGULAMENTAÇÃO EM VIGOR:

No arcabouço regulamentar da ANAC, o RBAC nº 91, em seu parágrafo 91.203, estabelece o seguinte:

"91.203 Aeronave civil - documentos requeridos

(a) **Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico**, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:

(...) (4) **diário de bordo devidamente preenchido**. No caso de aeronaves engajadas em atividades de recreio ou desporto, o diário de bordo não precisa estar a bordo quando for inviável o seu transporte devido às características construtivas da aeronave. No entanto, ele deve ser atualizado tão logo quanto praticável;" (grifo nosso).

Nota-se, portanto, que mesmo para aeronaves destinadas ao recreio e ao aerodesporto, a ANAC exige, ainda que não necessariamente a bordo, que o Diário de Bordo seja preenchido e mantido como parte do acervo de documentos das aeronaves, segundo os preceitos da Resolução nº 457/2017.

Atualmente, as aeronaves que operam segundo um certificado de aeronavegabilidade especial de forma definitiva são as Aeronaves Leves Esportivas Especiais, que recebem um certificado especial na categoria Leve Esportiva, bem como as Aeronaves Leves Esportivas Experimentais, as primárias construídas a partir de conjuntos e as de Construção Amadora, que recebem um Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) como certificado de aeronavegabilidade especial definitivo. O CAVE também é um documento de origem recente, já que as aeronaves ultraleves eram anteriormente certificadas por meio de um Certificado de Autorização Voo (CAV), atualmente equivalente ao CAVE.

Cabe ressaltar que a categoria de aeronaves primárias construídas a partir de conjuntos não é uma realidade no Brasil e não será mais mencionada neste texto.

As Aeronaves Leves Esportivas (ALE) são definidas no RBAC nº 01, desde 2008.

Neste contexto, as ALE Especiais são regidas pelo parágrafo 21.190 do RBAC nº 21, enquanto as ALE Experimentais e as de Construção Amadora são regidas pelos parágrafo 21.191 (g)-I, e (i), respectivamente.

**Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022**  
**Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.**

Até 2018, entretanto, a regulamentação que estabelecia os requisitos de documentação das aeronaves ultraleves básicas e avançadas era o RBHA 103A. Esta publicação abrangia as aeronaves monomotoras, de até dois lugares, com peso máximo de decolagem até 750 kg, que podiam ser fabricadas por empresas especializadas, montadas a partir de kits ou mesmo construídas a partir de projetos próprios ou planos de terceiros, por meio da construção amadora.

Em 2018 o RBHA 103A foi substituído pelo RBAC nº 103, que ficou restrito às aeronaves aerodesportivas, limitadas a um peso máximo vazio de até 200 kg, para aeronaves motorizadas e de até 80 kg, para aeronaves não motorizadas.

A partir da publicação do RBAC nº 103, as aeronaves que antes eram regulamentadas pelo RBHA 103A e que não atendiam aos critérios de aeronaves aerodesportivas, passaram a ser regulamentadas pelo RBHA 91.

Este regulamento passou a regular a operação, não só dos ultraleves (até 750 kg), mas também das Aeronaves Leves Esportivas (até 600 kg) e das aeronaves de construção amadora. No que se refere o assunto em pauta, o RBHA 103A não exigia que os operadores das aeronaves ultraleves básicas e avançadas prenchessem um Diário de Bordo, se limitando, em seu parágrafo 103.37, que trata dos registros de manutenção, a recomendar que fossem abertas as Cadernetas de Célula e de Grupo Motopropulsor, como se pode constatar no texto transscrito a seguir:

**“103.37 - MANUTENÇÃO”**

(a) Nenhum veículo ultraleve autopropulsado pode ser operado sem que sua manutenção seja feita de acordo com as instruções elaboradas pelo seu fabricante/construtor ou pelo fabricante do conjunto que lhe deu origem de acordo com os RBHA 37 e 38.

(b) É recomendável para ultraleves autopropulsados o preenchimento de:

(1) Caderneta de célula; e

(2) Caderneta do grupo motopropulsor” (grifo nosso).

Em relação às aeronaves de construção amadora, que não estão limitadas às características previstas para os ultraleves, anteriormente regulados pelo RBHA 103A, ou para os atuais ALE, a IS 21.191-001A de 2008, que regulamenta até hoje o processo de emissão do CAVE para essas aeronaves também não exige a abertura de um Diário de Bordo, conforme o que consta do seu parágrafo 5.8.7, que estabelece quais os documentos que devem ser elaborados pelo construtor amador:

“5.8.7 O construtor amador deve:

a) Elaborar um programa de manutenção e inspeções da aeronave; e

b) Abrir cadernetas de célula e do grupo moto-propulsor para registro das anotações apropriadas (revisões, modificações, inspeções periódicas, etc.).

NOTA: Esses registros devem ser apresentados à ANAC sempre que solicitados” (grifo nosso).

Cabe ressaltar, ainda, que o termo “Diário de Bordo” não consta nem do texto da IS 21.191- 001A e nem do texto do RBHA 103A.

Em relação ao RBHA 91, que até março de 2020 estabelecia as regras operacionais para os ALE, para os ultraleves e para as aeronaves de construção amadora, seu parágrafo 91.203, que trata dos documentos requeridos para uma aeronave civil, não requeria, tampouco, o preenchimento do Diário de Bordo. Na verdade, o termo “Diário de Bordo” também não é mencionado no texto deste regulamento.

Somente em março de 2020 o RBHA 91 foi finalmente atualizado para RBAC nº 91 e, a partir de então, passou a exigir o Diário de Bordo na documentação a ser portada nas aeronaves civis brasileiras (91.203), sem qualquer distinção de categoria, como já comentado no presente documento. Neste ponto é importante ressaltar o que estabelece a legislação brasileira sobre a retroatividade de uma lei ou regulamento.

Os preceitos que definem a retroatividade de uma lei estão descritos na Constituição Federal, em seu art. 5º, inciso XXXVI:

“XXXVI – a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada;”

Neste contexto, o art. 6º da Lei de Introdução ao Código Civil (LICC), estabelece que ato jurídico perfeito é aquele “já consumado segundo a lei vigente do tempo ao tempo em que se efetuou”.

Se for considerado, ainda, o entendimento de Alexandre de Moraes, citando Celso Bastos, pode-se dizer que o ato jurídico perfeito é entendido como segue:

“É aquele que se aperfeiçoou, que reuniu todos os elementos necessários à sua formação, debaixo da lei velha. Isto não quer dizer, por si só, que ele encerre em seu bojo um direito adquirido. **Do que está o seu beneficiário imunizado é de oscilações de forma aportadas pela lei nova**” (grifo nosso).

Verifica-se, portanto, que até março de 2020, quando o preenchimento do Diário de Bordo pelos operadores das aeronaves regidas pelo RBAC nº 91 passou a ser explicitamente exigido para as aeronaves que até 2018 eram classificadas como ultraleves, para os ALE e para as aeronaves de construção amadora, este documento não deveria ser obrigatório para estas aeronaves.

No contexto internacional e no que se refere às aeronaves da Aviação Geral, a regulamentação da ICAO define a necessidade de um “journey log book”, nas seguintes condições:

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**“2.8.2 A journey log book shall be maintained for every aeroplane engaged in international air navigation** in which shall be entered particulars of the aeroplane, its crew and each journey.

**Formatado:** Inglês (Estados Unidos)

**2.8.2.2. Recommendation.** The aeroplane journey log should contain the following items:

- a. aeroplane nationality and registration;
- b. date;
- c. crew member names and duty assignments;
- d. departure and arrival points and times;
- e. purpose of flight;
- f. observations regarding the flight; and
- g. signature of the pilot-in-command” (grifo nosso).

No que se refere ao FAA, órgão cuja regulamentação é frequentemente utilizada como referência para a regulamentação brasileira, o Capítulo 2 do FAA Handbook nº FAA-H-8083-19A – “Plane Sense – General Aviation Information”, define os documentos necessários ao registro das informações relativas às aeronaves da Aviação Geral (Aircraft Records), conforme o texto transscrito a seguir:

**“Make sure the following documents are available and in proper order for the aircraft:**

- Airworthiness Certificate
- Engine and airframe logbooks
- Aircraft equipment list
- Weight and balance data, placards
- FAA-approved Airplane Flight Manual (AFM) and/or Pilot’s Operating Handbook (POH)”.

Nota-se, portanto, que, além do Manual de Operação da Aeronave, do Certificado de Aeronavegabilidade, da Lista de Equipamentos Instalados e da Ficha de Peso e Balanceamento, os únicos registros requeridos para as aeronaves da Aviação Geral Americana são as Cadernetas de Célula e de Grupo Motopropulsor, sem qualquer menção ao Diário de Bordo.

Estudada a regulamentação em vigor a nível nacional e internacional, verifica-se, portanto, o seguinte:

- A ICAO exige um registro de viagem (journey log book), semelhante a um Diário de Bordo, somente para voos internacionais de aeronaves da Aviação Geral;
- O FAA não exige um Diário de Bordo para as aeronaves da Aviação Geral;
- A regulamentação que estabelecia a documentação obrigatória para as aeronaves ultraleves (RBHA 103A), para as ALE e para as aeronaves de construção amadora até 2020 também não exigia o preenchimento de um Diário de Bordo para aeronaves certificadas por meio de um certificado de aeronavegabilidade especial, seja na categoria Leve Esportiva, seja nas categorias que são certificadas por meio de um CAV ou de um CAVE; e
- Somente a partir de 2020, com a publicação do RBAC nº 91, o Diário de Bordo passou a ser exigido em todas as aeronaves que operam segundo este regulamento, sem que houvesse uma regra de transição adequada.

### 3. PROPOSTA DE REGULAMENTAÇÃO:

Do que foi discutido até este ponto, conclui-se que, até 2020 a regulamentação brasileira estava alinhada com a internacional, exigindo apenas as Cadernetas de Célula e de Grupo Motopropulsor para o registro das informações de uso e de manutenção das aeronaves certificadas com um certificado de aeronavegabilidade especial.

Com efeito, estas informações são mais do que suficientes, contendo todos os dados necessários para o controle e o registro da operação e do Programa de Manutenção destas aeronaves.

As demais informações requeridas no Diário de Bordo, são referentes ao piloto, permitindo que se verifique a manutenção de sua proficiência, necessária a cumprir com os requisitos do RBAC nº 61, mormente o previsto no parágrafo 61.21, que define as exigências de experiência recente do piloto em comando.

Entretanto, se for verificado o que é exigido pela IS 61-001 e pela IAC 3203, respectivamente para o preenchimento da Caderneta Individual de Voo (CIV) digital e em papel, notar-se-á que todas as informações necessárias estão registradas nestes documentos, as quais são redundantes em relação às previstas no Diário de Bordo.

Além destas informações básicas, que atendem completamente às necessidades de controle da operação e da manutenção da aeronave, bem como os dados referentes à experiência recente dos pilotos em comando, as demais informações constantes do Diário de Bordo (horários de apresentação da tripulação, quantidade de combustível adicionado, POB, tipo de operação, entre outras), não têm aplicabilidade alguma para as operações privadas, em especial aquelas realizadas por aeronaves certificadas por meio de um certificado de aeronavegabilidade especial.

**Formatado:** Inglês (Estados Unidos)

**Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022**

**Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.**

Sendo assim, e considerando ainda princípios das boas práticas regulatórias da ICAO, ratificados pela Instrução Normativa nº 154, de março de 2020, da ANAC, propõe-se que a Resolução proposta na Consulta Pública nº 11/2022 da ANAC seja alterada conforme segue:

A. Onde se lê:

“Art. 1º Regulamentar, conforme estabelecido nesta Resolução, o Diário de Bordo como ferramenta de registro de informações, nos termos da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Parágrafo único. Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras”.

Leia-se:

“Art. 1º Regulamentar, conforme estabelecido nesta Resolução, o Diário de Bordo como ferramenta de registro de informações, nos termos da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Parágrafo único. Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, com exceção das aeronaves certificadas por meio de um certificado de aeronaveabilidade especial”.

B. Onde se lê:

“Art. 18. (...):

I - Grupo I: aeronaves experimentais que não sobrevoam área densamente povoada; e aeronaves em operação aeroagrícola em proveito do próprio operador;

II - Grupo II: aeronaves experimentais que sobrevoam área densamente povoada; aeronaves utilizadas em operações sob o RBAC nº 90; aeronaves utilizadas na prestação de Serviço Aéreo Especializado (SAE); e outras aeronaves não relacionadas nos demais grupos”.

Leia-se:

“Art. 18. (...):

I - Grupo I: aeronaves em operação aeroagrícola, em proveito do próprio operador;

II - Grupo II: aeronaves utilizadas em operações sob o RBAC nº 90; aeronaves utilizadas na prestação de Serviço Aéreo Especializado (SAE); e outras aeronaves não relacionadas nos demais grupos”.

C. Onde se lê:

“Art. 21. A disponibilização de acesso a dados registrados conforme esta Resolução por meio digital isenta o cumprimento da Resolução nº 219, de 13 de março de 2012, que trata do Sistema Eletrônico de Registro de Voo”.

Leia-se:

“Art. 21. A disponibilização de acesso a dados registrados conforme esta Resolução por meio digital isenta o cumprimento da Resolução nº 219, de 13 de março de 2012, que trata do Sistema Eletrônico de Registro de Voo.

Parágrafo Único: Ficam, ainda, isentas de cumprir a Resolução nº 219, de 13 de março de 2012, as aeronaves certificadas por meio de um certificado de aeronaveabilidade especial”.

Além disso, de maneira a se manter a devida coerência normativa, recomenda-se, ainda, que oportunamente o parágrafo 91.203 do RBAC nº 91 também seja atualizado, conforme segue:

Onde se lê:

“91.203 Aeronave civil - documentos requeridos (a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:

(...)

(4) diário de bordo devidamente preenchido. No caso de aeronaves engajadas em atividades de recreio ou desporto, o diário de bordo não precisa estar a bordo quando for inviável o seu transporte devido às características construtivas da aeronave. No entanto, ele deve ser atualizado tão logo quanto praticável”.

Leia-se:

“91.203 Aeronave civil - documentos requeridos (a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:

(...)

(4) diário de bordo devidamente preenchido, excetuando-se as aeronaves aerodesportivas e aquelas certificadas por meio de um certificado de aeronaveabilidade especial”.

**Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022**

**Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.**

E, finalmente, uma vez que no caso das aeronaves certificadas por meio de um certificado de aeronavegabilidade especial o preenchimento do Diário de Bordo não será obrigatório, é necessária a atualização oportuna da IS 61-001, conforme segue:

Onde se lê:

“5.1.4 É vedado o registro de voo na CIV e/ou na CIV Digital pelo seu titular em desconformidade ou sem o correspondente registro do voo no Diário de Bordo da respectiva aeronave, o qual, para todos os efeitos, será considerado o registro primário”.

Leia-se:

“5.1.4 Exceto para as aeronaves para as quais não é obrigatório o preenchimento do Diário de Bordo, é vedado o registro de voo na CIV e/ou na CIV Digital, pelo seu titular, em desconformidade ou sem o correspondente registro do voo no Diário de Bordo da respectiva aeronave, o qual, para todos os efeitos, será considerado o registro primário”.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta. Esta contribuição além de complementar às contribuições anteriores do mesmo autor, não diz respeito à Resolução nº 457.

Neste projeto de alteração de regra, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereçam a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concorrentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 101 (22.905, 22.906 e 22.916) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** João Carlos Martins de Medeiros

**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB Art. 1º Parágrafo Único

**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Alterar o artigo 1, parágrafo único para :

Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras e é facultativo para as aeronaves que operam sob certificado de autorização de voo e sob certificado de aeronavegabilidade especial.

**Justificativa:**

Os aviões experimentais são, hoje, mais de 33% de toda frota de aviões brasileira. Até o ano de 2020, os experimentais não tinham a exigência de portar Diário de Bordo. Em muitos experimentais nem tem onde se guardar um Diário de Bordo.

Isso devido não existir fato gerador para obrigar o preenchimento do Diário de Bordo para os experimentais. Se não há motivo, não há que regular.

Considerando que quase 100% da frota de experimentais é operada/pilotada por seu construtor amador ou por seu proprietário e que os experimentais já possuem CIV, caderneta de célula, caderneta de motor e caderneta de hélice. Todos eventos do voo, são registrados nessas cadernetas. Como não há troca de tripulação, o Diário de Bordo é totalmente inútil.. tipo: eu escrevo para mim mesmo.

**Resultado da Análise: contribuição não aproveitada**

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 103 (22.907) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Roberto Camps <b>Categoria:</b> Aeronauta	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB ANEXO <b>Tipo de contribuição:</b> Outros
--	---

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Entendo que o DB deveria ser FACULTATIVO para aeronaves ULAC e Experimentais. Não tem sentido isso numa aeronave de recreio e de lazer

**Justificativa:**

Entendo que o DB deveria ser FACULTATIVO para aeronaves ULAC e Experimentais. Não tem sentido isso numa aeronave de recreio e de lazer

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

Neste projeto de alteração de regra, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 104 (22.908, 22.909, 22.910 e 22.911) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Diogo Rafael Losso

**Categoria:** Aeronauta

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB Art. 1º Parágrafo Único

**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Alterar o artigo 1, parágrafo único para :

Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras e é facultativo para as aeronaves que operam sob certificado de autorização de voo e sob certificado de aeronavegabilidade especial.

**Justificativa:**

Os aviões experimentais são, hoje, mais de 33% de toda frota de aviões brasileira. Até o ano de 2020, os experimentais não tinham a exigência de portar Diário de Bordo. Em muitos experimentais nem tem onde se guardar um Diário de Bordo.

Isso devido não existir fato gerador para obrigar o preenchimento do Diário de Bordo para os experimentais. Se não há motivo, não há que regular.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 108 (22.912) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Fernando Volpe	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Outros	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 1º Parágrafo Único
	<b>Tipo de contribuição:</b> Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Sugerimos a isenção de obrigatoriedade do diário de bordo para aeronaves detentoras de um certificado de aeronavegabilidade especial, dada a natureza exclusivamente privada de suas operações. Os dados que contém, para esse tipo de operação, não são de interesse público e são redundantes com outros documentos obrigatórios. Vide proposta detalhada em anexo.

**Justificativa:**

O DB tem vocação inerente para a aviação com fins lucrativos, o que é vedado para os detentores de CAVE. Se presta ao controle de pessoal e à transmissão de informações a tripulações múltiplas. Já a aeronave com CAVE é operada pelos mesmos indivíduos, tornando o instrumento inútil na prática. Os registros de horas voadas, da aeronave e do piloto, e das inconformidades e manutenções, já são obrigatórios em outros documentos (cadernetas de motor, célula, CIV). Além da inutilidade prática do DB neste contexto, pequenos erros de registro podem resultar em multas pesadíssimas e cumulativas, desproporcionais à realidade dos proprietários de aeronaves leves e experimentais.

A atividade de fiscalizar, julgar e punir por um documento sem interesse público gera custos injustificáveis ao erário. Os agentes estarão melhor aproveitados dedicando-se a outra atividade. A ameaça de penalizações gera atritos desnecessários entre a agência e seus regulados, prejudicando sua imagem pública.

A exigência de DB para aeronaves detentoras de CAVE é recente e retroage ad infinitum, causando insegurança jurídica para as aeronaves construídas antes dessa exigência.

A legislação internacional e brasileira admite a isenção dessa obrigatoriedade a critério da autoridade aeronáutica. Como exemplo de sucesso, citamos a FAA norteamericana – nos EUA não existe a obrigatoriedade de DB para aeronaves que não possuam atividade comercial.

**Arquivo anexo:**

Sugerimos a isenção de obrigatoriedade do diário de bordo para aeronaves detentoras de um certificado de aeronavegabilidade especial, dada a natureza exclusivamente privada de suas operações. Os dados que contém, para esse tipo de operação, não são de interesse público e são redundantes com outros documentos obrigatórios. Vide proposta detalhada em anexo.

O diário de bordo (DB) é um instrumento destinado inerentemente a garantir a segurança de operações de aeronaves que contam com tripulações múltiplas, tais como as operações comerciais e de treinamento. Nesse contexto, se destina ao registro de informações sobre pessoal aeroportuário (como horas de trabalho) e como método de comunicação entre as tripulações sobre as condições da aeronave. Por isso é internacionalmente conhecido como “journey logbook” – um registro da jornada daquela aeronave.

No entanto, nas operações estritamente pessoais, privadas, como é o caso das aeronaves detentoras de um CAVE (como as de construção amadora e as ALE-E), as pessoas que operam a aeronave são as mesmas em todos os vôos. Além disso, é vedada a exploração comercial dessas aeronaves, portanto, a finalidade de registros do pessoal aeroportuário não se aplica.

Quando o tema da isenção do DB é aventado, algumas preocupações costumam emergir. A primeira, concerne a como se dará o registro das inconformidades detectadas e das manutenções realizadas. A segunda é sobre o registro das horas voadas pela aeronave. Lembremos então que já existem outros documentos destinados a esse fim, que são as cadernetas de motor, célula e hélice. Isso torna registro obrigatório no diário repetitivo. Na operação das aeronaves de uso estritamente privado, não há a necessidade de se transmitir essa informação através do diário.

Quanto ao registro da experiência do piloto, as horas voadas são registradas obrigatoriamente na CIV. A idéia de usar o DB como registro primário, para este tipo de aeronave, gera uma redundância desnecessária.

A outra pergunta que surge é: qual o problema? O que custa preencher o DB? A primeira e mais evidente resposta é que as multas por pequenos equívocos no preenchimento do DB são altíssimas, e dependendo da situação, podem se acumular a valores exorbitantes, desproporcionais à realidade dos operadores privados de aeronaves experimentais. Além disto, fiscalizar, julgar e punir envolve elevados custos para o erário. Se o motivo desta parafernalia não se justifica, agride-se o princípio da eficiência no serviço público. Os agentes

**Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022**  
**Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.**

da ANAC estarão melhor aproveitados fiscalizando situações que sejam realmente relevantes para a legalidade e segurança das operações. Acima de tudo isso, a ameaça de penalização é sentida pela comunidade aeronáutica como uma agressão, transformando-se em mecanismo de atrito entre a agência e os regulados, desnecessariamente prejudicando sua imagem pública.

A exigência de DB para aeronaves detentoras de CAVE é recente e retroage ad infinitum, causando insegurança jurídica para as aeronaves construídas antes dessa exigência. Por último, a legislação internacional e brasileira admite a isenção dessa obrigatoriedade a critério da autoridade aeronáutica. Como exemplo de sucesso dessa estratégia, citamos a FAA norteamericana – nos EUA não existe a obrigatoriedade de DB para aeronaves que não possuam atividade comercial. Simples e práticos, como sempre!

Sendo assim, considerando ainda princípios das boas práticas regulatórias da ICAO, ratificados pela Instrução Normativa nº 154, de março de 2020, da ANAC, propõe-se que a Resolução proposta na Consulta Pública nº 11/2022 da ANAC seja alterada conforme segue:

Onde se lê:

“Art. 1º Regulamentar, conforme estabelecido nesta Resolução, o Diário de Bordo como ferramenta de registro de informações, nos termos da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Parágrafo único. Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras”.

Leia-se:

“Art. 1º Regulamentar, conforme estabelecido nesta Resolução, o Diário de Bordo como ferramenta de registro de informações, nos termos da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Parágrafo único. Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, com exceção das aeronaves certificadas por meio de um certificado de aeronavegabilidade especial”.

**Resultado da Análise: contribuição não aproveitada**

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 109 (22.913) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Oscar José da Silva <b>Categoria:</b> Aeronauta	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 1º Parágrafo Único <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
--	--

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Art. 1º. (...) Parágrafo único. Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, exceto as de categoria experimental.

**Justificativa:**

Pela própria natureza das aeronaves experimentais, inexiste qualquer finalidade pública na exigência da manutenção de diário de bordo para essa categoria de aeronaves, nas quais o voo ocorre por conta e risco das pessoas que usam essas aeronaves, e a sua manutenção não é feita obrigatoriamente em oficinas certificadas. Além disso, essas aeronaves são normalmente voadas unicamente por seus proprietários, que conhecem o histórico da aeronave, ou, no caso de compra, assumem o risco pelo seu passado. Não se conhece qualquer aplicabilidade de interesse público das informações registradas nesse diário para aeronaves experimentais, a não ser a aplicação de pesadas multas em razão da inexistências dele, ou do registro incorreto dos dados. Enfim, exigir diário de bordo para aeronaves experimentais seria equivalente à ANTT exigir um registro equivalente para veículos particulares.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 110 (22.914) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> marco antonio massarani	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Aeronauta	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 1º <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Artigo 1º - Parágrafo Único para:  
“Parágrafo único. Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, exceto para as aeronaves do aerodesporto.”

**Justificativa:**

São aeronaves de pequeno porte para uso aerodesportivo e o diário de bordo tem por finalidade registrar o histórico de horas e manutenções realizadas na aeronave! No entanto já temos as cadernetas de manutenção da aeronave que trazem estes registros de forma mais efetiva!

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 111 (22.915) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Leonardo Noriyoshi Sanada	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Aeronauta	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 6º, IV <b>Tipo de contribuição:</b> Esclarecimento

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Inserir se o registro do horário poderá ser efetuado em forma UTC (Zulu) ou local

**Justificativa:**

Houveram vários casos em que na fiscalização essa informação ficou dúvida acarretando em notificação de infração ao operador.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Uma das preocupações na proposta de resolução foi avaliar a pertinência de determinados conteúdos que também estavam presentes nas Portarias nº 2050 e 3220. Informações relacionadas a meio de cumprimento (formato da informação, neste caso) estarão contidas em Instrução Suplementar.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 113 (22.917)– SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Leonardo Noriyoshi Sanada

**Categoria:** Aeronauta

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB Art. 6º, VI

**Tipo de contribuição:** Esclarecimento

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Inserir se o registro do dos tempos de voos podem ser anotados em decimais de horas (ex 1,4h) ou hh:mm (ex 01:24h). Ainda se poderá contem os tempos totais do acionamento ao corte e de decolagem ao pouso.

**Justificativa:**

Houveram vários casos em que na fiscalização essa informação ficou dúvida acarretando em notificação de infração ao operador. Ainda os campos de decolagem ao pouso e acionamento ao corte muda o tempo de voo para helicópteros em relação a aplicação de potencia e consequentemente as hora para a próxima manutenção,

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Uma das preocupações na proposta de resolução foi avaliar a pertinência de determinados conteúdos que também estavam presentes nas Portarias nº 2050 e 3220. Informações relacionadas a meio de cumprimento (delimitação da informação, neste caso) estarão contidas em Instrução Suplementar.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 114 (22.918) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Leonardo Noriyoshi Sanada	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Aeronauta	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 6º, VII <b>Tipo de contribuição:</b> Esclarecimento

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Especificar caso a aeronave não voe sob regra IFR a obrigatoriedade de inserir esse campo. Ainda, caso voe, especificar o que seria o voo simulado IFR (se seria sob capota) e a obrigatoriedade desse campo caso não tenha nenhuma operação desse tipo naquele de aeronave.

