



RELATÓRIO DE AIR N° 14/2021/GTNO-GNOS/GNOS/SPO

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

1.1. O presente processo foi originado no Despacho GNOS n° 4301664, que determinou estudo relativo à proporcionalidade e efetividade das providências administrativas cominadas ante o descumprimento das obrigações de registro das informações e guarda do diário de bordo das aeronaves civis brasileiras.

1.2. O estudo é parte integrante do Projeto Setorial “Diário de Bordo: efetividade das providências administrativas”, incluído no Portfólio de Iniciativas Estratégicas da ANAC aprovado pela Portaria n° 3.049, de 28 de outubro de 2020 (SEI n° 4952042), que tem como objetivo principal o de maximizar a condição de conformidade dos regulados com o menor custo possível, tanto para a Administração quanto para os regulados.

1.3. A regulamentação referente ao Diário de Bordo das aeronaves civis brasileiras está atualmente estabelecida na [Resolução n° 457/2017](#). As providências administrativas ante o descumprimento das normas de preenchimento e guarda do diário de bordo estão previstas no Capítulo VI da Resolução, nos artigos 16 a 18, e compreendem hipóteses de sanções pecuniárias (multas), de suspensão do Certificado de Aeronavegabilidade (CA) da aeronave, e de suspensão ou cassação de licença do profissional responsável pelo registro da informação no diário de bordo.

1.4. 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 da Resolução.

1.5. De forma geral, percebe-se que a Resolução se aplica a uma multiplicidade de entes regulados e profissionais e as medidas administrativas previstas na norma se aplicam 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 (operações privadas, SAEs, transporte sob o RBAC n° 135 ou RBAC n° 121).

1.6. 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 n° 457/2017.

1.7. 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 ineficiente de recurso na ANAC.

1.8. Para atacar o problema identificado, foram propostas como alternativas a de "Não ação" (Alternativa 1) e "Alteração do regime de *enforcement* da Resolução nº 457/2017" (Alternativa 2).

1.9. A Alternativa 2, escolhida para tratar o problema regulatório, propõe alterar a Resolução nº 457/2017 com a definição de diversas condutas para as quais são previstas diferentes medidas administrativas sancionatórias, dependendo da classificação do agente infrator a ser enquadrado em 4 grupos. Com essa alternativa, busca-se o estabelecimento de mecanismos para garantir que esse sistema se mantenha ao longo do tempo: a proposta de um modelo de efetivação adequado à norma.

1.10. Como benefícios do projeto, espera-se (i) maior equilíbrio regulatório entre os diversos *stakeholders*; (ii) maior aderência voluntária à conduta conforme, pelo regulado; (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 índice de judicialização de processos.