**Justificativa:**

Evitar dúvidas quanto a cobrança dos campos obrigatórios no diário de bordo.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Uma das preocupações na proposta de resolução foi avaliar a pertinência de determinados conteúdos que também estavam presentes nas Portarias nº 2050 e 3220. Informações relacionadas a meio de cumprimento (nível de detalhe da informação anotada) estarão contidas em Instrução Suplementar.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 115 (22.919) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Leonardo Noriyoshi Sanada  
**Categoria:** Aeronauta

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB Art. 6º, X  
**Tipo de contribuição:** Esclarecimento

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Inserir a explicação de carga, ou inserir "carga/ bagagens". especificar se é restrito a operações SAE de transporte de cargas ou as bagagens dos passageiros não configuram esse tipo de serviço,

**Justificativa:**

já houve notificações a operadores sob regra o RBAC91 onde os agentes encontraram anotações de carga nos trechos voados e entenderam que a operação foi de transporte de carga, a cobrança era que não era uma aeronave e tripulação homologada para serviços SAE ou não tinham o curso de cargas perigosas.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição. Uma das preocupações na proposta de resolução foi avaliar a pertinência de determinados conteúdos que também estavam presentes nas Portarias nº 2050 e 3220. Informações relacionadas a meio de cumprimento estarão dispostos em Instrução Suplementar.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

**Comentado [ER4]:** Conferir se a IS trata dessa diferenciação

**Comentado [JJ5R4]:** A IS não cita o termo bagagem mas estabelece critérios para lançamento de carga que, creio, atendem ao apontamento:

5.3.6 - Aeronaves que nunca transportam carga não precisam ter o campo “peso da carga transportada por etapa”. Neste caso, será considerado que a aeronave não transporta carga. Para o eDB, o sistema deverá lançar a massa referente à carga transportada igual a 0kg ou 0lbs.

5.3.17 - Carga  
(...)

5.3.17.2 - Nas operações regidas pelo RBAC nº 137 (operações aeroagrícolas), quando o registro ocorrer por jornada ou etapa de jornada, deve ser registrada a maior quantidade de carga transportada durante algum voo da jornada ou etapa de jornada, se a aeronave transportar carga.

Ponto em comum, o transporte de uma massa deve seguir certas especificidades para o lançamento. Há citação ao SAE aeroagrícola no transporte de carga

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 116 (22.920) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Leonardo Noriyoshi Sanada

**Categoria:** Aeronauta

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB Art. 22

**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

A data que entrará em vigor deve ser condizente a demanda de alterações e fabricações dos novos modelos. Fica ainda a sugestão da Agencia confeccionar um modelo base com um exemplo de preenchimento em alguma IS ou portaria para direcionar os operadores, aeronautas e fiscalizadores. caso isso seja possível e se for proveitoso podemos verificar com as empresas, associações e operadores um modelo e enviar a Agencia para vossa apreciação.

**Justificativa:**

caso demande grandes alterações, o que não parece ter muitos, devemos ter tempo hábil para que todos possam se adequar evitando como ocorreu em 2017 uma demanda gigantesca de confecções de novos diários, elevação súbita de preços e por fim muitas duvidas.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição. Uma das preocupações na proposta de resolução foi avaliar a pertinência de determinados conteúdos que também estavam presentes nas Portarias nº 2050 e 3220. Informações relacionadas a meio de cumprimento (modelo do documento, no caso) estarão dispostos em Instrução Suplementar privilegiando-se o modelo de Diário de Bordo atualmente em voga.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 117 (22.921) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> José Santiago de Paulo <b>Categoria:</b> Aeronauta	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 1º Parágrafo Único <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
---	--

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Alterar o artigo 1º,parágrafo único para: Esta resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras e é facultativo para as aeronaves que operam sob certificado de autorização de voo e sob certificado de aeronavegabilidade especial.

**Justificativa:**

Os aviões experimentais são, hoje, mais de 33% de toda frota de aviões brasileira. Até o ano de 2020, os experimentais não tinham a exigência de portar o Diário de Bordo. Em muitos experimentais nem tem onde se guardar um Diário de Bordo. Isso devido não existir fato gerador para obrigar o preenchimento do Diário de Bordo para Experimentais. Se não há motivo, não há que se regular.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 118 (22.922) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> RAPHAEL PEDRO DIAS	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Aeronauta	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 11 <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

- 1) Esclarecer quais condições para que se permita registrar mais de uma etapa de voo por folha de diário de bordo. Ou seja, exemplo: se um operador realizar um voo em 07/junho de SBSP para SBPA e depois realizar outro voo em 09/junho (dois dias depois) de SBPA para SBSP, essa nova etapa deve ser registrada em nova folha ou o operador pode registrar na mesma folha da primeira etapa? quais as regras? na minha opinião, se os tripulantes ainda estiverem dentro do período de jornada permitida (contando desde o início de horário de apresentação), este permite que se registre a etapa na mesma folha. Porém se o voo a ser realizado, for em outra data e posterior ao descanso mínimo de horas após o último voo, este novo voo deverá ser registrado em outra folha do diário de bordo.
- 2) Outro ponto que gostaria de sugerir, é a exigência de constar para cada etapa de voo a quantidade de combustível antes da partida dos motores, a quantidade de combustível consumida em cada etapa, e o combustível remanescente em cada etapa,

**Justificativa:**

- 1) Precisa ser esclarecido, vejo muito operadores RBAC 91, registrarem em uma mesma folha diversos voos realizados em datas diferentes em uma mesma folha de diário de bordo. Tem que ser esclarecido.
- 2) Na maneira como está hoje, fica impossível obter a informação de quanto de combustível aquela aeronave possuía quando do pouso dele, dificultando uma auditoria/fiscalização para saber se ela pousou com combustível suficiente (mínimo de segurança que permitisse um pouso alternado etc). Na minha opinião deveria ser obrigatório a exigência de três campos: a) Total combustível b) Combustível consumido c) Combustível remanescente.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição. Os pedidos de esclarecimentos serão atendidos com material orientativo ou ação de orientação não surtindo efeito na norma propriamente. No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento. Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Comentado [ER6]: Conferir se tá na IS

Comentado [JJ7R6]: Para aeronaves de baixa utilização, é aceitável o lançamento de voos de dias distintos em uma mesma folha conforme modelo de DB atual. O combustível considerado é somente o total. As preocupações trazidas estariam atendidas utilizando-se o modelo de DB para aeronaves de alta/media utilização. O valor de combustível considerado é o total de combustível por etapa de voo:

5.4.14.1 O total de combustível por etapa de voo deve ser registrado com a quantidade existente no momento da partida dos motores, no formato de número inteiro, com arredondamento para o menor se necessário, observando o seguinte formato:

- a) massa, pelo sistema internacional de medidas, em quilogramas, utilizando a abreviatura "kg";
- b) volume, em litros, unidade aceita pelo sistema internacional de medidas, utilizando a abreviatura "L";
- c) massa, pelo sistema libra-polegada, em libras (libra avoirdupois ou libra internacional), utilizando a abreviatura "lb"; ou
- d) volume em galões líquido, conforme medida norte-americana, utilizando a abreviatura "gal".

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 119 (22.923) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Pedro Miglio <b>Categoria:</b> Aeronauta	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 1º Parágrafo Único <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
---	--

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Ser facultativo em aeronaves experimentais de uso pessoal.

**Justificativa:**

É documento desnecessário vez que o próprio piloto proprietário que faz o uso e opera a mesma, não havendo necessidade de registro da troca de tripulação, anotação de horas voadas, consumo ou mesmo autonomia restante.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 120 (22.925 e 22.926) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Theo Rohlfs Coelho <b>Categoria:</b> Aeronauta	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB ANEXO <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
---	--

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Estes valores de multas não condizem com a realidade profissional do aviador brasileiro, são multas impagáveis e incompatíveis com o salário médio do mercado. Se a proposta cita que o operador é o responsável pela multa, sabemos que na prática quem irá arcar com isto em sua grande maioria das vezes é o piloto em comando, da mesma forma que um motorista de uma empresa é obrigado a arcar com as multas de trânsito que ele leva no exercício de sua função, com os pilotos o empresário do RBAC 91 não pensa diferente. Irá encaminhar a ele qualquer multa operacional que ele tenha causado, isto é a realidade do mercado. E ai é briga judicial e problema tanto para a ANAC quanto para o operador quanto para o profissional da aviação civil. O objetivo da multa é educar e coibir atos irregulares, mas da forma que está posta neste documento, ela inviabiliza a profissão e também muitos operadores do RBAC 91 se sentirão intimidados e irão repensar suas prioridades e se é de fato interessante a ele correr este risco e continuar tendo uma aeronave sob égide da agencia reguladora brasileira, que o penaliza de forma tão severa por um problema corriqueiro e recorrente como uma rasura em livro de bordo. Desta forma entendo que a Agencia está indo contra a sua função de contribuir para o crescimento da aviação civil brasileira, focando tão somente na "segurança operacional e regulação" que da forma proposta simplesmente inviabilizam a continuidade da operação a muitos regulados do RBAC 91. Isto sem mencionar outros momentos do texto, que vão contra o atual foco do mundo, de ser digitalizado, eficiente, paperless, sistêmico e ágil. Citarei na justificativa o exemplo dos EUA, onde o FAA não obriga aeronaves civis do FAR 91 nem a terem um logbook a bordo, muito menos os condiciona a tantas variáveis, dados, campos, obrigações e demais sanções.

**Justificativa:**

Sugiro que sigam o exemplo da maior aviação civil do mundo, os Estados Unidos da América, onde um logbook/aircraft logbook/journey book não é sequer obrigatório para pequenas aeronaves regidas sobre o FAR 91 e outros FAR dedicados a aviação privada, executiva, esportiva, recreio. Lá cada um cuida e responde por suas atitudes, o que pune é a lei federal e se o regulado incorrer em algum tipo de violação ou crime, ele irá se acertar com a lei federal a respeito, o FAA não irá puni-lo por linhas com rasura, data preenchida em formato diferente, perda de documento comprobatório, etc. Ele simplesmente lança as horas que a aeronave tem nas cadernetas de motor, célula e hélice, faz o controle de manutenção e a agencia reguladora parte do princípio da lisura e da verdade, acreditando nas informações fornecidas e na idoneidade do regulado, até prove-se o contrário. E a aviação lá funciona, as oficinas conseguem manter a aeronavegabilidade das aeronaves, a agencia reguladora consegue fiscalizar os registros de forma menos impeditiva e se algo irregular for encontrado, a lei federal será utilizada contra o regulado. Sei das diferenças do nosso País, mas acredito que a agencia possa realizar uma melhor proposta, sem tantos campos de preenchimento obrigatório, sem multas pesadas por rasura, ou pelo menos dando alguma outra alternativa mais adequada aos operadores da aviação geral. O futuro é digital e sem papel, existem meios mais eficientes para o controle e a apuração dos dados.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

No tocante às providências administrativas previstas no Anexo da proposta, informa-se que tal dispositivo foi suprimido em virtude da publicação das Resoluções nº 761 e 762 que versam, respectivamente, sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Tais dispositivos estão em linha com as iniciativas de promoção da responsividade prevendo, para além de sanções financeiras, incentivos e ações voltadas à cessação de condutas que comprometem a segurança operacional. As medidas com efeitos pecuniários aplicam-se às ocorrências mais graves.

Esse mecanismo está em consonância com as diretrizes de atuação da Agência, no sentido de privilegiar os mecanismos de incentivos ao cumprimento voluntário de requisitos e observando a proporcionalidade das medidas para o alcance dos resultados esperados.

Comentado [ER8]: Atualizar

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

Capítulo VI e Anexo, sobre providências administrativas, foram excluídos da proposta, sendo tratados no âmbito da Resolução nº 761 e 762, já publicadas.

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 122 (22.927) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Theo Rohlfs Coelho	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Aeronauta	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 1º <b>Tipo de contribuição:</b> Outros

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Faltou considerar uma questão importante que é falada e comentada por diversos profissionais da aviação civil brasileira... Vivemos hoje uma constante insegurança jurídica quanto a agencia que nos regula, diversas mudanças repentinas de regulamentos, exigencias, obrigações, etc que nos deixam inseguros em nosso trabalho e impactam diretamente a segurança de voo, pois o piloto já se apresenta para o voo ao assinar a apresentação no diário de bordo com medo de errar, lançar errado o valor, calcular a jornada sem considerar impedimentos e imprevistos e incorrer em alguma infração que o penalize e multe, ou seja, a função maior da agencia, que é contribuir para a segurança de voo, muitas vezes é esquecida no ambiente burocrático/regulatório que busca criar regras e acaba indo contra a segurança de voo ao colocar sobre o piloto uma carga burocrática e regulamentar tão extensa que o deixe inseguro em exercer sua função. É comentado justamente que hoje em dia antes de se tornar piloto, precisa-se cursar direito por 5 anos, formar-se advogado com o exame da ordem, para então fazer o curso de piloto, pois só assim será possível navegar no arcabouço jurídico da agencia, saber encontrar as normas e regulamentos, ler e interpretá-las e o mais importante, ter condição de se defender na esfera administrativa, cível e criminal, pois com tantas regras é muito provável que em algum momento da carreira exista algum questionamento por parte da agencia.

**Justificativa:**

A justificativa é o exposto na contribuição. Hoje pilotos antigos dizem que se fossem começar agora, iriam primeiro fazer um curso de Direito para conseguir encontrar, ler, entender e se defender na operação com as regras escritas em milhares de regulamentos e milhões de páginas de documentos disponíveis na biblioteca da ANAC e outros órgãos que regulamentam, fiscalizam e regulam a atividade.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

No tocante às providências administrativas previstas no Anexo da proposta, informa-se que tal dispositivo foi suprimido em virtude da publicação das Resoluções nº 761 e 762 que versam, respectivamente, sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Tais dispositivos estão em linha com as iniciativas de promoção da responsividade prevendo, para além de sanções financeiras, incentivos e ações voltadas à cessação de condutas que comprometem a segurança operacional. As medidas com efeitos pecuniários aplicam-se às ocorrências mais graves.

Esse mecanismo está em consonância com as diretrizes de atuação da Agência, no sentido de privilegiar os mecanismos de incentivos ao cumprimento voluntário de requisitos e observando a proporcionalidade das medidas para o alcance dos resultados esperados.

**Itens alterados na proposta:**

Capítulo VI e Anexo, sobre providências administrativas, foram excluídos da proposta, sendo tratados no âmbito da Resolução nº 761 e 762, já publicadas.

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 123 (22.930) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> EDUARDO ASSAD VILLELA	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Outros	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 1º <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Alteração do Parágrafo Único do Artigo 1º, que trata do Diário de Bordo, para que passe a ter a seguinte redação:  
“Parágrafo Único: Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, com exceção das aeronaves detentoras de certificado de aeronavegabilidade especial, que estão dispensadas desse registro.”

**Justificativa:**

Especificamente estou me referindo às aeronaves particulares consideradas “Experimentais”, que são aquelas proibidas de exploração comercial a qualquer título. Até dezembro de 2017 as aeronaves regidas pelo RBHA 103A estavam excluídas da obrigatoriedade do Diário de Bordo. Esse entendimento foi modificado em 2018 quando da vigência da Resolução 457/2017, na contra mão do que se observa em outras agências regulatórias no exterior, como por exemplo a FAA Norte-Americana.

Uma vez que operam sem finalidade comercial e são voltadas para o uso por pessoas físicas, com pilotos igualmente privados e não remunerados, não há que se falar em registro de horas voadas em duplicata com as Cadernetas Individuais de Voo. Também no quesito horas voadas, as que são efetuadas nessa categoria não são contadas como válidas para comprovação de experiência de voo, tornando ainda mais inútil o seu registro formal para esta categoria de aeronaves leves. Há outras formas, que já estão estabelecidas, para manter o controle das horas totais, dos registros de alterações ou mesmo dos voos efetuados, tais como Cadernetas de Célula, Motor e Hélice e também as Cadernetas Individuais de Voo. Nenhum interesse do usuário ou da coletividade é protegido com essa escrituração do Diário de Bordo para essa categoria, que é uma exigência extra, puramente burocrática e como vimos, recentemente imposta. Há apenas grande risco de pesadas multas. Muito papel para pouca aviação.

**Resultado da Análise: contribuição não aproveitada**

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 124 (22.952, 22.953, 22.954 e 22.955) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Sérgio Diogo de Lima <b>Categoria:</b> Aeronauta	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 1º <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
---	--

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Resolução aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, exceto as da categoria experimental.

**Justificativa:**

Não há uma finalidade justificável para a manutenção do diário de bordo para essa categoria. A quase totalidade delas é operada pelos proprietários os quais conhecem o histórico da aeronave e/ou assumem os riscos quando da compra, pelo seu passado. Não nos esqueçamos que o voo nessas aeronaves é por conta e risco dos ocupantes e que sua manutenção pode ser realizada por seus proprietários.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 128 (22.956) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Ewandro Andrade Moreira <b>Categoria:</b> Aeronauta	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 1º Parágrafo Único <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
--	--

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Parágrafo único. Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, exceto de uso pessoal e experimentais.

**Justificativa:**

Particularmente penso que tais anotações no DB possam ter alguma serventia apenas para o CENIPA em caso de acidente, se perceptível no DB o que o motivou, se o DB preservado. Meritoso haver anotações que possam auxiliar na prevenção entretanto, não faz o menor sentido ficar sujeito a multa por erro no preenchimento de diário de bordo ou por falta de anotação de um ou outro voo de final de semana para qualquer aeronave, especialmente para pequenas aeronaves de uso pessoal, LSA e experimentais. A percepção é que trata-se de informações para memória de interesse exclusivamente particular, inclusive tendo em vista que manutenção e operação qualificada e responsável são responsabilidade do operador/piloto sob risco próprio. A sugestão é que DB seja facultativo e isento de multa para categoria de uso pessoal, LSA e experimentais. Para que servem tais anotações de períodos passados no DB? Ex: a) horas de acionamento e decolagem, pouso e corte do motor; b) origem e destino; c) quantidade de combustível no dia que saiu A para B um ano antes da anotação atual; d) quantidade de pessoas e carga a bordo. Com todo respeito, apenas para acentuar, pode se dizer ser "Síndrome de Controle Aguda" de grande preocupação para piloto/operator - prévios, durante o voo e após -, sem utilidade para segurança do mesmo. Os itens importantes devem estar no check list, tipo: peso adequado, autonomia, condições operacionais, testes, etc....Aproveitando da oportunidade, manifesto que, na minha humilde percepção de proprietário e eventual usuário de uma pequena aeronave experimental, já melhorou em outros temas, parabéns! Por favor, sigam firmes nessa linha de aproximação e tratativas com os regulados. Obrigado! Grande abraço.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em princípio, o texto identificado não foi alterado nesta proposta, o que o classifica como uma proposta fora do escopo ou oportunidade de melhoria. Ou seja, a exigência do Diário de Bordo para as aeronaves leves esportivas e experimentais já estava presente na IAC 3151 e na Resolução nº 457 e não foi alterada para esta proposta.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

O Diário de Bordo não cumpre com as mesmas funções que as cadernetas de manutenção. É importante entender que os registros que são realizados no Diário de Bordo são atualizados de acordo com a realização de uma jornada, enquanto os das cadernetas quando da realização das manutenções. Essencialmente é importante entender o papel do piloto no registro realizado no diário de bordo enquanto a caderneta deve ser preenchida pelo profissional que realiza a manutenção e aprovação para retorno ao serviço. Outra diferença relevante entre estes instrumentos de acompanhamento da aeronavegabilidade é que o Diário de Bordo deve estar a bordo da aeronave a menos que não seja viável de acordo com o tipo de operação a ser realizada enquanto que as cadernetas não precisam estar a bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 129 (22.957) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** SINDAG – Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola  
**Categoria:** Sindicato

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB ANEXO  
**Tipo de contribuição:** Exclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

O SINDAG pede a análise do documento em anexo, que traz as suas considerações sobre o tema em consulta, a partir do qual são feitos os seguintes pedidos.  
O SINDAG pede a exclusão da proposta de alteração da Resolução ANAC nº 457/2017, pois o texto sugerido impõe aumento de penalidades, sem estabelecer critérios objetivos para aplicação de outras providências alternativas.

O SINDAG reivindica a realização de AIR pelo método Análise de risco (Risk Analysis) ou outro que a Agência indique, com a participação do setor privado e dos agentes regulados, de modo que haja efetiva análise das alternativas de ação, para identificar aquela que é capaz de reduzir, de forma mais eficaz e eficiente, o risco de mal preenchimento do diário de bordo.

O SINDAG sugere a previsão expressa de fiscalização orientadora para empresas de pequeno porte e de advertência para operadores sem antecedentes, conforme previsto em lei, de modo obrigatório, antes de aplicação de multas.

O SINDAG também reivindica a redução das multas, pois seus valores podem chegar a montantes expressivos, por mero erro de preenchimento de um dado no Diário de Bordo, causando sérios danos financeiros ao operador aeroagrícola, que assim poderá ter problemas para cumprir os deveres da segurança operacional, objetivo maior da ANAC.

Ainda, que no caso de infração continuada, constatada em uma fiscalização, que seja aplicada uma multa, e não haja multiplicação “por voo” ou “por registro”, uma vez que o erro no caso é singular: mal preenchimento de diário de bordo.

Contando com a abertura para o diálogo e o respeito ao Estado Democrático de Direito, desde já, agradecemos a atenção desta Agência e seus integrantes.

Cordialmente  
SINDAG

**Justificativa:**

A proposta de alteração da Resolução ANAC nº 457/2017, que trata do Diário de Bordo, com o devido respeito, mostra-se DESPROPORCIONAL, DESATUALIZADA e até ILEGAL, conforme exposto no anexo.

Arquivo anexo:

À DIRETORIA COLEGIADA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC

Ref. Consulta Pública nº 11/2022 - Projeto de alteração da Resolução nº 457, de 20 de dezembro de 2017, que cuida do Diário de Bordo

1 - O SINDAG – Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola tomou conhecimento da consulta pública promovida por esta Colenda Diretoria, sobre “a proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras”, cujo texto da proposta está disponível no sítio eletrônico desta Agência, na rede mundial de computadores.

De acordo com a proposta de alteração da Resolução ANAC nº 457/2017, a Agência propõe alteração nas sanções a serem aplicadas pelo descumprimento das regras sobre diário de bordo, criando grupos diferentes de operadores, novas hipóteses de infração e aumentando ainda o valor das multas.

2 - Como representante nacional das empresas de aviação agrícola, o SINDAG, dentro do seu espírito democrático e plural, vem respeitosamente, perante Vossas Senhorias, dizer e requerer o que segue.

De início, é importante observar que a sugestão de alteração da Resolução ANAC nº 457/2017, que trata do Diário de Bordo, com o devido respeito, mostra-se DESPROPORCIONAL, DESATUALIZADA e até ILEGAL.

3 - É desproporcional para a aviação agrícola nacional porque desconsidera a real situação das operadoras: mais de 66% são optantes do SIMPLES NACIONAL, ou seja, EMPRESAS DE PEQUENO PORTE, que tem direito à tratamento diferenciado, conforme preconiza a Constituição Federal. Mais que isso, tem direito à fiscalização orientadora, de acordo com

## Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022

### Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

o Estatuto da Pequena Empresa, a Lei Complementar nº 123/2006.(Art. 55. A fiscalização, no que se refere aos aspectos trabalhista, metrológico, sanitário, ambiental, de segurança, de relações de consumo e de uso e ocupação do solo das microempresas e das empresas de pequeno porte, deverá ser prioritariamente orientadora quando a atividade ou situação, por sua natureza, comportar grau de risco compatível com esse procedimento. (Redação dada pela Lei Complementar nº 155, de 2016) § 1º Será observado o critério de dupla visita para lavratura de autos de infração, salvo quando for constatada infração por falta de registro de empregado ou anotação da Carteira de Trabalho e Previdência Social – CTPS, ou, ainda, na ocorrência de reincidência, fraude, resistência ou embaraço à fiscalização.) Contudo, nada disso foi considerado pela proposta, que simplesmente coloca as empresas aeroagrícolas no Grupo II, para então fixar penalidades pecuniárias.

No mesmo sentido, não há justificativa para os operadores privados estarem no Grupo I, com multas menores, e as empresas de aviação agrícola no Grupo II, com penalidades maiores. Ora, ambos trabalham em idêntico serviço aéreo especializado, com os mesmos tripulantes – pilotos agrícolas, logo, não podem ser diferenciados. Tal diferenciação de multas, se mantida, pode até estimular a informalidade, levando empresários a deixarem as empresas para executarem o serviço como operadores privados, ainda que isso seja proibido, atualmente, pelo RBAC 137.

Também é desproporcional porque desconsidera a realidade do serviço aeroagrícola, realizado, muitas vezes, distante da sede da empresa, por pilotos que durante a safra podem ficar longos períodos dentro de fazendas. Nesse tempo, não pode a empresa conferir, diuturnamente, o diário de bordo. Portanto, não é razoável punir sempre e somente o operador, quando há, de fato, dias em que ele não pode conferir o diário de bordo, o qual estará sob os cuidados somente do piloto agrícola.

Cabe considerar que a aviação agrícola, em um único dia, pode realizar vários voos, até dezenas, tanto que o modelo de diário de bordo do RBAC 137 permite o registro diferenciado, com hora de apresentação e número de poucos em uma linha, para assim melhor atender à demanda aeroagrícola. Então, imagine-se a hipótese, durante a safra, um avião e seu piloto permanecem longe da sede do operador, e ao final de 40 dias, houve 60 operações aeroagrícolas, e o piloto, por descuido ou ignorância, deixa de fazer os registros no diário, imediatamente após o término da operação, segundo exige o item 137.521 (k) do RBAC 137. Pela proposta de alteração ora sob análise, havendo uma operação da fiscalização no 41º dia, na fazenda onde ocorre a operação aeroagrícola, poderia o operador ser multado com a sanção de R\$ 8.000,00 (Conforme item 2, do anexo, da minuta de Resolução.), multiplicada por registro, ou seja, por 60 (SESSENTA), chegando ao valor total de R\$ 480.000,00 (QUATROCENTOS E OITENTA mil reais) de penalidade. Se esta empresa for de pequeno porte, como é 2/3 das empresas de aviação agrícola do país, isso poderia representar, no mínimo, 10% (DEZ POR CENTO) do faturamento anual da empresa com receita de até R\$ 4.800.000,00. Mas se considerarmos que a maioria das empresas de aviação agrícola de pequeno porte não fatura o limite para opção do SIMPLES e sim até a metade (R\$ 2.400.000,00), esta multa, de uma única fiscalização, poderia chegar a 20% do faturamento do empreendimento.

Em outra hipótese, caso este mesmo piloto registre, incorretamente, após 40 dias na fazenda, o combustível total na aeronave, poderia o operador ser multado com a sanção de R\$ 8.200,00 (Conforme item 6, do anexo, da minuta de Resolução.), multiplicada por evento, ou seja, por 60 (SESSENTA), chegando ao valor total de R\$ 492.000,00 (QUATROCENTOS E NOVENTA E DOIS mil reais) de penalidade. Somente por “Registrar valores incorretos de peso de combustível...”. Evidente assim a desproporcionalidade das penalidades previstas, que trará, consequentemente, prejuízo à segurança de voo, pois a multa descapitaliza o empreendimento, retirando recursos necessários para a contínua manutenção dos equipamentos e para capacitação do pessoal.

Para estes exemplos citados, cabe lembrar a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça (STJ), que em casos análogos, afastou a aplicação de múltiplas multas por infração continuada:

**ADMINISTRATIVO. INFRAÇÃO ADMINISTRATIVA. PRETENSÃO DE REEXAME FÁTICO PROBATÓRIO. INFRAÇÃO CONTINUADA. MESMA OPORTUNIDADE FISCALIZATÓRIA. OCORRÊNCIA DE DIVERSAS INFRAÇÕES DA MESMA NATUREZA. APLICAÇÃO DE MULTA SINGULAR. CONSONÂNCIA DO ACÓRDÃO RECORRIDO COM A JURISPRUDÊNCIA DESTA CORTE.**

(...) II - A alteração das conclusões adotadas no Tribunal a quo, de que em uma única autuação/fiscalização a ANP constatou uma sequência de infrações da mesma natureza, o que caracteriza a infração continuada (fl. 970), demandaria, necessariamente, o revolvimento do acervo fáticoprobatório dos autos, procedimento esse vedado em sede de recurso especial, conforme óbice previsto no enunciado n. 7 da Súmula do STJ.

**III - Ainda que assim não fosse, no que concerne à alegada violação do art. 71 do Código Penal e do art. 3º, IX, da Lei n. 9.847/99, sem razão o recorrente, posto que o arresto vergastado está em consonância com a jurisprudência desta Corte, no sentido de que há infração continuada quando a administração pública, em uma mesma oportunidade fiscalizatória, constata a ocorrência de diversas infrações da mesma natureza, o que enseja a aplicação de multa singular.** Nesse sentido: AREsp 1129674/RJ, Rel. Min. SÉRGIO KUKINA, Julgamento em 11/09/2017, Dje 14/09/2017; REsp 1041310/SP, Rel. Ministro Francisco Falcão, Primeira Turma, julgado em 27/5/2008, Dje 18/6/2008. IV - Agravo interno improvido. (AgInt no REsp 1666784/RJ, Rel. Ministro FRANCISCO FALCÃO, SEGUNDA TURMA, julgado em 15/03/2018, Dje 21/03/2018)

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022

Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

PROCESSUAL CIVIL E ADMINISTRATIVO. OFENSA AO ART. 535 DO CPC. PODER DE POLÍCIA. SUNAB. OFERECIMENTO DE SERVIÇOS POR PREÇOS SUPERIORES AO TABELADO. INFRAÇÃO ADMINISTRATIVA CONTINUADA. APLICAÇÃO DE MULTA SINGULAR.

1. Inicialmente, impõe-se reconhecer não ter sido caracterizada a violação ao art. 535 do CPC, pois a origem não incorreu em nenhuma contradição no momento da apreciação da apelação interposta. É que, por ocasião do julgamento deste recurso, entendeu-se que a **caracterização da infração continuada era suficiente para anular os autos de infração**, mesmo que a materialidade da infração restasse incontroversa.

2. No mais, é pacífica a orientação do Superior Tribunal de Justiça no sentido de que há continuidade infracional quando diversos ilícitos de mesma natureza são apurados durante mesma ação fiscal, devendo tal medida ensejar a aplicação de multa singular.

Precedentes.

3. Ao contrário do afirmado pela parte recorrente, essa jurisprudência aplica-se com perfeição ao presente caso, uma vez que a instância ordinária constatou que, em **uma única ação fiscal, a empresa recorrida havia oferecido serviços por preços superiores ao tabelado a diversos associados (fls. 305/306)**, o que é suficiente para caracterizar a continuidade delitiva administrativa. Rever tal conclusão requer revisitação do conjunto fático-probatório, o que esbarraria na Súmula n. 7 desta Corte Superior.

4. Agravo regimental não provido.

(AgRg nos EDcl no REsp 868.479/PE, Rel. Ministro Mauro Campbell Marques, Segunda Turma, julgado em 2/3/2010, DJe 27/4/2011)

ADMINISTRATIVO. DISPOSITIVO DE LEI TIDO COMO VIOLADO. AUSÊNCIA DE PREQUESTIONAMENTO. SÚMULAS N°s 282 e 356 do STF. SUNAB. LEI DELEGADA N° 04/62. INFRAÇÃO CONTINUADA. MULTA SINGULAR.

(...)

II - É assente o entendimento nesta Corte de que a sequência de diversos ilícitos de mesma natureza, apurados em uma única ação fiscal, é considerada como infração continuada e, portanto, sujeita à imposição de multa singular. Precedentes: REsp nº 175.350/PB, Rel. Min. FRANCISCO PEÇANHA MARTINS, DJ de 25/09/2000; REsp nº 191.991/PE, Rel. Min. JOSE DELGADO, DJ de 22/03/1999 e REsp nº 83574/PE, Rel. Min. HUMBERTO GOMES DE BARROS, DJ de 21/03/96.

II - Recurso especial improvido. (REsp 1041310/SP, Rel. Ministro Francisco Falcão, Primeira Turma, julgado em 27/5/2008, DJe 18/6/2008) (grifou-se)

A própria ANAC diverge com relação à interpretação da previsão de aplicação de multa “por registro”. Na NOTA TÉCNICA nº 13/2016/ACPI/SPO, que criou o critério para aplicação de penalidade em situações como no exemplo citado, entendeu que deve ser exigida penalidade por FOLHA DE DIÁRIO DE BORDO EQUIVOCADA. E em casos idênticos, assim fez a ANAC até 2017, aplicando a multa por página mal preenchida e não por linha ou por voo.

Mais recentemente, pelo Processo ANAC SEI nº 00058.015293/2021-05, a Agência seguiu discutindo critérios para a aplicação de sanções quanto a falhas no Diário de Bordo, mas não chegou a conclusão ainda.

Por conseguinte, em respeito ao princípio da igualdade, considerando que em outras autuações, sobre fatos análogos, foi aplicada multa por página, aqui também, se mantida a alteração da resolução sob análise, deve ser fixada penalidade com o mesmo critério.

4 - A proposta também está desatualizada por que desconsidera as próprias diretrizes fixadas pela ANAC.

Se o objetivo é a segurança de voo, e não a mera arrecadação, deve a ANAC retomar o seu Projeto Prioritário Enforcement, criado para atender aos objetivos estratégicos de “promover um ambiente favorável ao cumprimento consciente dos requisitos regulamentares” e “criar mecanismos efetivos de correção da conduta dos entes que colocarem em risco a segurança e a qualidade do transporte aéreo”. Logo, para este projeto sair da teoria para prática, deve haver, antes da penalidade, orientação e advertência, em especial para as empresas de pequeno porte.

Deve ser implementado, de direito e de fato, o que já está previsto na Resolução ANAC nº 472/2018, em seu art. 6º, o Aviso de Condição Irregular – ACI. Infelizmente, o que se tem visto é a ausência de medidas nesse sentido, partindo sempre a fiscalização para sanções. A minuta de alteração ora sob análise até chega a prever a possibilidade de medida preventiva no lugar de providência administrativa sancionatória. Contudo, assim como ocorre com o ACI e também com a Solicitação de Reparação de Condição Irregular - SRCI, previstos na Resolução ANAC nº 472/2018, cuja aplicação é remotíssima, para não dizer inexistente, teme-se que o mesmo aconteça com a nova Resolução nº 457, pela continuidade de pesadas penalidade pecuniárias por meros erros de preenchimento de diário de bordo, sem orientação ou aviso por parte da Agência.

Dando base legal para o aviso anteceder a multa, cabe considerar as alterações que a Lei da ANAC sofreu, a partir da Lei nº 14.368/2022, mais conhecida como a Lei do Voo Simples, passando a prever, de modo expresso, em seu art. 8º, inciso LI, a possibilidade da Agência aplicar advertência, entre outras providências administrativas (A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005: "Art. 8º. Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, imparcialidade e publicidade, competindo-lhe: (...) LI - aplicar advertência, multa,

**Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022**  
**Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.**

suspensão ou cassação de certificados, de licenças e de autorizações, bem como deter, interditar e apreender aeronave ou material transportado, entre outras providências administrativas, inclusive de caráter não sancionatório;"). Logo, a resolução deve estar adaptada a esta nova previsão legal, sob pena de descumprir o próprio marco legal da aviação. Assim, o SINDAG entende que, além de haver redução no valor das multas e que elas sejam por fiscalização e não "por registro", é preciso estabelecer rito mais objetivo, não deixando tanta margem para a discricionariedade do fiscal, que também sofre com a angústia de saber qual medida a adotar, dentro de um espectro grande de possibilidades. O Sindicato sugere então que a medida preventiva ou a advertência seja de aplicação obrigatória, principalmente para aqueles que não tem precedente, sendo este ainda um direito das empresas de pequeno porte.

5 - A proposta sob análise, ao desconsiderar a condição diferenciada da aviação agrícola, conforme exemplificado acima, acaba também cometendo ilegalidade, quando não realiza efetiva análise de impacto regulatório.

Embora conste no material da consulta um relatório de análise de impacto regulatório (RELATÓRIO DE AIR Nº 14/2021/GTNO-GNOS/GNOS/SPO), o Sindicato, com o devido respeito, entende que não foram atendidos os requisitos regulamentares para a realização deste tipo de análise.

O Governo Federal aprovou as Diretrizes Gerais e Roteiro Analítico Sugerido para Análise de Impacto Regulatório - Diretrizes AIR e o Guia Orientativo para a Elaboração de Análise de Impacto Regulatório - Guia AIR, como recomendação de boas práticas para todos os órgãos da Administração Pública Federal. Neste documento, a AIR foi assim conceituada:

Consiste num processo sistemático de análise baseado em evidências que busca avaliar, a partir da definição de um problema regulatório, os possíveis impactos das alternativas de ação disponíveis para o alcance dos objetivos pretendidos. Tem como finalidade orientar e subsidiar a tomada de decisão e, em última análise, contribuir para que as ações regulatórias sejam **efetivas, eficazes e eficientes** (Diretrizes gerais e guia orientativo para elaboração de Análise de Impacto Regulatório – AIR / Subchefia de Análise e Acompanhamento de Políticas Governamentais [et al.]. --Brasília:Presidência da República, 2018, p. 23, disponível em: [https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/air/guias-edocumentos/diretrizesgeraissegueuaorientativo\\_AIR\\_semlogo.pdf](https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/air/guias-edocumentos/diretrizesgeraissegueuaorientativo_AIR_semlogo.pdf)).

Procurou a Administração Pública Federal criar um manual para o estudo do impacto regulatório, focado na identificação do resultado da atuação governamental na vida privada e no alcance das políticas públicas.

Dando fundamento legal para o procedimento, a Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, a chamada nova lei das agências reguladoras, assim definiu a AIR:

Art. 6º A adoção e as propostas de alteração de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, consumidores ou usuários dos serviços prestados serão, nos termos de regulamento, precedidas da realização de Análise de Impacto Regulatório (AIR), que conterá informações e dados sobre os **possíveis efeitos** do ato normativo. (grifou-se)

Ao dispor sobre as metodologias de AIR, o Governo Federal editou o Decreto Federal nº 10.411, de 30 de junho de 2020, assim estabelecendo:

Art. 7º Na elaboração da AIR, será adotada uma das seguintes metodologias específicas para aferição da razoabilidade do impacto econômico, de que trata o art. 5º da Lei nº 13.874, de 2019:

- I - análise multicritério;
- II - análise de custo-benefício;
- III - análise de custo-efetividade;
- IV - análise de custo;
- V - análise de risco; ou
- VI - análise risco-risco.

Estes métodos são assim conceituados pelas diretrizes e guia federal da AIR:

**Análise multicritério** (Multi-Criteria Analysis): Consiste na comparação de alternativas considerando seu desempenho à luz de diversos critérios relevantes. Cada critério recebe uma pontuação e uma ponderação de acordo com sua contribuição esperada para a obtenção dos objetivos definidos.

**Análise de custo-benefício** (Cost-Benefit Analysis): Consiste na comparação dos valores monetários (em valor presente) dos custos e benefícios esperados da intervenção. A intervenção é considerada adequada sempre que o valor presente dos seus benefícios for superior ao valor presente dos custos que ela acarretará aos envolvidos.

**Análise de custo-efetividade** (Cost-Effectiveness Analysis): Consiste na comparação dos custos entre alternativas que geram benefícios de natureza semelhantes ou, alternativamente, numa comparação dos custos por unidade de benefício potencial.

**Análise de custo** (Cost Assessment): Consiste na comparação direta dos custos impostos pelas alternativas nas empresas, consumidores, trabalhadores, governo, etc. É utilizada quando o foco é a identificação da opção de menor custo para obtenção de um determinado benefício.

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022

Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**Análise de risco** (Risk Analysis): Consiste na análise das alternativas de ação para identificar aquela que é capaz de reduzir de forma mais eficaz e eficiente o risco identificado. Por exemplo: o objetivo é reduzir o índice de mortes em acidentes de automóvel ou reduzir o risco de falência do sistema financeiro.

**Análise risco-risco** (Risk-Risk Analysis): Similar à análise de risco, mas inclui não só os riscos diretamente afetados, como também os riscos indiretamente impactados por cada alternativa de ação.

Utilizada para avaliar o impacto líquido de cada alternativa sobre o risco total em situações em que um tipo de risco pode ser substituído por outro. Por exemplo: uma medida adotada para reduzir o risco de acidentes na aviação civil pode ter um impacto significativo no preço das passagens, a ponto de provocar uma troca de viagens aéreas por viagens terrestres, aumentando o risco de acidentes nas rodovias. Uma análise risco-risco poderia ser aplicada para investigar se a redução do primeiro risco é anulada pelo aumento do segundo. ( Diretrizes gerais e guia orientativo para elaboração de Análise de Impacto Regulatório – AIR / Subchefia de Análise e Acompanhamento de Políticas Governamentais [et al.]. --Brasília:Presidência da República, 2018, p. 54-56, disponível em: [https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/air/guias-edocumentos/diretrizesgeraissegueorientativo\\_AIR\\_semlogo.pdf](https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/air/guias-edocumentos/diretrizesgeraissegueorientativo_AIR_semlogo.pdf))

Fica claro então que deve haver uma análise das consequências do regulamento (custo, benefício, efetividade, risco...).

Na proposta sob análise, contudo, entende o SINDAG que a análise de impacto regulatório não foi adequada, seja por não analisar a realidade da aviação agrícola, seja por não empregar a metodologia mais indicada para o caso, que seria a Análise de risco (Risk Analysis).

Sendo o objetivo da ANAC adotar as medidas que, de forma mais eficaz e eficiente, podem diminuir o risco de acidentes, devem ser analisadas outras alternativas de providências, e não o simples aumento de multas. Fiscalização orientadora, advertência, aviso de condição irregular (ACI), termo de cessão de conduta (TCC), obrigatoriedade de cursos de capacitação, entre outras providências administrativas, são alternativas legais para melhorar a segurança operacional.

Por outro lado, a ANAC não fez qualquer análise sobre o resultado das multas exigidas anteriormente ou sobre as outras providências aplicadas. Cabe verificar, no montante de autuações realizadas até aqui, se aquelas sobre o diário de bordo resultaram, efetivamente, em melhoria na segurança operacional. Para uma efetiva AIR, devem ser analisadas, igualmente, se outras medidas foram implantadas (ACI, TCC...) e porque não foram melhor utilizadas estas outras providências. Ao simplesmente focar nas penalidades pecuniárias, buscando fundamento em custos internacionais para aumentar os valores das multas, sem considerar outras providências, conforme consta na NOTA TÉCNICA Nº 17/2021/GNOS/SPO (item 329 em diante), a Agência, de modo definitivo, não realiza concreta AIR, muito menos avaliação de custo (Risk Analysis), descumprindo, principalmente, o Decreto Federal nº 10.411, de 30 de junho de 2020.

Segundo a NOTA TÉCNICA Nº 17/2021/GNOS/SPO, que fundamenta a proposta de alteração da Resolução ANAC nº 457/2017, haveria “ausência de critérios diferenciadores da criticidade de cada registro”. Contudo, esta falha permanece na proposta, pois são aplicadas sempre multas, sem fixar critério objetivo para a incidência de outras providências, como aviso ou advertência. De acordo com a nota, outro problema seria a “ausência de critérios diferenciadores das operações”, mas a proposta desconsidera a existência de pequenas empresas, e ainda aplica pena menor para proprietários de aeronaves, no caso da operação aeroagrícola, muitos com grande capacidade financeira, enquanto penaliza com multas maiores as empresas de aviação agrícola, estas, em sua maioria, empresas de pequeno porte. A nota até faz referência à “ausência de outros instrumentos de enforcement”, mas continua somente impondo multas, sem criar um rito para aplicação de providências alternativas. Embora preveja um PAC – Plano de Ações Corretivas, não fixa um procedimento para a sua incidência, deixando o fiscal totalmente inseguro para a sua aplicação.

6 - Diante do exposto, o SINDAG pede a exclusão da proposta de alteração da Resolução ANAC nº 457/2017, pois o texto sugerido impõe aumento de penalidades, sem estabelecer critérios objetivos para aplicação de outras providências alternativas.

O SINDAG reivindica a realização de AIR pelo método Análise de risco (Risk Analysis) ou outro que a Agência indique, com a participação do setor privado e dos agentes regulados, de modo que haja efetiva análise das alternativas de ação, para identificar aquela que é capaz de reduzir, de forma mais eficaz e eficiente, o risco de mal preenchimento do diário de bordo.

O SINDAG sugere a previsão expressa de fiscalização orientadora para empresas de pequeno porte e de advertência para operadores sem antecedentes, conforme previsto em lei, de modo obrigatório, antes de aplicação de multas.

O SINDAG também reivindica a redução das multas, pois seus valores podem chegar a montantes expressivos, por mero erro de preenchimento de um dado no Diário de Bordo, causando sérios danos financeiros ao operador aeroagrícola, que assim poderá ter problemas para cumprir os deveres da segurança operacional, objetivo maior da ANAC.

Ainda, que no caso de infração continuada, constatada em uma fiscalização, que seja aplicada uma multa, e não haja multiplicação “por voo” ou “por registro”, uma vez que o erro no caso é singular: mal preenchimento de diário de bordo.

Contando com a abertura para o diálogo e o respeito ao Estado Democrático de Direito, desde já, agradecemos a atenção desta Agência e seus integrantes.

Cordialmente

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

SINDAG Ricardo Vollbrecht OAB/RS 39.143 OAB/SP 163.830-A

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

No tocante às providências administrativas previstas no Anexo da proposta, informa-se que tal dispositivo foi suprimido em virtude da publicação das Resoluções nº 761 e 762 que versam, respectivamente, sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Tais dispositivos estão em linha com as iniciativas de promoção da responsividade prevendo, para além de sanções financeiras, incentivos e ações voltadas à cessação de condutas que comprometem a segurança operacional. As medidas com efeitos pecuniários aplicam-se às ocorrências mais graves.

Esse mecanismo está em consonância com as diretrizes de atuação da Agência, no sentido de privilegiar os mecanismos de incentivos ao cumprimento voluntário de requisitos e observando a proporcionalidade das medidas para o alcance dos resultados esperados.

Para a proposição desta alteração na Resolução nº 457 foi realizada a análise de impacto regulatório, conforme o Relatório AIR nº 14/2021/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (6649494), disponível durante a Consulta Pública para leitura. A metodologia utilizada para a realização do AIR seguiu as melhores práticas previstas no Guia AIR da Casa Civil, bem como demais normas internas e foi aprovado pela Diretoria da ANAC previamente à Consulta Pública. A escolha da análise custo-benefício foi considerada a mais adequada, conforme citada no parágrafo 318 da Nota Técnica nº 17 (6645936). Entretanto, é importante entender que o AIR deve cobrir o escopo que está sendo alterado e não a norma com um todo, que foi realizado escopo do processo 00058.519658/2017-81, Nota Técnica nº 3(SEI)/2017/JN/DIR, seguindo a metodologia de análise de impacto regulatório vigente à época, anterior à publicação do guia AIR da Casa Civil.

Qualquer proposta de alteração da norma vigente, para outros aspectos que não os desta revisão, estarão sujeitos a nova análise de impacto regulatório, podendo ser utilizada a metodologia mais conveniente com a participação das demais partes interessadas em diferentes momentos, conforme previsto na Guia AIR e demais regulamentos em vigor. Entretanto, a necessidade de alteração de regra precisa estar baseada em casos concretos.

**Itens alterados na proposta:**

Capítulo VI e Anexo, sobre providências administrativas, foram excluídos da proposta, sendo tratados no âmbito da Resolução nº 761 e 762, já publicadas.

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 130 (22.958) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** RICARDO VOLLBRECHT  
**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB ANEXO  
**Tipo de contribuição:** Exclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

NO ANEXO

**Justificativa:**

NO ANEXO

Arquivo anexo:

À DIRETORIA COLEGIADA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC

Ref. Consulta Pública nº 11/2022 - Projeto de alteração da Resolução nº 457, de 20 de dezembro de 2017, que cuida do Diário de Bordo

1 - O SINDAG – Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola tomou conhecimento da consulta pública promovida por esta Colenda Diretoria, sobre “a proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras”, cujo texto da proposta está disponível no sítio eletrônico desta Agência, na rede mundial de computadores.

De acordo com a proposta de alteração da Resolução ANAC nº 457/2017, a Agência propõe alteração nas sanções a serem aplicadas pelo descumprimento das regras sobre diário de bordo, criando grupos diferentes de operadores, novas hipóteses de infração e aumentando ainda o valor das multas.

2 - Como representante nacional das empresas de aviação agrícola, o SINDAG, dentro do seu espírito democrático e plural, vem respeitosamente, perante Vossas Senhorias, dizer e requerer o que segue.

De início, é importante observar que a sugestão de alteração da Resolução ANAC nº 457/2017, que trata do Diário de Bordo, com o devido respeito, mostra-se DESPROPORCIONAL, DESATUALIZADA e até ILEGAL.

3 - É desproporcional para a aviação agrícola nacional porque desconsidera a real situação das operadoras: mais de 66% são optantes do SIMPLES NACIONAL, ou seja, EMPRESAS DE PEQUENO PORTE, que tem direito à tratamento diferenciado, conforme preconiza a Constituição Federal. Mais que isso, tem direito à fiscalização orientadora, de acordo com o Estatuto da Pequena Empresa, a Lei Complementar nº 123/2006.(Art. 55. A fiscalização, no que se refere aos aspectos trabalhistas, metrológico, sanitário, ambiental, de segurança, de relações de consumo e de uso e ocupação do solo das microempresas e das empresas de pequeno porte, deverá ser prioritariamente orientadora quando a atividade ou situação, por sua natureza, comportar grau de risco compatível com esse procedimento. (Redação dada pela Lei Complementar nº 155, de 2016) § 1º Será observado o critério de dupla visita para lavratura de autos de infração, salvo quando for constatada infração por falta de registro de empregado ou anotação da Carteira de Trabalho e Previdência Social – CTPS, ou, ainda, na ocorrência de reincidência, fraude, resistência ou embaraço à fiscalização.) Contudo, nada disso foi considerado pela proposta, que simplesmente coloca as empresas aeroagrícolas no Grupo II, para então fixar penalidades pecuniárias.

No mesmo sentido, não há justificativa para os operadores privados estarem no Grupo I, com multas menores, e as empresas de aviação agrícola no Grupo II, com penalidades maiores. Ora, ambos trabalham em idêntico serviço aéreo especializado, com os mesmos tripulantes – pilotos agrícolas, logo, não podem ser diferenciados. Tal diferenciação de multas, se mantida, pode até estimular a informalidade, levando empresários a deixarem as empresas para executarem o serviço como operadores privados, ainda que isso seja proibido, atualmente, pelo RBAC 137.

Também é desproporcional porque desconsidera a realidade do serviço aeroagrícola, realizado, muitas vezes, distante da sede da empresa, por pilotos que durante a safra podem ficar longos períodos dentro de fazendas. Nesse tempo, não pode a empresa conferir, diuturnamente, o diário de bordo. Portanto, não é razoável punir sempre e somente o operador, quando há, de fato, dias em que ele não pode conferir o diário de bordo, o qual estará sob os cuidados somente do piloto agrícola.

Cabe considerar que a aviação agrícola, em um único dia, pode realizar vários voos, até dezenas, tanto que o modelo de diário de bordo do RBAC 137 permite o registro diferenciado, com hora de apresentação e número de pouso em uma linha, para assim melhor atender à demanda aeroagrícola. Então, imagine-se a hipótese, durante a safra, um avião e seu piloto

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022

Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

permanecem longe da sede do operador, e ao final de 40 dias, houve 60 operações aeroagrícolas, e o piloto, por descuido ou ignorância, deixa de fazer os registros no diário, imediatamente após o término da operação, segundo exige o item 137.521 (k) do RBAC 137. Pela proposta de alteração ora sob análise, havendo uma operação da fiscalização no 41º dia, na fazenda onde ocorre a operação aeroagrícola, poderia o operador ser multado com a sanção de R\$ 8.000,00 (Conforme item 2, do anexo, da minuta de Resolução.), multiplicada por registro, ou seja, por 60 (SESENTA), chegando ao valor total de R\$ 480.000,00 (QUATROCENTOS E OITENTA mil reais) de penalidade. Se esta empresa for de pequeno porte, como é 2/3 das empresas de aviação agrícola do país, isso poderia representar, no mínimo, 10% (DEZ POR CENTO) do faturamento anual da empresa com receita de até R\$ 4.800.000,00. Mas se considerarmos que a maioria das empresas de aviação agrícola de pequeno porte não fatura o limite para opção do SIMPLES e sim até a metade (R\$ 2.400.000,00), esta multa, de uma única fiscalização, poderia chegar a 20% do faturamento do empreendimento.

Em outra hipótese, caso este mesmo piloto registre, incorretamente, após 40 dias na fazenda, o combustível total na aeronave, poderia o operador ser multado com a sanção de R\$ 8.200,00 (Conforme item 6, do anexo, da minuta de Resolução.), multiplicada por evento, ou seja, por 60 (SESENTA), chegando ao valor total de R\$ 492.000,00 (QUATROCENTOS E NOVENTA E DOIS mil reais) de penalidade. Somente por “Registrar valores incorretos de peso de combustível...”. Evidente assim a desproporcionalidade das penalidades previstas, que trará, consequentemente, prejuízo à segurança de voo, pois a multa descapitaliza o empreendimento, retirando recursos necessários para a continua manutenção dos equipamentos e para capacitação do pessoal.

Para estes exemplos citados, cabe lembrar a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça (STJ), que em casos análogos, afastou a aplicação de múltiplas multas por infração continuada:

**ADMINISTRATIVO. INFRAÇÃO ADMINISTRATIVA. PRETENSÃO DE REEXAME FÁTICO PROBATÓRIO. INFRAÇÃO CONTINUADA. MESMA OPORTUNIDADE FISCALIZATÓRIA. OCORRÊNCIA DE DIVERSAS INFRAÇÕES DA MESMA NATUREZA. APLICAÇÃO DE MULTA SINGULAR. CONSONÂNCIA DO ACÓRDÃO RECORRIDO COM A JURISPRUDÊNCIA DESTA CORTE.**

(...)

II - A alteração das conclusões adotadas no Tribunal a quo, de que em uma única autuação/fiscalização a ANP constatou uma sequência de infrações da mesma natureza, o que caracteriza a infração continuada (fl. 970), demandaria, necessariamente, o revolvimento do acervo fáticoprobatório dos autos, procedimento esse vedado em sede de recurso especial, conforme óbice previsto no enunciado n. 7 da Súmula do STJ.

III - **Ainda que assim não fosse, no que concerne à alegada violação do art. 71 do Código Penal e do art. 3º, IX, da Lei n. 9.847/99, sem razão o recorrente, posto que o arresto vergastado está em consonância com a jurisprudência desta Corte, no sentido de que há infração continuada quando a administração pública, em uma mesma oportunidade fiscalizatória, constata a ocorrência de diversas infrações da mesma natureza, o que enseja a aplicação de multa singular.** Nesse sentido: AREsp 1129674/RJ, Rel. Min. SÉRGIO KUKINA, Julgamento em 11/09/2017, Dje 14/09/2017; REsp 1041310/SP, Rel. Ministro Francisco Falcão, Primeira Turma, julgado em 27/5/2008, DJe 18/6/2008. IV - Agravo interno improvido. (AgInt no REsp 1666784/RJ, Rel. Ministro FRANCISCO FALCÃO, SEGUNDA TURMA, julgado em 15/03/2018, DJe 21/03/2018)

**PROCESSUAL CIVIL E ADMINISTRATIVO. OFENSA AO ART. 535 DO CPC. PODER DE POLÍCIA. SUNAB. OFERECIMENTO DE SERVIÇOS POR PREÇOS SUPERIORES AO TABELADO. INFRAÇÃO ADMINISTRATIVA CONTINUADA. APLICAÇÃO DE MULTA SINGULAR.**

1. Inicialmente, impõe-se reconhecer não ter sido caracterizada a violação ao art. 535 do CPC, pois a origem não incorreu em nenhuma contradição no momento da apreciação da apelação interposta. É que, por ocasião do julgamento deste recurso, entendeu-se que a **caracterização da infração continuada era suficiente para anular os autos de infração**, mesmo que a materialidade da infração restasse incontrovertida.

2. No mais, **é pacífica a orientação do Superior Tribunal de Justiça no sentido de que há continuidade infracional quando diversos ilícitos de mesma natureza são apurados durante mesma ação fiscal, devendo tal medida ensejar a aplicação de multa singular.**

Precedentes.

3. Ao contrário do afirmado pela parte recorrente, essa jurisprudência aplica-se com perfeição ao presente caso, uma vez que a instância ordinária constatou que, em **uma única ação fiscal, a empresa recorrida havia oferecido serviços por preços superiores ao tabelado a diversos associados (fls. 305/306), o que é suficiente para caracterizar a continuidade delitiva administrativa**. Rever tal conclusão requer revisitação do conjunto fático-probatório, o que esbarria na Súmula n. 7 desta Corte Superior.

4. Agravo regimental não provido.

(AgRg nos EDCI no REsp 868.479/PE, Rel. Ministro Mauro Campbell Marques, Segunda Turma, julgado em 2/3/2010, DJe 27/4/2011)

**ADMINISTRATIVO. DISPOSITIVO DE LEI TIDO COMO VIOLADO. AUSÊNCIA DE PREQUESTIONAMENTO. SÚMULAS N°s 282 e 356 do STF. SUNAB. LEI DELEGADA N° 04/62. INFRAÇÃO CONTINUADA. MULTA SINGULAR.**

(...)

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**II - É assente o entendimento nesta Corte de que a seqüência de diversos ilícitos de mesma natureza, apurados em uma única ação fiscal, é considerada como infração continuada e, portanto, sujeita à imposição de multa singular.** Precedentes: REsp nº 175.350/PB, Rel. Min. FRANCISCO PEÇANHA MARTINS, DJ de 25/09/2000; REsp nº 191.991/PE, Rel. Min. JOSE DELGADO, DJ de 22/03/1999 e REsp nº 83574/PE, Rel. Min. HUMBERTO GOMES DE BARROS, DJ de 21/03/96.

II - Recurso especial improvido. (REsp 1041310/SP, Rel. Ministro Francisco Falcão, Primeira Turma, julgado em 27/5/2008, DJe 18/6/2008) (grifou-se)

A própria ANAC diverge com relação à interpretação da previsão de aplicação de multa “por registro”. Na **NOTA TÉCNICA nº 13/2016/ACPI/SPO**, que criou o critério para aplicação de penalidade em situações como no exemplo citado, entendeu que deve ser exigida penalidade por FOLHA DE DIÁRIO DE BORDO EQUIVOCADA. E em casos idênticos, assim fez a ANAC até 2017, aplicando a multa por página mal preenchida e não por linha ou por voo.

Mais recentemente, pelo Processo ANAC SEI nº 00058.015293/2021-05, a Agência seguiu discutindo critérios para a aplicação de sanções quanto a falhas no Diário de Bordo, mas não chegou a conclusão ainda.

Por conseguinte, em respeito ao princípio da igualdade, considerando que em outras autuações, sobre fatos análogos, foi aplicada multa por página, aqui também, se mantida a alteração da resolução sob análise, deve ser fixada penalidade com o mesmo critério.

4 - A proposta também está desatualizada por que desconsidera as próprias diretrizes fixadas pela ANAC.

Se o objetivo é a segurança de voo, e não a mera arrecadação, deve a ANAC retomar o seu Projeto Prioritário Enforcement, criado para atender aos objetivos estratégicos de “promover um ambiente favorável ao cumprimento consciente dos requisitos regulamentares” e “criar mecanismos efetivos de correção da conduta dos entes que colocarem em risco a segurança e a qualidade do transporte aéreo”. Logo, para este projeto sair da teoria para prática, deve haver, antes da penalidade, orientação e advertência, em especial para as empresas de pequeno porte.

Deve ser implementado, de direito e de fato, o que já está previsto na Resolução ANAC nº 472/2018, em seu art. 6º, o Aviso de Condição Irregular – ACI. Infelizmente, o que se tem visto é a ausência de medidas nesse sentido, partindo sempre a fiscalização para sanções. A minuta de alteração ora sob análise até chega a prever a possibilidade de medida preventiva no lugar de providência administrativa sancionatória. Contudo, assim como ocorre com o ACI e também com a Solicitação de Reparação de Condição Irregular - SRCI, previstos na Resolução ANAC nº 472/2018, cuja aplicação é remotíssima, para não dizer inexistente, teme-se que o mesmo aconteça com a nova Resolução nº 457, pela continuidade de pesadas penalidade pecuniária por meros erros de preenchimento de diário de bordo, sem orientação ou aviso por parte da Agência.

Dando base legal para o aviso anteceder a multa, cabe considerar as alterações que a Lei da ANAC sofreu, a partir da Lei nº 14.368/2022, mais conhecida como a Lei do Voo Simples, passando a prever, de modo expresso, em seu art. 8º, inciso LI, a possibilidade da Agência aplicar advertência, entre outras providências administrativas (A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005: “Art. 8º. Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, imparcialidade e publicidade, competindo-lhe: (...) LI - aplicar advertência, multa, suspensão ou cassação de certificados, de licenças e de autorizações, bem como deter, interditar e apreender aeronave ou material transportado, entre outras providências administrativas, inclusive de caráter não sancionatório;”). Logo, a resolução deve estar adaptada a esta nova previsão legal, sob pena de descumprir o próprio marco legal da aviação. Assim, o SINDAG entende que, além de haver redução no valor das multas e que elas sejam por fiscalização e não “por registro”, é preciso estabelecer rito mais objetivo, não deixando tanta margem para a discricionariedade do fiscal, que também sofre com a angústia de saber qual medida a adotar, dentro de um espectro grande de possibilidades. O Sindicato sugere então que a medida preventiva ou a advertência seja de aplicação obrigatória, principalmente para aqueles que não tem precedente, sendo este ainda um direito das empresas de pequeno porte.

5 - A proposta sob análise, ao desconsiderar a condição diferenciada da aviação agrícola, conforme exemplificado acima, acaba também cometendo ilegalidade, quando não realiza efetiva análise de impacto regulatório.

Embora conste no material da consulta um relatório de análise de impacto regulatório (RELATÓRIO DE AIR N° 14/2021/GTNO-GNOS/GNOS/SPO), o Sindicato, com o devido respeito, entende que não foram atendidos os requisitos regulamentares para a realização deste tipo de análise.

O Governo Federal aprovou as Diretrizes Gerais e Roteiro Analítico Sugerido para Análise de Impacto Regulatório - Diretrizes AIR e o Guia Orientativo para a Elaboração de Análise de Impacto Regulatório - Guia AIR, como recomendação de boas práticas para todos os órgãos da Administração Pública Federal. Neste documento, a AIR foi assim conceituada:

Consiste num processo sistemático de análise baseado em evidências que busca avaliar, a partir da definição de um problema regulatório, os possíveis impactos das alternativas de ação disponíveis para o alcance dos objetivos pretendidos. Tem como finalidade orientar e subsidiar a tomada de decisão e, em última análise, contribuir para que as ações regulatórias sejam **efetivas, eficazes e eficientes** (Diretrizes gerais e guia orientativo para elaboração de Análise de Impacto Regulatório – AIR / Subchefia de Análise e Acompanhamento de

**Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022**  
**Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.**

Políticas Governamentais [et al.]. --Brasília:Presidência da República, 2018, p. 23, disponível em: [https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/air/guias-edocumentos/diretrizesgeraisguiaorientativo\\_AIR\\_semlogo.pdf](https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/air/guias-edocumentos/diretrizesgeraisguiaorientativo_AIR_semlogo.pdf).

Procurou a Administração Pública Federal criar um manual para o estudo do impacto regulatório, focado na identificação do resultado da atuação governamental na vida privada e no alcance das políticas públicas.

Dando fundamento legal para o procedimento, a Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, a chamada nova lei das agências reguladoras, assim definiu a AIR:

Art. 6º A adoção e as propostas de alteração de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, consumidores ou usuários dos serviços prestados serão, nos termos de regulamento, precedidas da realização de Análise de Impacto Regulatório (AIR), que conterá informações e dados sobre os **possíveis efeitos** do ato normativo. (grifou-se)

Ao dispor sobre as metodologias de AIR, o Governo Federal editou o Decreto Federal nº 10.411, de 30 de junho de 2020, assim estabelecendo:

Art. 7º Na elaboração da AIR, será adotada uma das seguintes metodologias específicas para aferição da razoabilidade do impacto econômico, de que trata o art. 5º da Lei nº 13.874, de 2019:

- I - análise multicritério;
- II - análise de custo-benefício;
- III - análise de custo-efetividade;
- IV - análise de custo;
- V - análise de risco; ou
- VI - análise risco-risco.

Estes métodos são assim conceituados pelas diretrizes e guia federal da AIR:

**Análise multicritério** (Multi-Criteria Analysis): Consiste na comparação de alternativas considerando seu desempenho à luz de diversos critérios relevantes. Cada critério recebe uma pontuação e uma ponderação de acordo com sua contribuição esperada para a obtenção dos objetivos definidos.

**Análise de custo-benefício** (Cost-Benefit Analysis): Consiste na comparação dos valores monetários (em valor presente) dos custos e benefícios esperados da intervenção. A intervenção é considerada adequada sempre que o valor presente dos seus benefícios for superior ao valor presente dos custos que ela acarretará aos envolvidos.

**Análise de custo-efetividade** (Cost-Effectiveness Analysis): Consiste na comparação dos custos entre alternativas que geram benefícios de natureza semelhantes ou, alternativamente, numa comparação dos custos por unidade de benefício potencial.

**Análise de custo** (Cost Assessment): Consiste na comparação direta dos custos impostos pelas alternativas nas empresas, consumidores, trabalhadores, governo, etc. É utilizada quando o foco é a identificação da opção de menor custo para obtenção de um determinado benefício.

**Análise de risco** (Risk Analysis): Consiste na análise das alternativas de ação para identificar aquela que é capaz de reduzir de forma mais eficaz e eficiente o risco identificado. Por exemplo: o objetivo é reduzir o índice de mortes em acidentes de automóvel ou reduzir o risco de falência do sistema financeiro.

**Análise risco-risco** (Risk-Risk Analysis): Similar à análise de risco, mas inclui não só os riscos diretamente afetados, como também os riscos indiretamente impactados por cada alternativa de ação.

Utilizada para avaliar o impacto líquido de cada alternativa sobre o risco total em situações em que um tipo de risco pode ser substituído por outro. Por exemplo: uma medida adotada para reduzir o risco de acidentes na aviação civil pode ter um impacto significativo no preço das passagens, a ponto de provocar uma troca de viagens aéreas por viagens terrestres, aumentando o risco de acidentes nas rodovias. Uma análise risco-risco poderia ser aplicada para investigar se a redução do primeiro risco é anulada pelo aumento do segundo.( Diretrizes gerais e guia orientativo para elaboração de Análise de Impacto Regulatório – AIR / Subchefia de Análise e Acompanhamento de Políticas Governamentais [et al.]. --Brasília:Presidência da República, 2018, p. 54-56, disponível em: [https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/air/guias-edocumentos/diretrizesgeraisguiaorientativo\\_AIR\\_semlogo.pdf](https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/air/guias-edocumentos/diretrizesgeraisguiaorientativo_AIR_semlogo.pdf))

Fica claro então que deve haver uma análise das consequências do regulamento (custo, benefício, efetividade, risco...).

Na proposta sob análise, contudo, entendo o SINDAG que a análise de impacto regulatório não foi adequada, seja por não analisar a realidade da aviação agrícola, seja por não empregar a metodologia mais indicada para o caso, que seria a Análise de risco (Risk Analysis).

Sendo o objetivo da ANAC adotar as medidas que, de forma mais eficaz e eficiente, podem diminuir o risco de acidentes, devem ser analisadas outras alternativas de providências, e não o simples aumento de multas. Fiscalização orientadora, advertência, aviso de condição irregular (ACI), termo de cessão de conduta (TCC), obrigatoriedade de cursos de capacitação, entre outras providências administrativas, são alternativas legais para melhorar a segurança operacional.

**Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022**  
**Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.**

Por outro lado, a ANAC não fez qualquer análise sobre o resultado das multas exigidas anteriormente ou sobre as outras providências aplicadas. Cabe verificar, no montante de autuações realizadas até aqui, se aquelas sobre o diário de bordo resultaram, efetivamente, em melhoria na segurança operacional. Para uma efetiva AIR, devem ser analisadas, igualmente, se outras medidas foram implantadas (ACI, TCC...) e porque não foram melhor utilizadas estas outras providências. Ao simplesmente focar nas penalidades pecuniárias, buscando fundamento em custos internacionais para aumentar os valores das multas, sem considerar outras providências, conforme consta na NOTA TÉCNICA Nº 17/2021/GNOS/SPO (item 329 em diante), a Agência, de modo definitivo, não realiza concreta AIR, muito menos avaliação de custo (Risk Analysis), descumprindo, principalmente, o Decreto Federal nº 10.411, de 30 de junho de 2020.

Segundo a NOTA TÉCNICA Nº 17/2021/GNOS/SPO, que fundamenta a proposta de alteração da Resolução ANAC nº 457/2017, haveria “ausência de critérios diferenciadores da criticidade de cada registro”. Contudo, esta falha permanece na proposta, pois são aplicadas sempre multas, sem fixar critério objetivo para a incidência de outras providências, como aviso ou advertência. De acordo com a nota, outro problema seria a “ausência de critérios diferenciadores das operações”, mas a proposta desconsidera a existência de pequenas empresas, e ainda aplica pena menor para proprietários de aeronaves, no caso da operação aeroagrícola, muitos com grande capacidade financeira, enquanto penaliza com multas maiores as empresas de aviação agrícola, estas, em sua maioria, empresas de pequeno porte. A nota até faz referência à “ausência de outros instrumentos de enforcement”, mas continua somente impondo multas, sem criar um rito para aplicação de providências alternativas. Embora preveja um PAC – Plano de Ações Corretivas, não fixa um procedimento para a sua incidência, deixando o fiscal totalmente inseguro para a sua aplicação.

6 - Diante do exposto, o SINDAG pede a exclusão da proposta de alteração da Resolução ANAC nº 457/2017, pois o texto sugerido impõe aumento de penalidades, sem estabelecer critérios objetivos para aplicação de outras providências alternativas.

O SINDAG reivindica a realização de AIR pelo método Análise de risco (Risk Analysis) ou outro que a Agência indique, com a participação do setor privado e dos agentes regulados, de modo que haja efetiva análise das alternativas de ação, para identificar aquela que é capaz de reduzir, de forma mais eficaz e eficiente, o risco de mal preenchimento do diário de bordo.

O SINDAG sugere a previsão expressa de fiscalização orientadora para empresas de pequeno porte e de advertência para operadores sem antecedentes, conforme previsto em lei, de modo obrigatório, antes de aplicação de multas.

O SINDAG também reivindica a redução das multas, pois seus valores podem chegar a montantes expressivos, por mero erro de preenchimento de um dado no Diário de Bordo, causando sérios danos financeiros ao operador aeroagrícola, que assim poderá ter problemas para cumprir os deveres da segurança operacional, objetivo maior da ANAC.

Ainda, que no caso de infração continuada, constatada em uma fiscalização, que seja aplicada uma multa, e não haja multiplicação “por voo” ou “por registro”, uma vez que o erro no caso é singular: mal preenchimento de diário de bordo.

Contando com a abertura para o diálogo e o respeito ao Estado Democrático de Direito, desde já, agradecemos a atenção desta Agência e seus integrantes.

Cordialmente

SINDAG Ricardo Vollbrecht OAB/RS 39.143 OAB/SP 163.830-A

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

No tocante às providências administrativas previstas no Anexo da proposta, é importante apontar o contexto em que essas se inserem – especialmente tendo em conta que a própria norma da Agência admite a possibilidade de não aplicação de uma medida sancionatória, diante de uma não conformidade, se se entender que as condições de segurança estão mantidas em nível aceitável e que medida adicional às já tomadas no caso em concreto é desnecessária.

Esse mecanismo está em linha com as diretrizes de atuação da Agência, no sentido de privilegiar os mecanismos de incentivos ao cumprimento voluntário de requisitos e observando a proporcionalidade das medidas para o alcance dos resultados esperados.

Significa, assim, as providências sancionatórias estarão voltadas às situações em que são, de fato, necessárias – isto é, quando ineficazes as demais providências.

**Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022**  
**Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.**

No tocante às providências administrativas previstas no Anexo da proposta, informa-se que tal dispositivo foi suprimido em virtude da publicação das Resoluções nº 761 e 762 que versam, respectivamente, sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Tais dispositivos estão em linha com as iniciativas de promoção da responsividade prevendo, para além de sanções financeiras, incentivos e ações voltadas à cessação de condutas que comprometem a segurança operacional. As medidas com efeitos pecuniários aplicam-se às ocorrências mais graves.

Esse mecanismo está em consonância com as diretrizes de atuação da Agência, no sentido de privilegiar os mecanismos de incentivos ao cumprimento voluntário de requisitos e observando a proporcionalidade das medidas para o alcance dos resultados esperados.

Para a proposição desta alteração na Resolução nº 457 foi realizada a análise de impacto regulatório, conforme o Relatório AIR nº 14/2021/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (6649494), disponível durante a Consulta Pública para leitura. A metodologia utilizada para a realização do AIR seguiu as melhores práticas previstas no Guia AIR da Casa Civil, bem como demais normas internas e foi aprovado pela Diretoria da ANAC previamente à Consulta Pública. A escolha da análise custo-benefício foi considerada a mais adequada, conforme citada no parágrafo 318 da Nota Técnica nº 17 (6645936). Entretanto, é importante entender que o AIR deve cobrir o escopo que está sendo alterado e não a norma com um todo, que foi realizado escopo do processo 00058.519658/2017-81, Nota Técnica nº 3(SEI)/2017/JN/DIR, seguindo a metodologia de análise de impacto regulatório vigente à época, anterior à publicação do guia AIR da Casa Civil.

Qualquer proposta de alteração da norma vigente, para outros aspectos que não os desta revisão, estarão sujeitos a nova análise de impacto regulatório, podendo ser utilizada a metodologia mais conveniente com a participação das demais partes interessadas em diferentes momentos, conforme previsto na Guia AIR e demais regulamentos em vigor. Entretanto, a necessidade de alteração de regra precisa estar baseada em casos concretos.

**Itens alterados na proposta:**

Capítulo VI e Anexo, sobre providências administrativas, foram excluídos da proposta, sendo tratados no âmbito da Resolução nº 761 e 762, já publicadas.

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 131 (22.959) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Bruno Lopes Pinheiro

**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB Art. 1º Parágrafo Único

**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Parágrafo único. Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras detentoras de Certificado de Aeronavegabilidade ou Certificado de Autorização de Voo Experimental.

**Justificativa:**

O atual texto diz que seria aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras. Segundo o RBAC 01, Aeronave significa um dispositivo que é usado ou que se pretenda usar para voar na atmosfera, capaz de transportar pessoas e/ou coisas. Ou seja, da forma como está escrito, seria aplicável inclusive às aeronaves previstas no RBAC 103.

**Resultado da Análise:** contribuição aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

A Resolução proposta foi editada visando tornar explícitos os casos em que não seria aplicável.

**Itens alterados na proposta:**

Art. 1º (...)

Parágrafo único. Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras exceto balões cativos, aeronaves enquadradas no RBAC nº 103 e aeronaves não tripuladas, a menos que de outra forma requerido pela Anac.

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 132 (22.980 e 22.997) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Rafael Gasparini Moreira

**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB Art. 6º

**Tipo de contribuição:** Inclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Considerar, no art. 6º da proposta, a reincusão do item "número sequencial cronológico que identifique o registro daquele voo".

**Justificativa:**

Entendo que esse é um item de baixíssimo impacto e que pode ser um elo a mais de segurança para evitar a supressão de registros ou mesmo a inclusão de registros falsos. Por exemplo, se houvesse voos em 25/5, 27/5, 29/5, 24/6, com números de sequência 234, 235, 236 e 237, respectivamente, e os voos de 27/5 e 29/5 fossem descartados pelo operador para evitar ser constatada alguma irregularidade, sem o número sequencial pareceria ter havido somente voos em 25/5 e 24/6. Mas com o campo do número sequencial, haveria um salto do número 234 para o 237, o que faria suspeitar haver registros faltando.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

O detalhamento do preenchimento com a inclusão do número sequencial cronológico pode ser tratado em material que orientará os meios de cumprimento possíveis/adequados. Para o uso de diário de bordo digital faz sentido a adoção de contador gerado automaticamente. Mas no preenchimento em papel é mais uma informação passível de preenchimento errôneo que, em situações como a descrita, podem ser contornadas com práticas ainda mais prejudiciais aos propósitos do diário de bordo.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Comentado [ER9]: Confirmar se mantém na IS

Comentado [JJ10R9]: Há o seguinte texto:

6.5 As páginas de cada via original de um volume de diário de bordo devem ser numeradas sequencial e mecanicamente (impresso) a partir do termo de abertura, que será a página número 1 (um), até o termo de encerramento. Eventuais outras vias (2ª, 3ª etc.) de página de um volume de diário de bordo devem constar a mesma numeração da via original (1ª).

Quanto à exigência de cronologia acerca da ocorrência dos voos, o modelo de DB de alta/média utilização parece alocar melhor a preocupação trazida pois impõe o registro dos voos em uma determinada data em ordem de ocorrência no dia. O DB de baixa utilização vincula uma data por linha. Em ambos os casos, na eventualidade de omissão intencional, poderia haver dificuldades em detectar sua ocorrência.

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 133 (22.981 e 22.998) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Rafael Gasparini Moreira

**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB Art. 3º

**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Sugiro acrescentar a inviolabilidade.

"Art. 3º O diário de bordo pode se constituir em meio físico ou digital, devendo ser garantida a integridade E INVOLABILIDADE dos registros..."

**Justificativa:**

Como está na proposta de RBAC 137.521(c) submetida à consulta pública nº 12/2022, ainda que, à primeira vista, pareça que a "integridade" englobe também a "inviolabilidade". Mas há certos casos em que os dados podem estar íntegros, corretos, mas não invioláveis, como por exemplo, se o operador tiver preenchido os registros a lápis, ou tiver utilizado uma construção de diário de bordo que não impeça a supressão ou substituição de folhas, quando então eles poderiam ser apagados e/ou substituídos.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Quando qualquer operador demonstra não prezar pela integridade (neste caso, possibilitando a alteração do registro por adotar medida violável da integridade do diário de bordo), ele está adotando uma conduta de risco, que por si só, não pode ser tratada como uma infração. Entretanto, o uso rotineiro de ações de risco é um agravante a ser considerado no âmbito da regulação responsiva conforme disposto nas Resoluções nº 761 e 762 desdobrando-se em ações mais contundentes na busca da cessação da conduta.

A proposta de material normativo de apoio à Resolução proposta (Instrução Suplementar) é mais específica quanto às medidas que devem ser adotadas para a integridade dos registros, com referência explícita à inviolabilidade.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

**Formatado:** Fonte: 10 pt

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 134 (22.982 e 22.999) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Rafael Gasparini Moreira

**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB Art. 3º

**Tipo de contribuição:** Inclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

No art. 3º, sugiro suprimir a parte "e evidenciadas eventuais correções das informações", e incluir um § 1º com o seguinte texto, harmonizado ao RBAC 137.521(c)(1) submetido à consulta pública nº 12/2022:

§ 1º Em caso de necessidade de correção de alguma informação lançada, a correção deve ser feita de um modo tal que não impeça a leitura da informação inutilizada em uma fiscalização.

**Justificativa:**

Me parece que requerer simplesmente que sejam evidenciadas eventuais correções das informações não abrange todas as situações que podem acontecer, o que pode prejudicar também futuras ações de enforcement. Por exemplo, se o operador riscar completamente a informação do registro, de forma que seja impossível ler o que estava lá antes, ainda assim ele poderia alegar que a correção está "evidenciada". A sugestão visa clarificar um pouco mais o que se espera com o dispositivo, ou seja, o operador não é proibido de errar no preenchimento e de corrigir o seu erro, mas deve ser possível à autoridade enxergar o dado lançado errado anteriormente a fim de verificar de que se trata realmente de erro material de preenchimento e não de tentativa de ocultação de registro.

**Resultado da Análise:** contribuição parcialmente aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Em função da presença de um parágrafo único para o art. 3º, foi realizada pequena alteração de numeração dos parágrafos em relação à numeração dos parágrafos.

**Itens alterados na proposta:**

Art. 3º O diário de bordo pode se constituir em meio físico ou digital, devendo ser garantida a integridade dos registros e evidenciadas eventuais correções das informações.

§ 1º Independentemente do meio utilizado, o diário de bordo, com todas as suas informações, deve ser mantido por toda a existência da aeronave e por no mínimo 5 (cinco) anos e um dia após o cancelamento da sua matrícula junto ao RAB.

§ 2º Em caso de necessidade de correção de alguma informação lançada, a correção deve ser feita de um modo tal que não impeça a leitura da informação inutilizada em uma fiscalização.

**Formatado:** Não Tachado

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 135 (22.983 e 23.000) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Rafael Gasparini Moreira	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Outros	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 3º <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Inclusão de um § 2º no art. 3º com o seguinte texto, harmonizado ao RBAC 137.521(c)(2) submetido à consulta pública nº 12/2022:  
"§ 2º Campos não utilizados do diário de bordo e que eventualmente possam ser aproveitados para lançamentos indevidos não podem ser deixados em branco e devem ser inutilizados."

**Justificativa:**

Entendo que deve ser explicitado no texto que não podem ser deixados campos em branco que poderiam depois ser utilizados para burlar a fiscalização. No entanto, entendo que poderiam ser tolerados campos em branco que fossem logicamente inaproveitáveis, por incompatibilidade com outros dados lançados.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

A contribuição coloca como obrigatória uma boa prática para preservar a integridade dos registros do diário de bordo. O detalhamento de como realizar o preenchimento dos campos constará em Instrução Suplementar, refletindo as melhores práticas aplicáveis.

A não inclusão do texto na Resolução não invalida a proposta do RBAC nº 137, pois, por se tratar de ato específico, se sobreponhe à Resolução.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 136 (22.984 e 23.001) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Rafael Gasparini Moreira

**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB Art. 11, II

**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Sugiro:

"Art. 11 .....

II - proceder à reconstituição do documento, NOS TERMOS DE NORMA SUPLEMENTAR ESPECÍFICA."

E a supressão do art. 12, por redundância.

Alternativamente, poderia ser modificado o art. 12 para fazer menção à norma suplementar específica.

**Justificativa:**

A norma suplementar já existe (IS nº 91.015A). No entanto, não existe previsão de IS ligada à Resolução, pois a Resolução nº 30/2008 só prevê IS ligada a RBAC. Essa sugestão cobriria esta lacuna.

**Resultado da Análise:** contribuição aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

Proposta alterada conforme a contribuição.

**Itens alterados na proposta:**

Art. 11. No caso de perda, extravio ou corrupção das informações do diário de bordo, no todo ou em parte, o operador da aeronave deve, imediatamente à ocorrência do fato:

I - comunicar o ocorrido ao órgão policial estadual (Polícia Civil), ou federal (Polícia Federal), para fins de apuração de responsabilidades; e

II - proceder à reconstituição do documento, nos termos de norma suplementar específica.

Parágrafo único. A ANAC deverá ser comunicada do fato, mediante envio de cópia do termo circunstanciado da ocorrência, ou boletim de ocorrência.

Art. 12. O procedimento de reconstituição do diário de bordo será regulamentado pela ANAC.

**Formatado:** Fonte: Não Negrito

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 137 (22.985 e 23.002) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Rafael Gasparini Moreira	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Outros	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 1º <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Considerar incluir todo o texto desta proposta de Resolução como uma seção, seções, ou mesmo toda uma subparte nova do RBAC nº 91.

**Justificativa:**

Na Consulta Pública nº 17/2015, de edição do RBAC nº 91, chegou a ser proposta uma seção relativa a diário de bordo, mas ela foi descontinuada devido à publicação da Resolução nº 457.

Entendo que essa é uma boa oportunidade de incluir novamente o texto dentro do RBAC nº 91, que é um regulamento aplicável a todos os operadores, e a tabela de dosimetria poderia ser incluída em um Apêndice à parte no próprio RBAC.

Observe-se que a existência da IS nº 91-015 já sugere que o assunto pode ser regulado dentro do RBAC nº 91, em vez de ser regulado em uma Resolução autônoma, o que evitaria também a multiplicação desnecessária de normas.

Acredito que, devido à pouca extensão de texto da Resolução proposta, seria relativamente simples converter a proposta apresentada para o formato de texto do RBAC nº 91, talvez em uma única seção.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

No projeto, parte-se da premissa de que as normas materiais adequadamente estabelecem os padrões a serem observados, isto é, que os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo endereça a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar. Nesse sentido, não se pretende mudanças estruturais no regime de obrigações, atualmente em vigor, concernentes às informações que devem constar no diário de bordo, assim como o da guarda e responsabilidade por sua disponibilização. Eventuais alterações serão, dessa forma, pontuais, e somente se necessárias para os objetivos deste projeto, isto é, para melhor endereçar a questão da efetividade do regulamento.

Esta proposta está, portanto, centrada no estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

Alterações pontuais serão propostas nos RBAC nº 91 e 137 no intuito de corroborar ao cabedal regulamentar proposto.

**Itens alterados na proposta:**

N/A

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 138 (22.986 e 23.003) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Rafael Gasparini Moreira

**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB ANEXO

**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Na tabela de dosimetria, item 2, ocorrência:

Não registrar, no diário de bordo, o voo ocorrido, OU REGISTRAR DE MODO QUE O REGISTRO NÃO É INVOLÁVEL.

**Justificativa:**

Para abranger o caso dos preenchimentos a lápis, por exemplo.

Vide a minha sugestão para o art. 3º, sobre a inviolabilidade.

**Resultado da Análise:** contribuição parcialmente aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

No tocante às providências administrativas previstas no Anexo da proposta, informa-se que tal dispositivo foi suprimido em virtude da publicação das Resoluções nº 761 e 762 que versam, respectivamente, sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Tais dispositivos estão em linha com as iniciativas de promoção da responsividade prevendo, para além de sanções financeiras, incentivos e ações voltadas à cessação de condutas que comprometem a segurança operacional. As medidas com efeitos pecuniários aplicam-se às ocorrências mais graves.

Esse mecanismo está em consonância com as diretrizes de atuação da Agência, no sentido de privilegiar os mecanismos de incentivos ao cumprimento voluntário de requisitos e observando a proporcionalidade das medidas para o alcance dos resultados esperados.

Verificou-se que a temática proposta está contemplada na Resolução nº 762. Reconhece-se que a contribuição foi parcialmente acatada por haver sido tratada em regulamento ao qual a presente proposta de Resolução está alinhada.

**Itens alterados na proposta:**

Capítulo VI e Anexo, sobre providências administrativas, foram excluídos da proposta, sendo tratados no âmbito da Resolução nº 761 e 762, já publicadas. Este item está previsto na Resolução nº 762, vide anexo II, tabela 2.

**Formatado:** Cor da fonte: Automática

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 139 (22.987 e 23.004) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Rafael Gasparini Moreira	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Outros	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB ANEXO <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Sugiro considerar, na tabela de dosimetria, a inclusão de ocorrência para "diários de bordo construídos de modo que não está garantida a integridade e a inviolabilidade dos registros" (vide art. 3º).

**Justificativa:**

O item citado consta da Resolução, mas não identifiquei, em princípio, correspondência com os 10 itens citados na tabela de dosimetria, o que poderia gerar um "vácuo sancionatório" e transformar a regra em "letra morta", por falta de enforcement.

Os dados podem estar corretamente registrados no diário de bordo, o que faz com que ele não seja enquadrado em nenhuma das dosimetrias listadas na proposta. No entanto, a construção do diário de bordo pode não garantir a integridade ou inviolabilidade dos dados, por exemplo, folhas poderiam ser substituídas, suprimidas, acrescentadas facilmente.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

No tocante às providências administrativas previstas no Anexo da proposta, informa-se que tal dispositivo foi suprimido em virtude da publicação das Resoluções nº 761 e 762 que versam, respectivamente, sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Tais dispositivos estão em linha com as iniciativas de promoção da responsividade prevendo, para além de sanções financeiras, incentivos e ações voltadas à cessação de condutas que comprometem a segurança operacional. As medidas com efeitos pecuniários aplicam-se às ocorrências mais graves.

Esse mecanismo está em consonância com as diretrizes de atuação da Agência, no sentido de privilegiar os mecanismos de incentivos ao cumprimento voluntário de requisitos e observando a proporcionalidade das medidas para o alcance dos resultados esperados.

**Itens alterados na proposta:**

Capítulo VI e Anexo, sobre providências administrativas, foram excluídos da proposta, sendo tratados no âmbito da Resolução nº 761 e 762, já publicadas.

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 140 (22.988 e 23.005) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Rafael Gasparini Moreira	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Outros	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB ANEXO <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Sugiro considerar, na tabela de dosimetria, a inclusão de ocorrência para "correções de erros de um modo tal que impeça a leitura da informação inutilizada em uma fiscalização e que cause dúvidas quanto à regularidade da operação" (vide outra sugestão minha para o art. 3º).

**Justificativa:**

O item citado sugeri inclusão na Resolução e não há ainda correspondência com os 10 itens citados na tabela de dosimetria, o que poderia gerar um "vácuo sancionatório" e transformar a regra em "letra morta", por falta de enforcement.

Correções no diário de bordo que impeçam a leitura do registro anterior podem indicar a tentativa de ocultar registros da fiscalização. Vide a minha outra contribuição de inclusão de um § 1º no art. 3º.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

No tocante às providências administrativas previstas no Anexo da proposta, informa-se que tal dispositivo foi suprimido em virtude da publicação das Resoluções nº 761 e 762 que versam, respectivamente, sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Tais dispositivos estão em linha com as iniciativas de promoção da responsividade prevendo, para além de sanções financeiras, incentivos e ações voltadas à cessação de condutas que comprometem a segurança operacional. As medidas com efeitos pecuniários aplicam-se às ocorrências mais graves.

Esse mecanismo está em consonância com as diretrizes de atuação da Agência, no sentido de privilegiar os mecanismos de incentivos ao cumprimento voluntário de requisitos e observando a proporcionalidade das medidas para o alcance dos resultados esperados.

**Itens alterados na proposta:**

Capítulo VI e Anexo, sobre providências administrativas, foram excluídos da proposta, sendo tratados no âmbito da Resolução nº 761 e 762, já publicadas.

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 141 (22.989 e 23.006) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Rafael Gasparini Moreira	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Outros	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB ANEXO <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Sugiro considerar, na tabela de dosimetria, a inclusão de ocorrência para "presença de campos anteriores em branco no diário de bordo e que poderiam ser eventualmente utilizados para ludibriar a fiscalização (vide outra sugestão minha para o art. 3º).

**Justificativa:**

O item citado sugeri inclusão na Resolução e não há ainda correspondência com os 10 itens citados na tabela de dosimetria, o que poderia gerar um "vácuo sancionatório" e transformar a regra em "letra morta", por falta de enforcement.

Ocorrências de campos em branco em registros passados podem indicar a tentativa de preenchimento a posteriori de dados que se pretendia em princípio ocultar, ou o registro de dados falsos para burlar a fiscalização.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

No tocante às providências administrativas previstas no Anexo da proposta, informa-se que tal dispositivo foi suprimido em virtude da publicação das Resoluções nº 761 e 762 que versam, respectivamente, sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Tais dispositivos estão em linha com as iniciativas de promoção da responsividade prevendo, para além de sanções financeiras, incentivos e ações voltadas à cessação de condutas que comprometem a segurança operacional. As medidas com efeitos pecuniários aplicam-se às ocorrências mais graves.

Esse mecanismo está em consonância com as diretrizes de atuação da Agência, no sentido de privilegiar os mecanismos de incentivos ao cumprimento voluntário de requisitos e observando a proporcionalidade das medidas para o alcance dos resultados esperados.

**Itens alterados na proposta:**

Capítulo VI e Anexo, sobre providências administrativas, foram excluídos da proposta, sendo tratados no âmbito da Resolução nº 761 e 762, já publicadas.

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 142 (22.990 e 23.007) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Rafael Gasparini Moreira

**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB ANEXO

**Tipo de contribuição:** Inclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Sugiro considerar, na tabela de dosimetria, a inclusão de ocorrência para "ausência de registro imediatamente após o término do voo" (art. 7º).

**Justificativa:**

O item citado consta da Resolução, mas não identifiquei, em princípio, correspondência com os 10 itens citados na tabela de dosimetria, o que poderia gerar um "vácuo sancionatório" e transformar a regra em "letra morta", por falta de enforcement.

Os dados podem estar corretamente lançados, mas não imediatamente após o término do voo, o que pode criar condições inseguras para os voos seguintes.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

No tocante às providências administrativas previstas no Anexo da proposta, informa-se que tal dispositivo foi suprimido em virtude da publicação das Resoluções nº 761 e 762 que versam, respectivamente, sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Tais dispositivos estão em linha com as iniciativas de promoção da responsividade prevendo, para além de sanções financeiras, incentivos e ações voltadas à cessação de condutas que comprometem a segurança operacional. As medidas com efeitos pecuniários aplicam-se às ocorrências mais graves.

Esse mecanismo está em consonância com as diretrizes de atuação da Agência, no sentido de privilegiar os mecanismos de incentivos ao cumprimento voluntário de requisitos e observando a proporcionalidade das medidas para o alcance dos resultados esperados.

**Itens alterados na proposta:**

Capítulo VI e Anexo, sobre providências administrativas, foram excluídos da proposta, sendo tratados no âmbito da Resolução nº 761 e 762, já publicadas.

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 143 (22.991 e 23.008) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Rafael Gasparini Moreira

**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB ANEXO

**Tipo de contribuição:** Inclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Sugiro considerar, na tabela de dosimetria, a inclusão de ocorrência para "não manutenção na aeronave dos volumes do diário de bordo que compreendam os registros dos últimos 30 (trinta) dias de operação da aeronave" (art. 7º, § 2º).

**Justificativa:**

O item citado consta da Resolução, mas não identifiquei, em princípio, correspondência com os 10 itens citados na tabela de dosimetria, o que poderia gerar um "vácuo sancionatório" e transformar a regra em "letra morta", por falta de enforcement.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

No tocante às providências administrativas previstas no Anexo da proposta, informa-se que tal dispositivo foi suprimido em virtude da publicação das Resoluções nº 761 e 762 que versam, respectivamente, sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Tais dispositivos estão em linha com as iniciativas de promoção da responsividade prevendo, para além de sanções financeiras, incentivos e ações voltadas à cessação de condutas que comprometem a segurança operacional. As medidas com efeitos pecuniários aplicam-se às ocorrências mais graves.

Esse mecanismo está em consonância com as diretrizes de atuação da Agência, no sentido de privilegiar os mecanismos de incentivos ao cumprimento voluntário de requisitos e observando a proporcionalidade das medidas para o alcance dos resultados esperados.

**Formatado:** Fonte: Não Itálico

**Formatado:** Fonte: Não Itálico

**Formatado:** Fonte: Não Itálico

**Itens alterados na proposta:**

Capítulo VI e Anexo, sobre providências administrativas, foram excluídos da proposta, sendo tratados no âmbito da Resolução nº 761 e 762, já publicadas.

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 144 (22.992 e 23.009) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Rafael Gasparini Moreira

**Categoria:** Outros

**Documento:** Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** DB ANEXO

**Tipo de contribuição:** Inclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Sugiro considerar, na tabela de dosimetria, a inclusão de ocorrência para "falta de ciência do piloto em comando quanto às informações de que tratam o art. 9º" (art. 9º, parágrafo único).

**Justificativa:**

O item citado consta da Resolução, mas não identifiquei, em princípio, correspondência com os 10 itens citados na tabela de dosimetria, o que poderia gerar um "vácuo sancionatório" e transformar a regra em "letra morta", por falta de enforcement.

A falta de ciência do piloto em comando pode criar riscos altos à segurança operacional, pelo que é importante a criação da sanção desestimuladora da conduta.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

No tocante às providências administrativas previstas no Anexo da proposta, informa-se que tal dispositivo foi suprimido em virtude da publicação das Resoluções nº 761 e 762 que versam, respectivamente, sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Tais dispositivos estão em linha com as iniciativas de promoção da responsividade prevendo, para além de sanções financeiras, incentivos e ações voltadas à cessação de condutas que comprometem a segurança operacional. As medidas com efeitos pecuniários aplicam-se às ocorrências mais graves.

Esse mecanismo está em consonância com as diretrizes de atuação da Agência, no sentido de privilegiar os mecanismos de incentivos ao cumprimento voluntário de requisitos e observando a proporcionalidade das medidas para o alcance dos resultados esperados.

**Itens alterados na proposta:**

Capítulo VI e Anexo, sobre providências administrativas, foram excluídos da proposta, sendo tratados no âmbito da Resolução nº 761 e 762, já publicadas.

**Comentado [ER11]:** Entendo que deve considerar o que foi publicado na 761 e 762.

Se foi parcialmente acatado e constou lá, mantém como parcialmetne acatada

Fazer isso pra outras similares também

**Comentado [ER12R11]:** Lembrar de indicar na parte de itens alterados

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 145 (22.993 e 23.010) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Rafael Gasparini Moreira	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Outros	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB ANEXO <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Sugiro considerar, na tabela de dosimetria, a inclusão de ocorrência para "falta de assinatura do operador da aeronave ou pessoa por ele designada nos casos previstos no parágrafo único do art. 10".

**Justificativa:**

O item citado consta da Resolução, mas não identifiquei, em princípio, correspondência com os 10 itens citados na tabela de dosimetria, o que poderia gerar um "vácuo sancionatório" e transformar a regra em "letra morta", por falta de enforcement.

A falta de ciência do operador pode criar riscos altos ao safety, pelo que é importante a criação da sanção desestimuladora da conduta.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

No tocante às providências administrativas previstas no Anexo da proposta, informa-se que tal dispositivo foi suprimido em virtude da publicação das Resoluções nº 761 e 762 que versam, respectivamente, sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Tais dispositivos estão em linha com as iniciativas de promoção da responsividade prevendo, para além de sanções financeiras, incentivos e ações voltadas à cessação de condutas que comprometem a segurança operacional. As medidas com efeitos pecuniários aplicam-se às ocorrências mais graves.

Esse mecanismo está em consonância com as diretrizes de atuação da Agência, no sentido de privilegiar os mecanismos de incentivos ao cumprimento voluntário de requisitos e observando a proporcionalidade das medidas para o alcance dos resultados esperados.

**Itens alterados na proposta:**

Capítulo VI e Anexo, sobre providências administrativas, foram excluídos da proposta, sendo tratados no âmbito da Resolução nº 761 e 762, já publicadas.

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 146 (22.994 e 23.011) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Rafael Gasparini Moreira	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Outros	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB ANEXO <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Sugiro considerar, na tabela de dosimetria, a inclusão de ocorrência para "no caso de perda, extravio ou corrupção das informações do diário de bordo, o fato não ter sido comunicado ao órgão policial estadual (Polícia Civil), ou federal (Polícia Federal), ou o diário de bordo não ter sido reconstituído conforme a norma suplementar" (art. 11).

**Justificativa:**

O item citado consta da Resolução, mas não identifiquei, em princípio, correspondência com os 10 itens citados na tabela de dosimetria, o que poderia gerar um "vácuo sancionatório" e transformar a regra em "letra morta", por falta de enforcement.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

No tocante às providências administrativas previstas no Anexo da proposta, informa-se que tal dispositivo foi suprimido em virtude da publicação das Resoluções nº 761 e 762 que versam, respectivamente, sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Tais dispositivos estão em linha com as iniciativas de promoção da responsividade prevendo, para além de sanções financeiras, incentivos e ações voltadas à cessação de condutas que comprometem a segurança operacional. As medidas com efeitos pecuniários aplicam-se às ocorrências mais graves.

Esse mecanismo está em consonância com as diretrizes de atuação da Agência, no sentido de privilegiar os mecanismos de incentivos ao cumprimento voluntário de requisitos e observando a proporcionalidade das medidas para o alcance dos resultados esperados.

**Itens alterados na proposta:**

Capítulo VI e Anexo, sobre providências administrativas, foram excluídos da proposta, sendo tratados no âmbito da Resolução nº 761 e 762, já publicadas.

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 147 (22.995 e 23.012) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Rafael Gasparini Moreira	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Outros	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB ANEXO <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Sugiro considerar, na tabela de dosimetria, a inclusão de ocorrência para os seguintes itens:

"Ocorreu a transferência de propriedade da aeronave e o vendedor não entregou o diário de bordo ao comprador ou não o entregou de forma completa" (art. 15); e

"Ocorreu a transferência de propriedade da aeronave e o comprador a operou sem que tenha ocorrido a transferência completa do diário de bordo do vendedor e nem tenha sido procedido a sua reconstituição nos termos da IS nº 91-015" (art. 15 combinado com o art. 11)

**Justificativa:**

Os itens citados constam da Resolução, mas não identifiquei, em princípio, correspondência com os 10 itens citados na tabela de dosimetria, o que poderia gerar um "vácuo sancionatório" e transformar a regra em "letra morta", por falta de enforcement.

Foi proposto um item para o vendedor, caso, por exemplo, ele se recuse a entregar ao comprador os diários de bordo anteriores, e outro para o comprador, caso ele opere a aeronave antes de a situação estar resolvida ou os diários de bordo perdidos reconstituídos.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

No tocante às providências administrativas previstas no Anexo da proposta, informa-se que tal dispositivo foi suprimido em virtude da publicação das Resoluções nº 761 e 762 que versam, respectivamente, sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Tais dispositivos estão em linha com as iniciativas de promoção da responsividade prevendo, para além de sanções financeiras, incentivos e ações voltadas à cessação de condutas que comprometem a segurança operacional. As medidas com efeitos pecuniários aplicam-se às ocorrências mais graves.

Esse mecanismo está em consonância com as diretrizes de atuação da Agência, no sentido de privilegiar os mecanismos de incentivos ao cumprimento voluntário de requisitos e observando a proporcionalidade das medidas para o alcance dos resultados esperados.

**Itens alterados na proposta:**

Capítulo VI e Anexo, sobre providências administrativas, foram excluídos da proposta, sendo tratados no âmbito da Resolução nº 761 e 762, já publicadas.

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 148 (22.996 e 23.013) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Rafael Gasparini Moreira	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Outros	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB ANEXO <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Sugiro considerar, na tabela de dosimetria, a inclusão de ocorrência para "ocorreu a exportação da aeronave e o último proprietário da aeronave não manteve cópia dos registros relativos ao período de 5 (cinco) anos e um dia anteriores à primeira decolagem da aeronave com suas novas marcas de nacionalidade e de matrícula" (art. 16).

**Justificativa:**

O item citado consta da Resolução, mas não identifiquei, em princípio, correspondência com os 10 itens citados na tabela de dosimetria, o que poderia gerar um "vácuo sancionatório" e transformar a regra em "letra morta", por falta de enforcement.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

No tocante às providências administrativas previstas no Anexo da proposta, informa-se que tal dispositivo foi suprimido em virtude da publicação das Resoluções nº 761 e 762 que versam, respectivamente, sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Tais dispositivos estão em linha com as iniciativas de promoção da responsividade prevendo, para além de sanções financeiras, incentivos e ações voltadas à cessação de condutas que comprometem a segurança operacional. As medidas com efeitos pecuniários aplicam-se às ocorrências mais graves.

Esse mecanismo está em consonância com as diretrizes de atuação da Agência, no sentido de privilegiar os mecanismos de incentivos ao cumprimento voluntário de requisitos e observando a proporcionalidade das medidas para o alcance dos resultados esperados.

**Itens alterados na proposta:**

Capítulo VI e Anexo, sobre providências administrativas, foram excluídos da proposta, sendo tratados no âmbito da Resolução nº 761 e 762, já publicadas.

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 166 (23.014 e 23.016) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Secretaria de Acompanhamento Econômico	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Outros	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 5 <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

1) Relativamente aos art. 5º e 6º da minuta de Resolução, recomenda-se a inclusão do registro das ações de manutenção das aeronaves no diário de bordo, em razão de sua importância na segurança operacional e a existência de penalidade pelo seu descumprimento, nos termos do Item 21 do Parecer SEI nº 12431/2022/ME, anexo;

**Justificativa:**

Manifestação em razão das atribuições da Secretaria relativas à promoção da concorrência e outros incentivos à eficiência econômica, constantes na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e no Decreto nº 11.036, de 7 de abril de 2022.

Arquivo anexo:

PARECER SEI Nº 12431/2022/ME

Assunto: Consulta Pública nº 11/2022 com o objetivo de regulamentar o Diário de Bordo das aeronaves civis brasileiras.

Processo SEI nº 10099.100645/2022-77

Acesso: Público

Brasília, 30 de agosto de 2022

**1 SUMÁRIO EXECUTIVO**

1. A Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Economia (Seae/ME) apresenta, por meio deste parecer, considerações sobre a matéria disposta na Consulta Pública 11/2022, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), que apresenta a finalidade atualizar o regulamento sobre o diário de bordo das aeronaves civis brasileiras.

2. O diário de bordo é um documento único que integra o acervo da aeronave, de forma digital ou impressa, constituindo-se no meio oficial para o registro das operações, manutenções, ocorrências, tripulação, dentre outras informações previstas em regulamento da ANAC. O documento está previsto na Resolução nº 457/2017, que está sendo revogada pela minuta objeto da Consulta Pública 11/2022.

3. O objetivo central é a readequação das sanções administrativas aplicadas pela Agência à criticidade da infração e ao tipo de agente regulado. Para tanto, a proposta de Resolução prevê que os valores pecuniários das sanções serão diferenciados, com base no enquadramento do agente regulado em um dos grupos sugeridos pela regulação.

4. Com base na avaliação dos documentos disponibilizados na Consulta Pública, não são visualizados impactos anticoncorrenciais ou de onerosidade regulatória. Não obstante, podem ser incorporados aperfeiçoamentos à proposta, de forma a reduzir a assimetria de informações entre a Agência Reguladora e os agentes regulados, conferindo maior transparência de informações à luz da segurança operacional. Em síntese, são propostas **as seguintes recomendações:**

**recomenda-se a inclusão do registro das ações de manutenção das aeronaves no diário de bordo, em razão de sua importância na segurança operacional e a existência de penalidade pelo seu descumprimento; e**

**definição de critérios objetivos para a aplicação das circunstâncias atenuantes e agravantes na definição do valor da penalidade administrativa.**

5. Destaca-se que a agência reguladora tem, dentro dos limites legais, autonomia para instituir regulamentos para disciplinar os serviços prestados no setor de transportes.

6. Por fim, ressalta-se que o posicionamento do presente parecer está em conformidade com as atribuições da Secretaria relativas à promoção da concorrência e outros incentivos à eficiência econômica constantes na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e no Decreto nº 11.036, de 7 de abril de 2022.

**2 ANÁLISE**

**Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022**

**Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.**

7. A Consulta Pública 11/2022, da ANAC, apresenta a finalidade atualizar o regulamento sobre o diário de Bordo das aeronaves civis brasileiras que é um documento que integra o acervo de uma aeronave, com diversas informações operacionais e de manutenção. Segundo a Agência, os registros do referido documento garantem a manutenção da aeronavegabilidade e segurança operacional das aeronaves.

8. Cabe registrar que a minuta de resolução prevê que os agentes regulados poderão optar pela forma digital do diário de bordo. Isso possibilita a redução do encargo burocrático e do custo regulatório para a fiscalização dos agentes regulados. Para incentivar o uso do formato digital, a minuta de resolução define o abatimento das sanções administrativas, caso o agente adote na época da infração diário de bordo com esse formato.

Art. 19.

(...)

§ 3º Os operadores que, à época dos fatos, tiverem implementado o meio digital para o registro de informações do diário de bordo, farão jus ao redutor de 50% do valor da multa e/ou dos prazos de suspensão punitiva do Certificado de Aeronavegabilidade (CA) da aeronave.

9. A regulação atual já prevê dispositivos sobre o diário de bordo, por meio da Resolução nº 457/2017. No entanto, as sanções administrativas não dependem da criticidade das infrações e do tipo do agente infrator. Segundo a ANAC, o problema regulatório é a ausência de proporcionalidade das medidas administrativas, na hipótese de infração de algum dispositivo da regulamentação do diário de bordo. Conforme afirma a Agência, “*de forma geral, percebe-se que a Resolução se aplica a uma multiplicidade de entes regulados e profissionais e a medida administrativa prevista na norma se aplica indistintamente, independente da criticidade do registro, ou mesmo, a quem a medida é direcionada. Os valores são os mesmos para toda a sorte de regulados (operadores, pilotos em comando, responsáveis pelos registros das ações de manutenção) e, também, sem a distinção de porte ou espécie de operação*”.

10. Por conseguinte, a ANAC aponta as seguintes consequências para o problema regulatório apontado:

Aplicação de multas por vezes excessivas e desproporcionais, sem a devida ponderação sobre a criticidade da não-conformidade;

Aplicação de penalidades insuficientes em alguns casos;

Desincentivo ao correto registro, ou diminuição da propensão dos regulados a corrigirem eventuais erros de registro no Diário de Bordo;

Alta da carga de trabalho para a ANAC para o tratamento dos processos administrativos sancionatórios, sendo tal processo extremamente custoso para a ANAC; e

Alocação ineficiente de recurso na ANAC.

11. Para a Agência, os seguintes resultados são esperados com a alteração da regulatória:

i. maior equilíbrio regulatório entre os diversos atores envolvidos (stakeholders);

ii. maior aderência voluntária do regulado à conduta conforme;

iii. maior eficiência na condução e uniformização dos resultados das ações de fiscalização;

iv. maior legitimidade das medidas aplicadas aos regulados;

v. maior eficiência no processo administrativo sancionatório, com menor número de recursos e de pedidos de revisão e menor índice de judicialização de processos.

12. A proposta, além de prever medidas administrativas, de acordo com a criticidade da infração, distribui os agentes regulados em quatro grupos, conforme art. 18 da minuta de Resolução:

Art. 18. Sem prejuízo do disposto no art. 14, as providências administrativas sancionatórias decorrentes do descumprimento desta Resolução, ou do dever de prestar informações aos agentes da ANAC para a sua apuração, estão previstas no Anexo a esta Resolução, e serão dirigidas às pessoas físicas e jurídicas envolvidas na operação e manutenção de aeronaves, conforme classificação, nos seguintes grupos:

I - Grupo I: aeronaves experimentais que não sobrevoam área densamente povoada; e aeronaves em operação aeroagrícola em proveito do próprio operador;

II - Grupo II: aeronaves experimentais que sobrevoam área densamente povoada; aeronaves utilizadas em operações sob o RBAC nº 90[1]; aeronaves utilizadas na prestação de Serviço Aéreo Especializado (SAE); e outras aeronaves não relacionadas nos demais grupos;

III - Grupo III: aeronaves utilizadas em programas de propriedade compartilhada; e aeronaves utilizadas em operações sob o RBAC nº 135[2]; e

IV - Grupo IV: aeronaves utilizadas em operações sob o RBAC nº 121[3].

2.1 Dos Aspectos Concorrenciais (Checklist da OCDE) e de Onerosidade Regulatória

13. Para avaliação dos aspectos concorrenciais, será adotada a metodologia de análise dos impactos concorrenciais desenvolvida pela Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) e a Lei 12.529/2011, que rege o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência.

**Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022**  
**Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.**

14. A metodologia da OCDE consiste em conjunto de questões a serem verificadas na análise do impacto de políticas públicas sobre a concorrência, que pode ocorrer por meio de quatro efeitos anticompetitivos:

1º efeito - limitação no número ou variedade de fornecedores, provável no caso de a política proposta:

- i) conceder direitos exclusivos a um único fornecedor de bens ou de serviços;
- ii) estabelecer regimes de licenças, permissões ou autorizações como requisitos de funcionamento;
- iii) limitar a alguns tipos de fornecedores a capacidade para a prestação de bens ou serviços;
- iv) aumentar significativamente os custos de entrada ou saída no mercado; e,
- v) criar uma barreira geográfica à aptidão das empresas para fornecerem bens ou serviços, mão-de-obra ou realizarem investimentos.

2º efeito - limitação da concorrência entre empresas, provável no caso de a política proposta:

- i) limitar a capacidade dos vendedores de fixar os preços de bens ou serviços;
  - ii) limitar a liberdade dos fornecedores de fazerem publicidade ou marketing dos seus bens ou serviços;
  - iii) fixar padrões de qualidade do produto que beneficiem apenas alguns fornecedores ou que excedam o nível escolhido por determinados consumidores bem informados; e,
  - iv) aumentar significativamente o custo de produção para apenas alguns fornecedores (especialmente dando tratamento diferente aos operadores históricos e aos concorrentes novos).
- 3º efeito - diminuir o incentivo para as empresas competirem, prováveis no caso de a política proposta:
- i) estabelecer um regime de autorregulamentação ou de corregulamentação;
  - ii) exigir ou estimular a publicação de dados sobre níveis de produção, preços, vendas ou custos das empresas; e,
  - iii) isentar um determinado setor industrial ou grupo de fornecedores da aplicação da legislação geral da concorrência.

4º efeito – Limitação das opções dos clientes e da informação disponível, provável no caso de a política proposta:

- i) limitar a capacidade dos consumidores para escolherem o fornecedor;
- ii) reduzir a mobilidade dos clientes entre fornecedores de bens ou serviços por meio do aumento dos custos, explícitos ou implícitos, da mudança de fornecedores; e
- iii) alterar substancialmente a informação necessária aos consumidores para poder em comprar com eficiência.

15. Considerando os efeitos supra, não são identificados efeitos anticoncorrenciais da proposta de Resolução. Isso porque a matéria está relacionada com a atividade sancionatória da ANAC, prevendo a vinculação da sanção administrativa à criticidade da infração e ao porte do agente infrator.

16. Sob o enfoque da onerosidade regulatória, a referência técnica é a Instrução Normativa Sear nº 111, de 5 de novembro de 2020, desta Secretaria de Acompanhamento Econômico, que prevê a análise de cinco itens, com foco na redução da onerosidade regulatória: (i) obrigações regulatórias; (ii) requerimentos técnicos; (iii) restrições e proibições; (iv) licenciamento; e (v) complexidade normativa.

17. Da análise da documentação disponibilizada, também não são identificados aspectos que representem onerosidade regulatória. A minuta de Resolução revoga o normativo anterior da Agência que trata da matéria. A proposta garante maior legitimidade das medidas aplicadas aos agentes regulados, a redução de assimetria de informações e menor custo regulatório, com a possibilidade de uso da forma eletrônica do diário de bordo.

## 2.2 Observações Adicionais

18. Em que pesem as considerações expostas na Seção 2.1., são identificadas oportunidades de aperfeiçoamento da proposta, de forma a reduzir a assimetria de informações entre a Agência Reguladora e os agentes regulados, conferindo maior transparência de informações à luz da segurança operacional.

### 2.2.1 Informações no Diário de Bordo

18. Os art. 5º e 6º da minuta de Resolução preveem as informações que devem registradas no diário de bordo. Seguem as transcrições dos dispositivos:

Art. 5º O diário de bordo deve identificar, para a aeronave:

- I - fabricante, modelo e número de série;
- II - marcas de nacionalidade e de matrícula;
- III - proprietário(s) e operador(es).

Art. 6º No diário de bordo devem estar registradas, para cada voo, no que couber, as informações referentes a:

- I - tripulação;
- II - data;
- III - locais de origem e destino;

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

IV - horários de partida dos motores, decolagem, pouso e corte de motores;  
V - totais de pousos e ciclos;  
VI - tempo de voo diurno, noturno, total;  
VII - tempo de voo IFR (real e simulado);  
VIII - total de combustível antes da partida dos motores;  
IX - quantidade de pessoas a bordo (incluindo a tripulação e extras);  
X - total da carga transportada;  
XI - natureza do voo;  
XII - ocorrências; e  
XIII - discrepâncias técnicas e pessoa que as detectou.

19. Por seu turno, o Anexo à minuta de Resolução apresenta as penalidades administrativas resultantes de ação ou omissão dos registros no diário de bordo. Uma das ocorrências geradoras de penalidade administrativa é a discrepância do registro da manutenção da aeronave, conforme Item 5 do Anexo, como segue.

Item 5 – Anexo Minuta de Resolução Registrar, no diário de bordo, **ação de manutenção não condizente com a efetivamente realizada**, dando a aparência de conformidade à aprovação para o retorno ao serviço do equipamento. (**grifo nosso**)

20. No entanto, **as ações de manutenção não estão no rol das informações obrigatórias para registro no diário de bordo, conforme a minuta de Resolução em apreço**. Portanto, há assimetria de informações para o agente regulador, dificultando as ações de monitoramento e fiscalização sobre ações dessa natureza, que têm reflexo importante na manutenção da segurança operacional.

21. Dados os argumentos expostos, **recomenda-se a inclusão do registro das ações de manutenção das aeronaves no diário de bordo, em razão de sua importância na segurança operacional e a existência de penalidade pelo seu descumprimento**. (RECOMENDAÇÃO 1)

2.2.2 Proporcionalidade das condições atenuantes e agravantes para sanções administrativas

22. A minuta de Regulação também prevê que as circunstâncias agravantes e atenuantes afetam o valor das multas dos agentes infratores, conforme § 2º do Art. 19, conforme transcrição a seguir.

Art. 19

(....)

2º O valor da multa será de:

- I - 60% do valor mencionado do caput, se houver preponderância das circunstâncias atenuantes;
- II - 150% do valor mencionado do caput, se houver preponderância das circunstâncias agravantes; ou
- III - 100% do valor mencionado do caput, no caso de as circunstâncias se compensarem.

23. Todavia, quando houver circunstâncias atenuantes e agravantes, o valor da multa dependerá do critério de “preponderância” entre as citadas situações. Pelo fato de o critério de avaliação ser subjetivo, há margem para discricionariedade da instância decisória, afetando a segurança jurídica do processo. Isso porque o critério poderá englobar a identificação da proporção entre tais circunstâncias, que não está explícita na proposta em tela, com a ressalva que a definição prévia de uma possível proporção poderá desconsiderar a criticidade de determinado tipo de circunstância.

24. Cabe também registrar que a proposta apresentará contrariedade ao inciso II do art. 4º -A da Lei de Liberdade Econômica (Lei nº 13.874/2019), podendo ensejar futuro descumprimento[4] ao disposto na Lei, in verbis.

Art. 4º- A É dever da administração pública e das demais entidades que se sujeitam a esta Lei, na aplicação da ordenação pública sobre atividades econômicas privadas: (Incluído pela Lei nº 14.195, de 2021)

I - dispensar tratamento justo, previsível e isonômico entre os agentes econômicos; (Incluído pela Lei nº 14.195, de 2021)

**II - proceder à lavratura de autos de infração ou aplicar sanções com base em termos subjetivos ou abstratos somente quando estes forem propriamente regulamentados por meio de critérios claros, objetivos e previsíveis; e** (Incluído pela Lei nº 14.195, de 2021)

III - observar o critério de dupla visita para lavratura de autos de infração decorrentes do exercício de atividade considerada de baixo ou médio risco. (Incluído pela Lei nº 14.195, de 2021) (**grifo nosso**)

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

25. Dados os argumentos expostos, **recomenda-se que sejam definidos critérios objetivos para a aplicação das circunstâncias atenuantes e agravantes na definição do valor da penalidade administrativa.** (RECOMENDAÇÃO 2)

### 3 CONCLUSÃO

26. Este parecer apresenta considerações sobre a matéria disposta na Consulta Pública 11/2022, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), que atualiza o regulamento sobre o diário de Bordo das aeronaves civis brasileiras.

27. A despeito da inexistência de necessidade de ajustes de aspectos concorrenenciais ou regulatórios, conclui-se haver oportunidade de aperfeiçoamento da proposta, de forma a reduzir a assimetria de informações entre a Agência Reguladora e os agentes regulados, conferindo maior transparência de informações, com benefícios à segurança operacional. Dessa forma, apresentam-se as seguintes recomendações:

inclusão do registro das ações de manutenção das aeronaves no diário de bordo; e  
definição de critérios objetivos para a aplicação das circunstâncias atenuantes e agravantes na definição do valor da penalidade administrativa.

28. A análise desenvolvida neste documento decorre das atribuições da Secretaria de Acompanhamento Econômico (Seae) na promoção da concorrência e de outros incentivos à eficiência econômica dos mercados de bens e serviços, conforme Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e Decreto nº 11.036, de 7 de abril de 2022. Trata-se de posicionamento com base nas informações disponíveis até a presente data.

À consideração superior.

FÁBIO COELHO BARBOSA Coordenador

PATRÍCIA DA SILVA PEREIRA Coordenadora-Geral

De acordo.

ANDREY VILAS BOAS DE FREITAS Subsecretário de Advocacia da Concorrência

De acordo.

GEANLUCA LORENZON Secretário de Acompanhamento Econômico

[1] Requisitos para operações especiais de aviação pública.

[2] Operações de transporte aéreo público com aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de até 19 assentos e capacidade máxima de carga paga de até 3.400 kg (7.500 lb), ou helicópteros.

[3] Operações de transporte aéreo público com aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de mais 19 assentos ou capacidade máxima de carga paga acima de 3.400 kg.

[4] Considerando a vigência do mencionado dispositivo da Lei nº 13.874/2019:

Art. 4º-A .....

.....  
II - proceder à lavratura de autos de infração ou aplicar sanções com base em termos subjetivos ou abstratos somente quando estes forem propriamente regulamentados por meio de critérios claros, objetivos e previsíveis; e (Incluído pela Lei nº 14.195, de 2021)

.....  
**§ 3º Os órgãos e as entidades deverão editar os atos normativos previstos no § 1º deste artigo no prazo de 4 (quatro) anos, podendo o Poder Executivo estabelecer prazo inferior em regulamento.** (Incluído pela Lei nº 14.195, de 2021) (sem grifo no original).

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

#### **Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

No que diz respeito a registros de manutenção e aprovação para retorno ao serviço, de modo geral, são utilizadas as cadernetas de manutenção (IS 43.9-003 e IS 43.9-004). Mas o diário de bordo reproduz as informações relacionadas a última intervenção realizada e próxima intervenção previstas com o respectivo saldo restante (em tempo ou em horas de voo para a realização, art. 9º da proposta de Resolução). O diário de bordo também guarda as informações referentes às discrepâncias identificadas pela tripulação e a disposição para cada uma delas que permite o retorno à condição de voo (art. 6º da proposta de Resolução). O conteúdo das cadernetas é objeto de ações de vigilância como vistorias de aeronave e auditorias com os entes autorizados para a realização da manutenção para garantir o cumprimento do requisito. A diferença principal é que as cadernetas de manutenção não são

**Comentado [ER13]:** Essa parte aparentemente não foi tratada nas respostas. Vale incluir menção á 761 e 762 também

**Comentado [ER14R13]:** Isso tá tratado na proxima contribuição.  
Entendi que são duas contribuições iguais; a resposta deveria ser igual também

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022

Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

exigidas estarem a bordo, por isso o Diário de Bordo recebe apenas as indicações pontuais do que foi feito e o que está para ser feito em termos de manutenção planejada (seção 91.203 do RBAC nº 91).

No tocante às providências administrativas previstas no Anexo da proposta, informa-se que tal dispositivo foi suprimido em virtude da publicação das Resoluções nº 761 e 762 que versam, respectivamente, sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Tais dispositivos estão em linha com as iniciativas de promoção da responsividade prevendo, para além de sanções financeiras, incentivos e ações voltadas à cessação de condutas que comprometem a segurança operacional. As medidas com efeitos pecuniários aplicam-se às ocorrências mais graves.

Esse mecanismo está em consonância com as diretrizes de atuação da Agência, no sentido de privilegiar os mecanismos de incentivos ao cumprimento voluntário de requisitos e observando a proporcionalidade das medidas para o alcance dos resultados esperados.

O detalhamento das informações registradas em diário de bordo, o formato das informações e inclusive um modelo de documento já estão previstos nas Portarias nº 2050 e 3220, e serão atualizadas em Instrução Suplementar dedicada ao tema.

**Itens alterados na proposta:**

Capítulo VI e Anexo, sobre providências administrativas, foram excluídos da proposta, sendo tratados no âmbito da Resolução nº 761 e 762, já publicadas.

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 167 (23.015 e 23.017) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Secretaria de Acompanhamento Econômico	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Outros	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB Art. 19 <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

2) Relativamente ao art. 19 da minuta de Resolução e o respectivo anexo, recomenda-se que sejam definidos critérios objetivos para a aplicação das circunstâncias atenuantes e agravantes na definição do valor da penalidade administrativa, nos termos do Item 25 do Parecer SEI nº PARECER SEI Nº 12431/2022/ME.

**Justificativa:**

Manifestação em razão das atribuições da Secretaria relativas à promoção da concorrência e outros incentivos à eficiência econômica, constantes na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e no Decreto nº 11.036, de 7 de abril de 2022.

Arquivo anexo:

PARECER SEI Nº 12431/2022/ME

Assunto: Consulta Pública nº 11/2022 com o objetivo de regulamentar o Diário de Bordo das aeronaves civis brasileiras.

Processo SEI nº 10099.100645/2022-77

Acesso: Público

Brasília, 30 de agosto de 2022

**1 SUMÁRIO EXECUTIVO**

1. A Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Economia (Seae/ME) apresenta, por meio deste parecer, considerações sobre a matéria disposta na Consulta Pública 11/2022, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), que apresenta a finalidade atualizar o regulamento sobre o diário de bordo das aeronaves civis brasileiras.

2. O diário de bordo é um documento único que integra o acervo da aeronave, de forma digital ou impressa, constituindo-se no meio oficial para o registro das operações, manutenções, ocorrências, tripulação, dentre outras informações previstas em regulamento da ANAC. O documento está previsto na Resolução nº 457/2017, que está sendo revogada pela minuta objeto da Consulta Pública 11/2022.

3. O objetivo central é a readequação das sanções administrativas aplicadas pela Agência à criticidade da infração e ao tipo de agente regulado. Para tanto, a proposta de Resolução prevê que os valores pecuniários das sanções serão diferenciados, com base no enquadramento do agente regulado em um dos grupos sugeridos pela regulação.

4. Com base na avaliação dos documentos disponibilizados na Consulta Pública, não são visualizados impactos anticoncorrenciais ou de onerosidade regulatória. Não obstante, podem ser incorporados aperfeiçoamentos à proposta, de forma a reduzir a assimetria de informações entre a Agência Reguladora e os agentes regulados, conferindo maior transparência de informações à luz da segurança operacional. Em síntese, são propostas **as seguintes recomendações:**

**recomenda-se a inclusão do registro das ações de manutenção das aeronaves no diário de bordo, em razão de sua importância na segurança operacional e a existência de penalidade pelo seu descumprimento; e**

**definição de critérios objetivos para a aplicação das circunstâncias atenuantes e agravantes na definição do valor da penalidade administrativa.**

5. Destaca-se que a agência reguladora tem, dentro dos limites legais, autonomia para instituir regulamentos para disciplinar os serviços prestados no setor de transportes.

6. Por fim, ressalta-se que o posicionamento do presente parecer está em conformidade com as atribuições da Secretaria relativas à promoção da concorrência e outros incentivos à eficiência econômica constantes na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e no Decreto nº 11.036, de 7 de abril de 2022.

**2 ANÁLISE**

7. A Consulta Pública 11/2022, da ANAC, apresenta a finalidade atualizar o regulamento sobre o diário de Bordo das aeronaves civis brasileiras que é um documento que integra o acervo de uma aeronave, com diversas informações operacionais e de manutenção. Segundo a Agência, os registros do referido documento garantem a manutenção da aeronavegabilidade e segurança operacional das aeronaves.

**Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022**

**Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.**

8. Cabe registrar que a minuta de resolução prevê que os agentes regulados poderão optar pela forma digital do diário de bordo. Isso possibilita a redução do encargo burocrático e do custo regulatório para a fiscalização dos agentes regulados. Para incentivar o uso do formato digital, a minuta de resolução define o abatimento das sanções administrativas, caso o agente adote na época da infração diário de bordo com esse formato.

Art. 19.

(...)

§ 3º Os operadores que, à época dos fatos, tiverem implementado o meio digital para o registro de informações do diário de bordo, farão jus ao redutor de 50% do valor da multa e/ou dos prazos de suspensão punitiva do Certificado de Aeronavegabilidade (CA) da aeronave.

9. A regulação atual já prevê dispositivos sobre o diário de bordo, por meio da Resolução nº 457/2017. No entanto, as sanções administrativas não dependem da criticidade das infrações e do tipo do agente infrator. Segundo a ANAC, o problema regulatório é a ausência de proporcionalidade das medidas administrativas, na hipótese de infração de algum dispositivo da regulamentação do diário de bordo. Conforme afirma a Agência, “*de forma geral, percebe-se que a Resolução se aplica a uma multiplicidade de entes regulados e profissionais e a medida administrativa prevista na norma se aplica indistintamente, independente da criticidade do registro, ou mesmo, a quem a medida é direcionada. Os valores são os mesmos para toda a sorte de regulados (operadores, pilotos em comando, responsáveis pelos registros das ações de manutenção) e, também, sem a distinção de porte ou espécie de operação*”.

10. Por conseguinte, a ANAC aponta as seguintes consequências para o problema regulatório apontado:

Aplicação de multas por vezes excessivas e desproporcionais, sem a devida ponderação sobre a criticidade da não-conformidade;

Aplicação de penalidades insuficientes em alguns casos;

Desincentivo ao correto registro, ou diminuição da propensão dos regulados a corrigirem eventuais erros de registro no Diário de Bordo;

Alta da carga de trabalho para a ANAC para o tratamento dos processos administrativos sancionatórios, sendo tal processo extremamente custoso para a ANAC; e

Alocação inefficiente de recurso na ANAC.

11. Para a Agência, os seguintes resultados são esperados com a alteração da regulatória:

i. maior equilíbrio regulatório entre os diversos atores envolvidos (stakeholders);

ii. maior aderência voluntária do regulado à conduta conforme;

iii. maior eficiência na condução e uniformização dos resultados das ações de fiscalização;

iv. maior legitimidade das medidas aplicadas aos regulados;

v. maior eficiência no processo administrativo sancionatório, com menor número de recursos e de pedidos de revisão e menor índice de judicialização de processos.

12. A proposta, além de prever medidas administrativas, de acordo com a criticidade da infração, distribui os agentes regulados em quatro grupos, conforme art. 18 da minuta de Resolução:

Art. 18. Sem prejuízo do disposto no art. 14, as providências administrativas sancionatórias decorrentes do descumprimento desta Resolução, ou do dever de prestar informações aos agentes da ANAC para a sua apuração, estão previstas no Anexo a esta Resolução, e serão dirigidas às pessoas físicas e jurídicas envolvidas na operação e manutenção de aeronaves, conforme classificação, nos seguintes grupos:

I - Grupo I: aeronaves experimentais que não sobrevoam área densamente povoadas; e aeronaves em operação aeroagrícola em proveito do próprio operador;

II - Grupo II: aeronaves experimentais que sobrevoam área densamente povoadas; aeronaves utilizadas em operações sob o RBAC nº 90[1]; aeronaves utilizadas na prestação de Serviço Aéreo Especializado (SAE); e outras aeronaves não relacionadas nos demais grupos;

III - Grupo III: aeronaves utilizadas em programas de propriedade compartilhada; e aeronaves utilizadas em operações sob o RBAC nº 135[2]; e

IV - Grupo IV: aeronaves utilizadas em operações sob o RBAC nº 121[3].

2.1 Dos Aspectos Concorrenciais (Checklist da OCDE) e de Onerosidade Regulatória

13. Para avaliação dos aspectos concorrenciais, será adotada a metodologia de análise dos impactos concorrenciais desenvolvida pela Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) e a Lei 12.529/2011, que rege o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência.

14. A metodologia da OCDE consiste em conjunto de questões a serem verificadas na análise do impacto de políticas públicas sobre a concorrência, que pode ocorrer por meio de quatro efeitos anticompetitivos:

1º efeito - limitação no número ou variedade de fornecedores, provável no caso de apolítica proposta:

i) conceder direitos exclusivos a um único fornecedor de bens ou de serviços;

**Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022**  
**Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.**

- ii) estabelecer regimes de licenças, permissões ou autorizações como requisitos de funcionamento;
  - iii) limitar a alguns tipos de fornecedores a capacidade para a prestação de bens ou serviços;
  - iv) aumentar significativamente os custos de entrada ou saída no mercado; e,
  - v) criar uma barreira geográfica à aptidão das empresas para fornecerem bens ou serviços, mão-de-obra ou realizarem investimentos.
- 2º efeito - limitação da concorrência entre empresas, provável no caso de a política proposta:
- i) limitar a capacidade dos vendedores de fixar os preços de bens ou serviços;
  - ii) limitar a liberdade dos fornecedores de fazerem publicidade ou marketing dos seus bens ou serviços;
  - iii) fixar padrões de qualidade do produto que beneficiem apenas alguns fornecedores ou que excedam o nível escolhido por determinados consumidores bem informados; e,
  - iv) aumentar significativamente o custo de produção para apenas alguns fornecedores (especialmente dando tratamento diferente aos operadores históricos e aos concorrentes novos).
- 3º efeito - diminuir o incentivo para as empresas competirem, prováveis no caso de a política proposta:
- i) estabelecer um regime de autorregulamentação ou de corregulamentação;
  - ii) exigir ou estimular a publicação de dados sobre níveis de produção, preços, vendas ou custos das empresas; e,
  - iii) isentar um determinado setor industrial ou grupo de fornecedores da aplicação da legislação geral da concorrência.
- 4º efeito – Limitação das opções dos clientes e da informação disponível, provável no caso de a política proposta:
- i) limitar a capacidade dos consumidores para escolherem o fornecedor;
  - ii) reduzir a mobilidade dos clientes entre fornecedores de bens ou serviços por meio do aumento dos custos, explícitos ou implícitos, da mudança de fornecedores; e
  - iii) alterar substancialmente a informação necessária aos consumidores para poder em comprar com eficiência.
15. Considerando os efeitos supra, não são identificados efeitos anticoncorrenciais da proposta de Resolução. Isso porque a matéria está relacionada com a atividade sancionatória da ANAC, prevendo a vinculação da sanção administrativa à criticidade da infração e ao porte do agente infrator.
16. Sob o enfoque da onerosidade regulatória, a referência técnica é a Instrução Normativa Seae nº 111, de 5 de novembro de 2020, desta Secretaria de Acompanhamento Econômico, que prevê a análise de cinco itens, com foco na redução da onerosidade regulatória: (i) obrigações regulatórias; (ii) requerimentos técnicos; (iii) restrições e proibições; (iv) licenciamento; e (v) complexidade normativa.
17. Da análise da documentação disponibilizada, também não são identificados aspectos que representem onerosidade regulatória. A minuta de Resolução revoga o normativo anterior da Agência que trata da matéria. A proposta garante maior legitimidade das medidas aplicadas aos agentes regulados, a redução de assimetria de informações e menor custo regulatório, com a possibilidade de uso da forma eletrônica do diário de bordo.
- 2.2 Observações Adicionais**
18. Em que pesem as considerações expostas na Seção 2.1., são identificadas oportunidades de aperfeiçoamento da proposta, de forma a reduzir a assimetria de informações entre a Agência Reguladora e os agentes regulados, conferindo maior transparência de informações à luz da segurança operacional.
- 2.2.1 Informações no Diário de Bordo**
18. Os art. 5º e 6º da minuta de Resolução preveem as informações que devem registradas no diário de bordo. Seguem as transcrições dos dispositivos:
- Art. 5º O diário de bordo deve identificar, para a aeronave:
- I - fabricante, modelo e número de série;
  - II - marcas de nacionalidade e de matrícula;
  - III - proprietário(s) e operador(es).
- Art. 6º No diário de bordo devem estar registradas, para cada voo, no que couber, as informações referentes a:
- I - tripulação;
  - II - data;
  - III - locais de origem e destino;
  - IV - horários de partida dos motores, decolagem, pouso e corte de motores;
  - V - totais de poucos e ciclos;
  - VI - tempo de voo diurno, noturno, total;
  - VII - tempo de voo IFR (real e simulado);

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

VIII - total de combustível antes da partida dos motores;

IX - quantidade de pessoas a bordo (incluindo a tripulação e extras);

X - total da carga transportada;

XI - natureza do voo;

XII - ocorrências; e

XIII - discrepâncias técnicas e pessoa que as detectou.

19. Por seu turno, o Anexo à minuta da Resolução apresenta as penalidades administrativas resultantes de ação ou omissão dos registros no diário de bordo. Uma das ocorrências geradoras de penalidade administrativa é a discrepância do registro da manutenção da aeronave, conforme Item 5 do Anexo, como segue.

Item 5 – Anexo Minuta de Resolução Registrar, no diário de bordo, **ação de manutenção não condizente com a efetivamente realizada**, dando a aparência de conformidade à aprovação para o retorno ao serviço do equipamento. (**grifo nosso**)

20. No entanto, **as ações de manutenção não estão no rol das informações obrigatórias para registro no diário de bordo, conforme a minuta de Resolução em apreço**. Portanto, há assimetria de informações para o agente regulador, dificultando as ações de monitoramento e fiscalização sobre ações dessa natureza, que têm reflexo importante na manutenção da segurança operacional.

21. Dados os argumentos expostos, **recomenda-se a inclusão do registro das ações de manutenção das aeronaves no diário de bordo, em razão de sua importância na segurança operacional e a existência de penalidade pelo seu descumprimento**. (RECOMENDAÇÃO 1)

2.2.2 Proporcionalidade das condições atenuantes e agravantes para sanções administrativas

22. A minuta de Regulação também prevê que as circunstâncias agravantes e atenuantes afetam o valor das multas dos agentes infratores, conforme § 2º do Art. 19, conforme transcrição a seguir.

Art. 19

(....)

2º O valor da multa será de:

I - 60% do valor mencionado do caput, se houver preponderância das circunstâncias atenuantes;

II - 150% do valor mencionado do caput, se houver preponderância das circunstâncias agravantes; ou

III - 100% do valor mencionado do caput, no caso de as circunstâncias se compensarem.

23. Todavia, quando houver circunstâncias atenuantes e agravantes, o valor da multa dependerá do critério de “preponderância” entre as citadas situações. Pelo fato de o critério de avaliação ser subjetivo, há margem para discricionariedade da instância decisória, afetando a segurança jurídica do processo. Isso porque o critério poderá englobar a identificação da proporção entre tais circunstâncias, que não está explícita na proposta em tela, com a ressalva que a definição prévia de uma possível proporção poderá desconsiderar a criticidade de determinado tipo de circunstância.

24. Cabe também registrar que a proposta apresentará contrariedade ao inciso II do art. 4º -A da Lei de Liberdade Econômica (Lei nº 13.874/2019), podendo ensejar futuro descumprimento[4] ao disposto na Lei, in verbis.

Art. 4º-A É dever da administração pública e das demais entidades que se sujeitam a esta Lei, na aplicação da ordenação pública sobre atividades econômicas privadas: (Incluído pela Lei nº 14.195, de 2021)

I - dispensar tratamento justo, previsível e isonômico entre os agentes econômicos; (Incluído pela Lei nº 14.195, de 2021)

II - proceder à lavratura de autos de infração ou aplicar sanções com base em termos subjetivos ou abstratos somente quando estes forem propriamente regulamentados por meio de critérios claros, objetivos e previsíveis; e (Incluído pela Lei nº 14.195, de 2021)

III - observar o critério de dupla visita para lavratura de autos de infração decorrentes do exercício de atividade considerada de baixo ou médio risco. (Incluído pela Lei nº 14.195, de 2021) (**grifo nosso**)

25. Dados os argumentos expostos, **recomenda-se que sejam definidos critérios objetivos para a aplicação das circunstâncias atenuantes e agravantes na definição do valor da penalidade administrativa**. (RECOMENDAÇÃO 2)

3 CONCLUSÃO

26. Este parecer apresenta considerações sobre a matéria disposta na Consulta Pública 11/2022, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), que atualiza o regulamento sobre o diário de Bordo das aeronaves civis brasileiras.

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022

Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

27. A despeito da inexistência de necessidade de ajustes de aspectos concorrenciais ou regulatórios, conclui-se haver oportunidade de aperfeiçoamento da proposta, de forma a reduzir a assimetria de informações entre a Agência Reguladora e os agentes regulados, conferindo maior transparéncia de informações, com benefícios à segurança operacional. Dessa forma, apresentam-se as seguintes recomendações:

inclusão do registro das ações de manutenção das aeronaves no diário de bordo; e

definição de critérios objetivos para a aplicação das circunstâncias atenuantes e agravantes na definição do valor da penalidade administrativa.

28. A análise desenvolvida neste documento decorre das atribuições da Secretaria de Acompanhamento Econômico (Seae) na promoção da concorrência e de outros incentivos à eficiência econômica dos mercados de bens e serviços, conforme Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e Decreto nº 11.036, de 7 de abril de 2022. Trata-se de posicionamento com base nas informações disponíveis até a presente data.

À consideração superior.

FÁBIO COELHO BARBOSA Coordenador

PATRÍCIA DA SILVA PEREIRA Coordenadora-Geral

De acordo.

ANDREY VILAS BOAS DE FREITAS Subsecretário de Advocacia da Concorrência

De acordo.

GEANLUCA LORENZON Secretário de Acompanhamento Econômico

[1] Requisitos para operações especiais de aviação pública.

[2] Operações de transporte aéreo público com aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de até 19 assentos e capacidade máxima de carga paga de até 3.400 kg (7.500 lb), ou helicópteros.

[3] Operações de transporte aéreo público com aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de mais 19 assentos ou capacidade máxima de carga paga acima de 3.400 kg.

[4] Considerando a vigência do mencionado dispositivo da Lei nº 13.874/2019:

Art. 4º-A .....

.....

II - proceder à lavratura de autos de infração ou aplicar sanções com base em termos subjetivos ou abstratos somente quando estes forem propriamente regulamentados por meio de critérios claros, objetivos e previsíveis; e (Incluído pela Lei nº 14.195, de 2021)

.....

**§ 3º Os órgãos e as entidades deverão editar os atos normativos previstos no § 1º deste artigo no prazo de 4 (quatro) anos, podendo o Poder Executivo estabelecer prazo inferior em regulamento.** (Incluído pela Lei nº 14.195, de 2021) (sem grifo no original).

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

No tocante às providências administrativas previstas no Anexo da proposta, informa-se que tal dispositivo foi suprimido em virtude da publicação das Resoluções nº 761 e 762 que versam, respectivamente, sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Tais dispositivos estão em linha com as iniciativas de promoção da responsividade prevendo, para além de sanções financeiras, incentivos e ações voltadas à cessação de condutas que comprometem a segurança operacional. As medidas com efeitos pecuniários aplicam-se às ocorrências mais graves.

Esse mecanismo está em consonância com as diretrizes de atuação da Agência, no sentido de privilegiar os mecanismos de incentivos ao cumprimento voluntário de requisitos e observando a proporcionalidade das medidas para o alcance dos resultados esperados.

**Itens alterados na proposta:**

Capítulo VI e Anexo, sobre providências administrativas, foram excluídos da proposta, sendo tratados no âmbito da Resolução nº 761 e 762, já publicadas.

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 170 (23.022) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> ABAG Associação Brasileira de Aviação Geral	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Outros	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB ANEXO <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Redução dos valores de multa nos seguintes termos:

Item #1:

Grupo II: 2.800,00

Grupo III: 4.000,00

Item #2:

Grupo I: 1.600,00

Grupo II: 2.800,00

Grupo III: 4.000,00

Item #3:

Grupo I: 0\*

Grupo II: 0\*

Grupo III: 0\*

Grupo IV: 0\*

Item #4:

Grupo II: 2.800,00

Grupo III: 4.000,00

Item #6:

Grupo II: 2.800,00

Grupo III: 4.000,00

Item #7:

Grupo I: 1.600,00

Grupo II: 2.800,00

Grupo III: 4.000,00

Item #8:

Grupo I: 1.600,00

Grupo II: 2.800,00

Grupo III: 4.000,00

Item #9:

Grupo I: 0\*

Grupo II: 0\*

Grupo III: 0\*

Grupo IV: 0\*

Item #10:

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

Grupo I: 1.600,00

Grupo II: 2.800,00

Grupo III: 4.000,00

\*Substituir multa pecuniária por notificação.

**Justificativa:**

Os valores das multas aplicáveis a operadores da aviação geral/91 (Grupos I e II) e de táxi aéreo/135 & compartilhamento de aeronaves/91K (Grupo III) nos itens 1, 2, 4, 6, 7, 8 e 10 possuem valores de multas extremamente elevados, desproporcionais quando avaliada a dimensão destes operadores vis a vis os operadores de linha aérea/121 (Grupo IV).

Analisando os valores das multas dos grupos 91, 91K e 135 com as multas aplicáveis a operadores 121, percebe-se a gritante desproporcionalidade citada. Tomemos como exemplo as multas do item #1. Neste caso, o valor da multa para o operador 121 é menos de 2 vezes maior do que o valor da multa para o operador 135. Porém, uma empresa 121 é, em média, centenas de vezes maior que uma empresa 135.

Portanto, da maneira como a tabela de valores de multas foi proposta pela ANAC, as multas impostas às empresas 121 são proporcionalmente irrisórias - ou, visto por outro ângulo, as multas aplicáveis a operadores 91, 91K e 135 são absurdamente elevadas. Desta maneira, sugerimos manter os valores de multas hoje existentes, nos valores de R\$1.600,00, R\$2.800,00 e R\$4.000,00, para, respectivamente, operadores dos grupos I, II e III, minimizando assim tal desproporcionalidade.

Já em relação aos valores das multas aplicáveis a todos os operadores (Grupos I a IV) nos itens 3 e 9, entendemos que não seria razoável aplicar multa pecuniária a tais ocorrências, bastando uma notificação ao operador para que este corrija a discrepância.

No item #3, o não registro de discrepância técnica no Diário de Bordo ocorre, na maioria das vezes, pelo fato de tal discrepância já ser resolvida imediatamente após o encerramento do voo, o que significa que tal registro não tem importância em termos de segurança operacional, pois a "pane já está morta". Em uma minoria de situações, a aeronave retorna ao voo sem a resolução da discrepância porque a MEL assim permite, então a não resolução da pane não afeta a segurança de voo. Caso a aeronave voltasse a voar sem ter tal discrepância resolvida (no caso desta não estar na MEL), o operador já estaria incorrendo em infração muito mais grave do que a falta do registro no Diário de Bordo, o que faria desta infração não necessitar ser também objeto de autuação. Portanto, bastaria uma notificação ao operador para que este providenciasse a correção do item, sem necessitar multá-lo.

No item #9, o fato não tem nenhuma importância em termos de segurança operacional, sendo, certamente, alguma confusão do piloto no preenchimento do Diário de Bordo. Portanto, bastaria uma notificação ao operador para que este providenciasse a correção do item, sem necessitar multá-lo.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

No tocante às providências administrativas previstas no Anexo da proposta,<sup>1</sup> informa-se que tal dispositivo foi suprimido em virtude da publicação das Resoluções nº 761 e 762 que versam, respectivamente, sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Tais dispositivos estão em linha com as iniciativas de promoção da responsividade prevendo, para além de sanções financeiras, incentivos e ações voltadas à cessação de condutas que comprometem a segurança operacional. As medidas com efeitos pecuniários aplicam-se às ocorrências mais graves.

Esse mecanismo está em consonância com as diretrizes de atuação da Agência, no sentido de privilegiar os mecanismos de incentivos ao cumprimento voluntário de requisitos e observando a proporcionalidade das medidas para o alcance dos resultados esperados.

Comentado [ER15]: Isso deveria ter sido substituído?

Comentado [JJ16R15]: Texto editado segundo o padrão usado para informações sobre a previsão de sanções

**Itens alterados na proposta:**

Capítulo VI e Anexo, sobre providências administrativas, foram excluídos da proposta, sendo tratados no âmbito da Resolução nº 761 e 762, já publicadas.

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 171 (23.023) – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> CÉLIO RODRIGUES JÚNIOR	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras
<b>Categoria:</b> Outros	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> DB ANEXO <b>Tipo de contribuição:</b> Outros

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Conforme Parecer Jurídico anexo.

**Justificativa:**

Conforme Parecer Jurídico anexo.

Arquivo anexo:

PARECER

Requerente: Pró societá

Ementa: Trata-se de reflexão particular sobre a análise da Minuta normativa proposta na Audiência Pública nº: 011/2022 - ANAC processo: 00058.016310/2020-32, no âmbito de regularidade e contribuição, passo ao Relatório.

Relatório: Propõe a Autoridade da aviação civil a alteração (ab-rogação) da Norma vigente que regula o preenchimento do Diário de Bordo, Resolução 457/2017, em virtude de atualização normativa, positivando os procedimentos administrativos intuito persona para maior efetividade das providencias administrativas sancionatórias e acautelatórias, vide justificativa juntada ao processo.

A IAC 3151- DAC instituiu o Diário de Bordo como documento formal primário de registro de voos, positivando a hora de voo e como instrumento auxiliar chave para experiência dos tripulantes, registros públicos de ocorrências em voo, situações técnicas da aeronave, correlações de jornada de trabalho e investigação de acidentes pelo teor das informações ali escrituradas.

Ato continuo a Resolução 457/2017 atualizou ante ao novo entendimento da então Agência Nacional de Aviação Civil – a metodologia de preenchimento e pela primeira vez impôs previsão de sanção pecuniária ante a fatos comissivos e omissivos pelos desvios de conduta ali previstos. Não obstante outras normas em virtude de sua operação gozam de particularidades normativas quanto ao porte e formato das informações declaradas no Diário de Bordo a exemplo a aviação agrícola.

Minha avaliação da norma proposta é com profundo receio, pois que distancia e polariza ainda mais a administração e o administrado pois a “caça às bruxas” que promove se assemelha a uma bateria antiaérea que apesar de acertar o diminuto alvo que colima depreende com maior energia outros operadores aliados que dados casos pontuais serão “derrubados” como efeito dos danos colaterais.

Permissa vénia, confunde a autoridade aeronáutica o efeito pela causa, faz da exceção a regra, tornando o fenômeno da deslegalização do qual se vale a Agência Reguladora um remédio do qual o paciente tomando em elevadas doses têm seu estado vigente pior que aquele inicial. Explico:

Por primeiro considero meu posicionamento no sentido que não caberia a ANAC e em igual patamar ao Comando da Aeronáutica positivar normas que prevejam valores a sanções administrativas pelo uso da deslegalização, estas em minha visão particular são atos de chefe do poder executivo sob responsabilidade outorgada pelo art. 84, IV da Norma Maior, sendo a competência irrenunciável não objeto de delegação ou amparada pelo fenômeno de deslegalização ante ao baixo quórum do qual um Diretor presidente e mais 4 Diretores deliberam as políticas que entendem sob influência de consulentas mais adequada. Mas de fato este não é o motivo deste Parecer.

A ANAC vêm juntamente com o Comando da Aeronáutica empregando valores distintos em razão da pessoa, intuito persona, ou seja se o administrado infrator for pessoa jurídica pagará o valor dobrado caso fosse pessoa física. Temos a um só peso duas medidas. Esta é uma maneira de intervenção estatal na atividade empresarial contrariando dispositivos constitucionais como art. 170 e seguintes da Constituição Federal entre outros previstos na Lei de Liberdade Econômica e o princípio da igualdade ou isonomia.

Mais além ao mesmo fato controverso aplicam sanções ao Operador e ao Tripulante contrariando o positivado no art. 295 do Código Brasileiro de Aeronáutica e art. 132 do Código Civil, pois sendo o tripulante preposto do empregador não gozando dos bônus da atividade econômica inexiste razão para transferir a este o ônus da mesma. Assim ao mesmo fato têm-se por violado o princípio do non bis in idem somado ao princípio da personalidade.

**Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022**  
**Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.**

Confusão no princípio da solidariedade cria abusos como o informado, gerando insegurança jurídica, litígios e afastando os atores do direito aeronáutico do Espírito que a norma pretende amparar.

Neste cenário apresenta-se uma proposta normativa que por aparente teofania cria grupos de operadores (art. 15) e mais a frente impõe a cada um destes patamares sancionatórios distintos. Praticamente a ANAC pede que a este operador do direito diga a meus clientes que rasguem seus diários de bordo pois é mais viável a inexistência de registro do que a tentativa ilusória de sua manutenção, vez que um defeito nestes pode promover a multiplicação exponencial (cada linha) trazida pelo vigente formato da continuidade delitiva administrativa, (infração continuada).

A cultura justa passa a ser poesia de Simpósios da Aviação civil. O princípio da não produção de provas contra si revela-se mero assunto acadêmico do qual o status constitucional que o tornou direito fundamental juntamente com o Pacto de San Jose da Costa Rica, acessório dispensável em detrimento ao art. 1º do CBA.

Se difícil aos nobres servidores da Autarquia reguladora pode ser a leitura destas palavras por certo desmedidas, infelizmente é o claro reflexo da leitura dos patamares de valores e fatos infracionais indicados no Anexo da Minuta. Por certo é necessário valorizar o diálogo e o enforcement no preenchimento do Diário de Bordo, ensinar, mostrar a relevância e não o tornar subterfúgio para discussões jurídicas enriquecendo cofres públicos e bolsos de advogado.

Antes de ponderar pontualmente sobre a norma, quero acreditar que o Espírito desta não era amedrontar os operadores, mas sendo estes reconhecidamente vulneráveis perante ao Estado é necessário e oportun a intervenção antes que a aplicação desta norma ceife bons operadores e prejudique a aviação civil brasileira.

Na certeza da escusa pela energia caso as palavras desconjuntadas polarizem ou deneguem o respeito ao leitor saiba antes que tenho em elevado grau a ANAC e que venho ombreando desde sua infância até a sua recente adolescência para que seja maior em renome e profunda veneração aos amigos servidores que são para mim doutrinadores e mestres sendo igualmente por eles o sentido que nossa intervenção há de ser registrada.

Conclusão: Desta forma apresentando o Anexo ao Parecer com sugestões pontuais em especial ao Anexo da proposta de norma, a palavra a ser definida é TOLERÂNCIA. Sem a qual não se constrói uma sociedade de valores. O excesso de punição afasta os operadores sérios pois difícil será a fiscalização ou acompanhamento interno da forma de preenchimento de seus tripulantes vez que o erro simples pode ensejar um transtorno sem precedentes. Na certeza de um cirurgião de remover um câncer em seu estágio inicial entrego esta análise para evitar o excesso punitivo e fomentar a cooperação entre agência e regulado, pois uma diminuta parcela de fato é credora de ser afastada deste setor mas para estes a mão invisível da aviação trata de ceifar a seu modo próprio de operar.

É o Parecer,

Itapoá -SC, 9 de agosto de 2022

---

Célio Rodrigues Júnior  
Assessor Aeronáutico  
OAB PR - 102945  
C. ANAC 14604-4

Anexo ao Parecer:

Dispositivo a ser alterado:

Art. 17. Diante de uma não conformidade, pode a autoridade decidir pela não aplicação de medida sancionatória, se entender que as condições de segurança estão mantidas em nível aceitável e que medida adicional às já tomadas no caso em concreto é desnecessária

Motivo:

O cometimento de erros em preenchimento de diário de bordo é cediço. Muitas vezes por falta de compreensão, desconhecimento da norma ou erro de proibição. Outras vezes influenciados pelo ambiente, fatores fisiológicos ou emocionais que recaem ao tripulante. É preciso reforçar ao fiscal que Diante de uma não conformidade ou várias de mesma natureza dada em uma mesma ação fiscal será dever do fiscal a orientação do Operador de forma que a medida sancionatória seja a última ratio. Por certo existirá a mensuração do potencial de gravidade da infração mas em todo caso é dever primário da autoridade acolher o operador para retorno ao objetivo normativo e não punir a qualquer custo. A exemplo a GTAR têm o formulário NCIA, onde encontrando discrepâncias de aeronavegabilidade determina prazo para correção sem necessariamente se valer de sanções, aproximando os interesses da administração e administrado.

Proposta:

**Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022**  
**Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.**

Art. 17. Diante de uma não conformidade, deve a autoridade orientar o Operador pelo saneamento desta, sendo desnecessária a aplicação de medida sancionatória caso demonstrado a correção ou se aquele entender que as condições de segurança estão mantidas em nível aceitável. Parágrafo único: O pronto saneamento ou em prazo determinado, ilide a lavratura de auto de infração.

Motivo:

Necessário determinar o potencial da gravidade factual. Por certo a omissão total de um registro não há de ser equiparada a simples correção. Mas em todo caso o saneamento eficaz há de ser respeitado. Entende-se por saneamento eficaz a correção que a tempo evitou que o registro não preenchido ou mau preenchido fosse referência para uma finalidade, ou sendo referência pouco a influenciou. Caso não puder ser efetivado o saneamento eficaz ante a motivação empregar um único valor para totalidade de registros de mesma natureza do qual a Resolução 472/18 já positiva.

Proposta:

Art. 17A Caso o registro controverso não seja possível de saneamento eficaz e promover detimento dos níveis de segurança do voo poderão determinar início de processo administrativo sancionador.

Art. 17B As infrações verificadas em uma mesma ação fiscal de igual natureza serão computadas como infração singular computada no patamar médio determinado na Resolução 472/18.

Dispositivo a ser alterado:

Art. 18. Sem prejuízo do disposto no art. 14, as providências administrativas sancionatórias decorrentes do descumprimento desta Resolução, ou do dever de prestar informações aos agentes da ANAC para a sua apuração, estão previstas no Anexo a esta Resolução, e serão dirigidas às pessoas físicas e jurídicas envolvidas na operação e manutenção de aeronaves conforme classificação nos seguintes grupos: I - Grupo I: aeronaves experimentais que não sobrevoam área densamente povoadas; e aeronaves em operação aeroagrícola em proveito do próprio operador; II - Grupo II: aeronaves experimentais que sobrevoam área densamente povoadas; aeronaves utilizadas em operações sob o RBAC nº 90; aeronaves utilizadas na prestação de Serviço Aéreo Especializado (SAE); e outras aeronaves não relacionadas nos demais grupos;

III - Grupo III: aeronaves utilizadas em programas de propriedade compartilhada; e aeronaves utilizadas em operações sob o RBAC nº 135; e IV - Grupo IV: aeronaves utilizadas em operações sob o RBAC nº 121

Motivo:

Para este artigo, têm-se a justificativa pela ab-rogação, pois ao criar grupos e diferenciar os patamares do quantum sancionatório, distingue operadores e cria precedente perigoso para onerar de forma desproporcional aqueles que por sua culpa cometem os fatos infracionais previstos. De qualquer modo é indevida a cobrança de forma distinguir um operador de outro intuito persona. Antes a ANAC deve acentuar as ações fiscais aos operadores que julga de maior risco e não transferir ao Operador o ônus de sua falta de fiscalização. A lógica de diferenciar operadores poderia ser vista pelo critério da igualdade. Apesar os desiguais de forma desigual contudo essa premissa não pode garantir no caso concreto a existência de desigualdade se assim o fosse o Código de Trânsito Brasileiro já teria adotado tal relação. Logo cabe a ANAC em ação fiscal elevar o espaço amostral dos grupos que julga com maior risco ou interesse público e não impor sob tese de igualdade a promoção de injustiça.

Proposta:

Remoção

Dispositivo a ser alterado:

Art. 19. A sanção de multa será expressa em moeda corrente, calculada a partir do valor intermediário para a hipótese e respectivo grupo, constante do anexo a esta Resolução. § 1º Na graduação da sanção de multa serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes do caso concreto, na forma e procedimento dispostos no regulamento geral. § 2º O valor da multa será de: I - 60% do valor mencionado do caput, se houver preponderância das circunstâncias atenuantes; II - 150% do valor mencionado do caput, se houver preponderância das circunstâncias agravantes; ou III - 100% do valor mencionado do caput, no caso de as circunstâncias se compensarem. § 3º Os operadores que, à época dos fatos, tiverem implementado o meio digital para o registro de informações do diário de bordo, farão jus ao redutor de 50% do valor da multa e/ou dos prazos de suspensão punitiva do Certificado de Aeronavegabilidade (CA) da aeronave.

Motivo:

A Resolução 472/18 deve ser a fonte de consulta primária, impor infrações em normas esparsas torna difícil a compreensão do administrado da forma de conhecer e se defender. Nesta Resolução já informa o método de análise das atenuantes e agravantes. Sobre o incentivo ao uso do diário de bordo digital, quem implementar pagará multa menor, promove uma diferenciação de tratamento em razão da forma, mas qual a motivação lógica

Proposta:

**Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022**  
**Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.**

Art. 19. A sanção de multa será expressa em moeda corrente, calculada a partir do valor intermediário previsto na Resolução 472/18.

Dispositivo a ser alterado:

Art. 22. Esta Resolução entra em vigor em [primeiro dia útil do mês subsequente da aprovação].

Motivo:

Necessário período de vacatio adequado quando há alteração de norma basilar e valoração para que a sociedade possa se adaptar ante a mudança, a exemplo para aqueles operadores que decidam utilizar o diário de bordo eletrônico.

Proposta:

Art. 22. Esta Resolução entra em vigor em um ano a contar da sua publicação.

Outras recomendações:

A Resolução vigente deve conceituar a Hora de voo como assim fazia a IAC 3151.

Existem aeronaves que não possuem intervenções de manutenção por poucos ou por ciclos neste caso é interessante positivar que a falta destes itens para tais programas de manutenção não ensejarão lavratura de Auto de Infração.

Sendo o Diário um dos registros mas não o único com relação a manutenção é interessante positivar formas alternativas de demonstração de cumprimento de requisitos como apresentação de cadernetas ou outros documentos solenes.

Em relação à tabela de ocorrências:

1 Parecer: O art. 172 do CBA alterado pela Lei 14.368/22 outorgou a Autoridade Aeronáutica uma carta em branco no que diz respeito ao preenchimento do Diário De Bordo. Confiando o legislativo na idoneidade e expertise da Agência Reguladora. Contudo os Patamares de modo geral de valores que incidem para cada registro, cada evento ou cada hora de fato aliança o operador doloso com vontade livre e consciente de ocultar e induzir a erro conduto arrasta consigo o Operador que por descuido passível ao homem médio pode ser cometido de forma culposa. Assim a discussão já levantada neste em outro momento, não se pode punir mau a todos afastando o princípio educativo da sanção, pois no final afastará os empreendedores da aviação como um todo. Estamos falando do setor mais regulado do mundo atrás apenas da Energia nuclear, por óbvio erros acontecem. A forma de tratar estes erros impondo sanções desproporcionais ao fato ensejador não parece razoável. Vamos ao exemplo um piloto agrícola dentro da nacelle do avião em um sol de 32º C no Mato Grosso do Sul, preenchendo o diário de bordo ao final da jornada erra o preenchimento inserindo o número 1 onde deveria ser um 7. Temos 6 horas que multiplicadas por R\$ 4.000,00 irá resultar em uma sanção de R\$ 24.000,00! Se considerar esta aeronave um EMB 201A (Ipanema) temos a segurança de afirmar que de forma líquida o Operador Aéreo não faturou sequer R\$ 4.000,00. Não obstante ainda existe medida adicional, ou seja, você erra uma vez e se reiterar o erro em cinco anos corta-se as asas. Com todo respeito mas imagine se os legisladores da ANAC editassem o Código Penal? Recomendo a leitura do livro Tratado a Tolerância de Voltaire. Este Parecer estende sua teologia aos próximos no que couber, principalmente no tocante ao quantum sancionatório e medida adicional.

2. Parecer: Por certo a omissão de registro ou o registro de voo inexistente são os patamares mais gravosos que pode recair sobre o tema. Contudo como reportado ainda assim é necessário dissociar a conduta dolosa da culposa. A rotina do piloto pode ensejar preenchimento deste documento em local mais seguro como hotel ou mesa em saguão. Neste sentido a nossa proposta do art. 17. Se for possível a correção e este saneamento nenhuma medida adicional deve ser tomada. Caso o operador demonstre com acervo probatório ser costumaz e omite de forma dolosa obtendo a vantagem desta logo uma medida mais coercitiva há de ser tomada. Mas de forma que o edique e traga-o para a conduta desejável.

3. Parecer: Discrepâncias técnicas de menor gravidade são carreadas diretamente para o momento de inspeção da aeronave. As de maiores gravidades determina a aeronave em solo geralmente estas são as escrituradas como meio de amparar o próprio tripulante ante ao reporte formal que o Diário confere. Não deveria em meu modo de ver ser uma obrigação, mas sim uma conscientização que cada tripulante na diletação do seu ofício deve cultivar.

4. Parecer: Multa-se por não escrutar a discrepância e multa-se por não garantir que não houve uma discrepância. Ora há de se ter coerência normativa. Existem outros documentos que abarcam as discrepâncias técnicas como Cadernetas não sendo o diário o único meio de demonstração destas ou de seu cumprimento.

5. Parecer: O Registro primário de manutenção há de ser efetivado na Parte II da caderneta correspondente. Esta sanção incentiva o não preenchimento do Diário, afinal se sujeitar a multa de R\$ 8.000,00 por anotação indevida em um trike ou paulistinha é difícil de se conceber. Noutro ponto a Resolução 472/18 já positivou tais condutas referente a manutenção de aeronaves não sendo correto duplicar o tipo infracional ainda mais com valores diferentes (segurança jurídica). A propósito o piso salarial de um Mecânico de Manutenção Aeronáutica está pouco acima do R\$ 2.000,00 ou seja aplicar sanção de R\$ 8.000,00 ou R\$ 100.000,00 o resultado será fatalmente a dívida ativa. Aviação se melhora na base, nos CIACs e não em multas.

6. Infração já existente na Resolução 472/18 referente ao preenchimento com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização. A positivação deste tipo infracional na norma gera insegurança jurídica e é ao meu ver particular. Remoção integral de seu texto. Outro ponto apercebe-se o interesse em coibir operações de taxi aérea ou de linha aérea com

**Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022**

**Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.**

dados inadequados. Tal coerção como dito já está positivada. Interessante a reflexão do que houve de tão grandioso no setor que ensejou a mudança ou concepção dos patamares de multa em cinco anos da Resolução 457/17 para elevar 500% a sanção e agravar com medidas adicionais. É um estudo que apreciaria conhecer a este operador do direito.

7. Incoerente a sanção vez que quem preenche a informação de apresentação é o próprio tripulante.
8. Parecer: Aplicável predominantemente a aviação de transporte, acredito ser matéria da Resolução 472/18.
9. Parecer: Guardado o devido tema é o mesmo Parecer do item 1.

10. Parecer esta é a mesma infração do item 8 com a agravante de obter vantagem para outrem em via de obter experiência. Apesar de ser infração cuja natureza se evidencie no diário é de melhor tom carrear esta condição para a Resolução 472/18 e desenvolver dentre os tipos já previstos o correto enquadramento. Infelizmente a experiência nos demonstra que a prática de lançamento indevido de experiência para outrem era comum. Muitos pilotos lograram formação com menor experiência prática e hoje observamos a ANAC intentando suspender ou cassar habilitações que pairam a referida dúvida, pilotos que já superaram em número as horas controversas e em que pese há de ser punida sua atitude pretérita não ilide o profissional que está formado. A sociedade em nada recupera pela suspensão ou cassação intempestiva destes profissionais. Em nosso ver caberia ao caso o previsto no art. 163 do CBA para os casos já consumados.

**Resultado da Análise:** contribuição não aproveitada

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

No tocante às providências administrativas previstas no Anexo da proposta, informa-se que tal dispositivo foi suprimido em virtude da publicação das Resoluções nº 761 e 762 que versam, respectivamente, sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

Tais dispositivos estão em linha com as iniciativas de promoção da responsabilidade prevendo, para além de sanções financeiras, incentivos e ações voltadas à cessação de condutas que comprometem a segurança operacional. As medidas com efeitos pecuniários aplicam-se às ocorrências mais graves.

Esse mecanismo está em consonância com as diretrizes de atuação da Agência, no sentido de privilegiar os mecanismos de incentivos ao cumprimento voluntário de requisitos e observando a proporcionalidade das medidas para o alcance dos resultados esperados.

**Itens alterados na proposta:**

Capítulo VI e Anexo, sobre providências administrativas, foram excluídos da proposta, sendo tratados no âmbito da Resolução nº 761 e 762, já publicadas.

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

**CONTRIBUIÇÃO N° 172 – EXTERNA AO SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 011/2022**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> REINALDO EGAS <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> <b>Tipo de contribuição:</b> Outros
---	--

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

---

**Justificativa:**

Considerações sobre a Análise de Impacto Regulatório e proposta de norma

Faço respeitosamente algumas considerações e críticas à AIR e proposta de Resolução em substituição à Resolução 457.

Este documento possui informações obtidas em sistemas e fontes não públicas, e por essa razão não foi enviado pelo sistema de audiência pública dedicado ao público externo.

Solicito que o documento seja mantido como restrito, ou que as informações restritas sejam tarjadas.

Este documento apresenta minha opinião honesta, baseada na minha experiência prévia e nas evidências aqui apresentadas. Este documento não representa o posicionamento da Gerência onde estou atualmente lotado.

As críticas e problemas retratados aqui têm por único objetivo contribuir com a Análise de Impacto Regulatório, cujo início ocorre justamente no estudo da situação-problema, suas causas e consequências.

Competência para proposição do tema normativo

O processo foi instaurado em Abril/2020 e a primeira nota técnica e relatório de AIR foram emitidos em Dezembro/2021 e todos os atos foram praticados exclusivamente na Superintendência de Padrões Operacionais. O cerne das proposições é a fiscalização de operadores, pilotos, mecânicos de manutenção aeronáutica e organizações de manutenção quanto ao preenchimento do diário de bordo e às infrações associadas ao preenchimento incorreto de forma culposa ou dolosa, incluindo infrações que envolvem fraudes e atos ilícitos.

Nesse contexto, destaco os seguintes trechos do regimento interno da ANAC, conforme reestruturação ocorrida em Agosto/2020:

"Art. 34. À Superintendência de Padrões Operacionais compete:

I - submeter à Diretoria Colegiada projetos de atos normativos sobre padrões operacionais relacionados à certificação e fiscalização, no âmbito operacional, de operadores aéreos, de operações aéreas, de transporte de artigos perigosos, de organizações de manutenção e de fatores humanos relacionados às operações aéreas;"

"Art. 36. À Superintendência de Ação Fiscal compete:

(...)

XIV - submeter à Diretoria proposta de ato normativo sobre Ação Fiscal, Inteligência, Gestão de Crises e Assistência a Vítimas em caso de acidentes aeronáutico; e

(...)

§ 3º A SFI é o órgão da ANAC responsável pelas ações fiscais, que são fiscalizações para reprimir atos ilícitos no que concerne as competências da ANAC."

"Art. 41-A. À Superintendência de Pessoal da Aviação Civil compete:

I - submeter à Diretoria Colegiada projetos de atos normativos sobre padrões operacionais relacionados à certificação e fiscalização (...) de pessoas integrantes do cenário operacional;"

Assim, sendo assunto que afeta a fiscalização em competências da SPO, SFI e SPL, as três superintendências deveriam ter proposto a alteração da Resolução 457 conjuntamente.

Assim, recomendo o envolvimento da SFI e SPL na AIR.

Problemas identificados

O Relatório de AIR identificou a seguinte situação problema:

"Constatou-se que a situação-problema pode ser definida essencialmente como a ausência de proporcionalidade nas medidas administrativas tomadas ante a identificação de infração à regulamentação do diário de bordo presente na Resolução nº 457/2017.

## Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022

### Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

Como consequências para o problema identificado, tem-se:

- Aplicação de multas por vezes excessivas e desproporcionais, sem a devida ponderação sobre a criticidade da não-conformidade;

- Aplicação de penalidades insuficientes em alguns casos;
- Desincentivo ao correto registro, ou diminuição da propensão dos regulados a corrigirem eventuais erros de registro no Diário de Bordo;
- Alta da carga de trabalho para a ANAC para o tratamento dos processos administrativos sancionatórios, sendo tal processo extremamente custoso para a ANAC; e
- Alocação inefficiente de recurso na ANAC.”

Sobre a situação-problema, concordo parcialmente com o problema identificado. Não há ausência de proporcionalidade. As infrações são (ou deveriam ser) contabilizadas por registro.

Ainda, no caso de múltiplas ocorrências, o valor da multa é fortemente atenuado pelo dispositivo da infração continuada (Art. 37-A e 37-B da Resolução ANAC nº 472/2017, com alterações) – por exemplo, no processo 00066.507356/2016-81, a multa aplicada em segunda instância de R\$ 2.867.000 foi reduzida a menos de 5% desse total, para R\$ 132631,07, valendo-se desse benefício.

Por outro lado, concordo que hoje a Resolução 457 não diferencia o valor da multa de acordo com o registro afetado nem com a quantidade de ocupantes ou pessoas e bens no solo expostos aos perigos decorrentes das infrações.

Sobre as consequências identificadas, discordo dos seguintes pontos:

- “Aplicação de multas por vezes excessivas e desproporcionais”: Discordo dessa conclusão. Em consulta ao Painel de Gestão da ASJIN, Indicadores, todas as multas aplicadas desde 2017 tendo como fundamento a Resolução 457 totalizam R\$ 629.020 e a maior multa aplicada é de R\$ 26.600. Ademais, a maior multa foi aplicada antes da alteração da Resolução 472 que introduziu a infração continuada, conforme processo 00058.017926/2019-97. Assim, não há nenhuma multa com valor exorbitante aplicada com base na Resolução 457. Essa situação pode até existir para outras infrações contabilizadas por operação, mas abrange um problema regulatório bem mais amplo que o tratado aqui;
- “Desincentivo ao correto registro, ou diminuição da propensão dos regulados a corrigirem eventuais erros de registro no Diário de Bordo”: todo profissional da aviação civil que possui algum tipo de licença recebeu instrução e sabe que os registros fazem parte de seu trabalho e sabe da importância em realiza-los corretamente. Não se pode falar em desincentivo quando se trata de uma obrigação básica dos profissionais. Ademais, a ANAC tem adotado iniciativas para a identificação e relato de erros, como no caso da proposta de resolução para programa de notificação de desvios da Consulta Pública 4/2022, prevenindo que sejam objeto de processo sancionatório.

Feitas essas considerações, considero que os problemas abaixo estão relacionados às medidas administrativas **aplicáveis à regulamentação do diário de bordo**:

- Distorção do conceito de “por registro” na Agência. Sempre considerei que a incidência “por registro” é contabilizada por cada vez que o registro deve ser realizado, o que para mim e muitos colegas é evidente (por exemplo, os registros que são feitos para cada voo, por voo, os registros que são feitos por dia, para cada dia, etc.) Todavia, acredito que em função de processos sancionatórios com valores de multa muito altos, o termo “por registro” foi tratado como “por página de diário de bordo” (como na Nota Técnica nº 13/2016/ACPI/SPO (SEI 1397766), ainda anterior à Resolução 457), ou por dia, como no processo 00058.046142/2020-18 (voos não registrados em diário de bordo) ou como no processo 00058.031110/2018-95, que apesar de não ser relacionado ao diário de bordo, é correlato no sentido de que foi autuado considerando uma infração por voo, sendo decidido pela Diretoria reduzir a multa aplicada, considerando uma infração por dia (vide voto). **Considero esse tipo de distorção extremamente prejudicial à isonomia de tratamento aos regulados e à transparência**, ao interpretar a norma caso a caso, esquecendo-se que em muitos outros processos o mesmo benefício não foi dado - ao invés de simplesmente revisar a norma para deixar o termo claro. É essencial que o regulado saiba exatamente e previamente qual o impacto de sua conduta.

- Uma série de fraudes são realizadas utilizando o diário de bordo:

- o Ocultação de voos, notadamente operações proibidas ou ilícitas;
- o Simulação de deslocamento para organização de manutenção, associado com o registro fraudulento da manutenção que seria necessária;
- o Registro de voos não realizados com propósito de creditar horas de voo ou de instrução (“horas BIC”);
- o Registro de tripulante que não realizou o voo, ocultando o tripulante que efetivamente estava a bordo mas que não o poderia;
- o Ocultação de panes e discrepâncias como política da empresa, evitando o cancelamento de voos que, pela regulamentação vigente, não poderiam ser realizados;
- o Registro retroativo de panes e de sua correção, somente as registrando após sua correção, dando uma aparência de legalidade durante a fiscalização.
- A regulamentação vigente não pondera a duração do voo e a quantidade de ocupantes e pessoas e bens no solo na penalidade aplicada;
- Grande número de extravios e furtos de diários de bordo, indicando ocultação de registros obrigatórios para prevenir a apuração de infrações; e
- A Resolução 457 prevê no Art. 16 que a multa será aplicada ao operador da aeronave e ao profissional responsável pelo registro, todavia a SPO tem interpretado que somente o profissional deve ser punido, “por ausência de previsão legal para a autuação do operador aéreo por falta de preenchimento nos diários de bordo após a vigência da Resolução nº

## Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022

### Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

457/2017”, como por exemplo no processo 00058.046143/2020-54. Tanto piloto quanto operador são responsáveis no preenchimento adequado do diário de bordo, o piloto em razão de ele realizar o voo e o operador em razão de sua responsabilidade manutenção da condição aeronavegável, conforme parágrafo 91.403(a) do RBAC 91. Sem o preenchimento correto do diário de bordo, é perdido o controle total de horas e de discrepâncias existentes e resolvidas, perdendo-se a condição aeronavegável. Ademais, a interpretação vigente atribui ao piloto, normalmente empregado do operador, as consequências de ações que muitas vezes são decorrentes de interesse único do operador, por exemplo, a ocultação de discrepâncias.

Adicionalmente, os problemas seguintes sancionatórios se inserem num escopo muito mais amplo e deveriam ser considerados:

- Longíssimo prazo do processo sancionador, estimulando a conduta infracional;
- Baixíssimo índice de pagamento das multas (por exemplo, para as infrações capituladas na Resolução 457, o índice é de 30%), sem nenhum efeito sobre os serviços prestados pela ANAC mesmo em dívida ativa;
- Despadronização na atuação entre as unidades de julgamento de autos de infração e dentro da mesma unidade de julgamento. Por exemplo, os seguintes processos tratam do mesmo contexto fático, mas foram julgados de maneira totalmente distintas:

o Processo 00058.046146/2020-98: trata de 90 operações remuneradas realizadas por piloto violando sua licença de piloto privado. Julgado pela SPL com multa para todas as 90 ocorrências notificadas no AI – multa de R\$ 108.000, sem aplicação de infração continuada.

o Processo 00058.046153/2020-90: trata das mesmas 90 operações, mas em relação às infrações cometidas pelo operador ao prestar serviço remunerado de lançamento de paraquedistas sem a autorização SAE requerida. As provas que caracterizam os voos são absolutamente as mesmas, inclusive ambos processos possuem o mesmo relatório de ocorrência, em atendimento ao Art. 17 da Resolução 472. Desta vez julgado pela SPO, foi aplicado o benefício da infração continuada, mesmo no processo havendo evidência de dolo do operador, que não apenas não registrou tais voos em diário de bordo como também incluiu um voo que não existiu entre o último local de pouso registrado e local onde a aeronave foi encontrada. Resultou em multa de R\$ 19.922,35;

o Processo 00058.046142/2020-18: trata de 101 voos não registrados pelo piloto em diário de bordo, no mesmo contexto fático anterior, incluindo os mesmos 90 voos anteriores. Foi julgado também pela SPO, mas desta vez considerou apenas uma infração por dia e ainda desconsiderou qualquer publicação em redes sociais sob alegação de ausência de confiabilidade nas informações, resultando em 33 ocorrências, às quais ainda foi aplicado o benefício da infração continuada. Resultou em multa de R\$ 14.237,82.

o Ou seja, dentro da mesma unidade julgadora, no mesmo contexto fático, em um processo foi considerada apenas uma infração por dia, desconsiderando voos comprovados apenas por informações de redes sociais; e em outro processo cada voo foi considerado individualmente uma infração e, incluindo também os mesmos voos comprovados somente a partir de redes sociais;

o Não bastasse, todos esses processos e outros no mesmo contexto fático envolvem supostos atos ilícitos e, no meu entendimento, deveriam todos ser julgados pela SFI.

A partir do exposto acima, a Resolução 457 é apenas uma parte de um problema muito maior relativo ao processo sancionatório na Agência, e que deveria ser atacado como um todo, e não de forma pontual.

Ainda sobre os problemas identificados na AIR, no relatório as fontes de dados constam apenas em notas de rodapé da Nota Técnica 17, sem nenhum arquivo complementar, registro de reunião ou outros documentos de suporte e evidências. Algumas justificativas estão totalmente sem comprovação no processo, por exemplo, de que são raros os casos em que a sanção de suspensão de CA tenha sido aplicada, onde há apenas uma nota de rodapé mencionando “[72] Registros e base de dados existentes até maio de 2021”. Considerando que a motivação para as alterações vem dos processos sancionadores, seria esperado no mínimo um levantamento estatístico para justificar os problemas mapeados no processo.

Alternativa de ação recomendada na AIR

Além da opção de não-ação, foi proposta uma alternativa consistindo de inúmeras alterações, resultando numa nova resolução em substituição à Resolução 457. Sobre os aspectos sancionatórios, considero **positivas** as seguintes medidas:

- Criar grupos de complexidade, estratificando o valor da multa. Alternativamente, isso poderia também ser feito pelo peso máximo de decolagem ou capacidade de carga (payload) ou passageiros;
- Especificar claramente a dosimetria (por hora de voo, por ciclo, por voo, etc.);
- Prever sanções por hora de voo – isso traz maior proporcionalidade, já que a multa acompanha a duração da exposição ao perigo, e facilita muito a instauração do auto de infração, bastando computar a diferença entre as horas de volto no final e no início da situação infracional. Todavia, é importante que isso se estenda para todas infrações medidas por voo, mantendo como alternativa, na impossibilidade de cálculo das horas de voo, o cômputo por voo.

Considero os seguintes pontos **negativos**:

- Tentativa de prever as possíveis condições irregulares, o que certamente será incompleto. Sugiro simplesmente listar o valor das multas por tipo de informação incorreta ou faltante;

**Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022**  
**Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.**

- Na dosimetria, misturar critérios (por exemplo, horas ou ciclos), sem especificar qual prevalece;
- Não prever dosimetria por hora de voo nos casos em que a infração é por voo, como justificado acima;
- Não prever medidas explicitamente mais rígidas para condutas dolosas ou fraudulentas;
- Condicionar a aplicação da penalidade a outras infrações, por exemplo, na ocorrência 1 do Anexo À Resolução, o condicionante “com efetivo prejuízo à manutenção do equipamento” é, na verdade, indicar que a infração ao diário de bordo resultou em infração decorrente do descumprimento da Subparte E do RBAC 91. Além disso, tais condicionantes tornam a emissão do auto de infração muito mais custosa, pois depende de produção de provas adicionais, bem como o julgamento desses autos;
- Colocar critérios subjetivos sem qualquer diretriz sobre sua aplicação, especialmente:
  - o “a depender da gravidade da conduta”
  - o “a critério da ANAC”
  - o “conforme avaliada pela área técnica”

Tais critérios somente vão agravar a despadronização no julgamento dos autos de infração como identificado e ilustrado acima.

- Sobre o “Art. 17. Diante de uma não conformidade, pode a autoridade decidir pela não aplicação de medida sancionatória, se entender que as condições de segurança estão mantidas em nível aceitável e que medida adicional às já tomadas no caso em concreto é desnecessária.” Esta medida é excessivamente discricionária. Pelo texto, por exemplo, um piloto que não tenha registrado uma discrepância e é alvo de fiscalização poderia simplesmente registrá-la e assim o nível de segurança estaria assegurado. Assim, não haveria qualquer efeito educativo para prever novas ocorrências.

- Sobre o “Art. 20. Independentemente da decisão no processo sancionatório, a área técnica irá propor as medidas que entender necessárias para a correção dos registros do diário de bordo, ou quaisquer outras medidas de segurança adicionais, que não terão natureza de sanção, mas de manutenção da condição de segurança do equipamento em nível aceitável.” Este Artigo é redundante com a Resolução 472, que já prevê quais são as medidas administrativas e já é clara em separar as preventivas e cautelares das sancionatórias. Sugiro remover.

Ainda, há que se fazer a seguinte ponderação: o diário de bordo é a ferramenta que permite identificar, em qualquer dia, as horas totais da aeronave e sua localização, sendo essencial para assegurar o controle de aeronavegabilidade e para fiscalizar o passado da aeronave. Assim, o diário de bordo é prova para inúmeras infrações previstas no próprio Código Brasileiro de Aeronáutica ou nos RBAC 91, 61 e outras normas infralegais, seja pelo registro existente ou pela ausência desse registro. Logo, as infrações relacionadas ao preenchimento do diário de bordo estão inseridas num contexto fiscalizatório muito mais amplo.

Em suma, os problemas identificados no processo e demais problemas que considero relevantes e que não foram mapeados dificilmente serão solucionados com as alterações propostas. As alterações aumentam a complexidade do processo sancionatório, aumentando ainda mais o custo desse processo que já é altamente oneroso. Vejo também tendência em aumentar o volume de autuações, existindo mais hipóteses de infração descritas na norma, e o valor individual das multas, mesmo mais baixo em alguns casos, não resultará em valores totais significativamente mais baixos.

Ainda, a motivação inicial do tema, oriunda de multas desproporcionais e desarrazoadas, não foi comprovada no processo, sendo que tanto o total de multas aplicadas quanto o maior valor de multa já aplicado são perfeitamente razoáveis. Pelo contrário, o benefício da infração continuada resultou em reduções imensas no valor das multas.

Esse problema original deveria ser explorado de forma mais ampla, abrangendo infrações capituladas em outros normativos, bem como o próprio processo sancionatório da ANAC que hoje possui problemas bastante relevantes.

Permaneço a disposição para quaisquer esclarecimentos.

Atenciosamente,

REINALDO GIUSTI EGAS

Especialista em Regulação de Aviação Civil

**Resultado da Análise: contribuição não aproveitada**

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição.

A respeito das competências, entende-se que a competência primária sobre o diário de bordo é da SPO.

No caso da SPL, entender que qualquer projeto de ato normativo sobre padrões operacionais relacionados a certificação e fiscalização de "pessoas integrantes do cenário operacional" precise envolver a SPL implicaria que praticamente qualquer AIR desenvolvida na ANAC necessitaria envolver a SPL, pois praticamente toda a regra envolve o cumprimento por

## Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022

### Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

pessoas "integrantes do cenário operacional". Ainda que a SPL seja responsável pela certificação de pessoas como pilotos e mecânicos de manutenção aeronáutica, bem como pela fiscalização sobre o processo de certificação, as ações que tais pessoas executam ao longo de sua atividade profissional já não são matéria eminentemente de competência da SPL. Igualmente, sobre a SFI, pode haver ação fiscal sobre diferentes assuntos regulados pela ANAC. No entanto, esse fato não torna necessário que qualquer projeto de ato normativo que possa vir a ter relação com ação fiscal envolva a SFI.

Ainda assim, entendemos que cabe à Diretoria um posicionamento final sobre a matéria, enquanto responsável pela regulação a ser emitida. Assim, se entender necessário (o que não consideramos ser o caso), a Diretoria poderá, antes de tomar a decisão, consultar as outras áreas da ANAC - assim como poderia ter feito antes da submissão à consulta pública, se achasse necessário.

A respeito das consequências identificadas, entendendo que não é possível afirmar - a partir meramente dos valores de multas apresentados (total de R\$ 629.020 com fundamento na Resolução nº 457, sendo a maior de 26.600) - que não haveria multas excessivas e desproporcionais (como pretende a contribuição, ao discordar da AIR), sem entrar no mérito de qual foi o motivo da multa. Se há uma multa de mil reais, por uma falha no preenchimento do diário de bordo que não traria consequência à segurança operacional, essa multa pode ser excessiva e desproporcional. Para avaliar se é excessivo ou desproporcional, não se pode somente avaliar o valor absoluto - mas sim a sua relação com a conduta geradora da multa aplicada e especialmente o nível dos riscos associados a essa conduta.

Quanto ao "Desincentivo ao correto registro, ou diminuição da propensão dos regulados a corrigirem eventuais erros de registro no Diário de Bordo", não se trata somente de analisar a situação padrão de profissionais executando suas obrigações básicas, mas de reconhecer que, às vezes, durante esse trabalho, se deparam com situações de descumprimento (sejam próprias, por desconhecimento, ou de terceiros) que ensejariam a necessidade de correção - eventualmente com necessidade de interação com a ANAC para que a situação seja corrigida. E nesse contexto, os valores desproporcionais e outros aspectos da Resolução nº 457 prejudicariam eventual propensão à correção.

Ademais, observa-se que a AIR é anterior à citada Consulta Pública 4/22.

Com relação a possível distorção e prejuízo à isonomia dos regulados e à transparência, entendemos que a resolução proposta poderia ajudar a padronizar a forma de aplicação da multa - reduzindo esses problemas.

Com relação à forma de aplicação de autos de infração "por registro", concordamos que a eventual aplicação diferenciada em processos distintos pode prejudicar a isonomia de tratamento dos regulados, se não houver particularidade em cada caso que justifique a diferenciação. Nesse sentido, ~~na~~ resolução proposta foi editada de modo a remeter a preocupação trazida às Resoluções nº 761 e 762 que versam, respectivamente, sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da ANAC e sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas. Tais atos são os que acomodam a metodologia de aplicação de autos de infração, cômputo acerca da recorrência, fatores agravantes e atenuantes.

Com relação às eventuais fraudes que seriam praticadas utilizando o diário de bordo, entendemos as dificuldades em caracterizá-las, mas entendemos que tal situação está menos associada à resolução propriamente dita do que à dificuldade intrínseca de fiscalizar tudo o que diz respeito à aeronave e ao registro, uma vez que é impossível à autoridade estar presente em todas as situações (por exemplo, para identificar que uma discrepância não foi registrada no diário de bordo no momento da identificação). As formas de identificação podem ser tratadas pela agência, em seus procedimentos. Acerca da identificação e tratamento de tais situações, deve-se remeter às Resoluções nº 761 e 762 supracitadas.

Com relação à crítica de que a multa seria normalmente direcionada ao piloto, normalmente empregado do operador, mesmo quando decorrente de interesse único do operador, novamente deve-se remeter às Resoluções nº 761 e 762 pois versam sobre método de identificação do(s) autor(es) da infração e dispõe sobre valores diferenciados de acordo.

Com relação aos potenciais problemas citados, como prazo do processo sancionador e índice de pagamentos de multas, ainda que existam, não vemos qual seria a relação direta com o processo e a proposta apresentada. Em outras palavras, é natural que uma proposta não abarque todos os problemas relativos a um determinado assunto (por isso há uma delimitação do escopo do processo); entendemos que uma crítica que prejudicaria a continuidade da proposta seria se ela não melhora o que se propõe a resolver (ou não atinge a maior melhoria possível, no aspecto que se propõe a resolver) ou ainda se piora algum outro aspecto não considerado - que não parece ser o caso.

**Comentado [ER17]:** Acho que caberia mencionar as 761 e 762, mas deixando a análise do mérito (se o que estava escrito antes no RAC permanece válido, de que se buscou esclarecer a forma de aplicabilidade da sanção, se por voo, por hora etc)

Relatório de Análise das Contribuições referentes à Consulta Pública nº 11/2022  
Proposta de resolução que regulamenta o diário de bordo de aeronaves civis brasileiras.

Finalmente, sobre os pontos negativos elencados:

- com relação a listar situações específicas consideradas como ocorrências que podem motivar providências administrativas sancionatórias, informa-se que -a proposta buscou alinhamento ao projeto prioritário de regulação responsável, ao estabelecer quais são as não conformidades que justificam tais providências. Fruto de tal projeto, foram publicadas as Resoluções nº 761 e 762 entendendo-se apropriado suprimir o Anexo da proposta visando não incorrer em eventuais pontos de atrito com o novo cabedal normativo.
- sobre alegada mistura de critérios (entre horas de voo ou ciclos), justamente visando não incorrer em eventuais conflitos normativos, supriu-se o Anexo a Resolução que trazia previsões sobre sanções de modo a que o tema seja unicamente tratado nas Resoluções nº 761 e 762.
- com relação à condicionante “com efetivo prejuízo à manutenção do equipamento”, concordamos com a observação, resultando na retirada dessa previsão da norma. Assim, reitera-se que a temática foi apartada do processo em tela sendo tratado nas Resoluções nº 761 e 762.

**Itens alterados na proposta:**

Capítulo VI e Anexo, sobre providências administrativas, foram excluídos da proposta, sendo tratados no âmbito da Resolução nº 761 e 762, já publicadas.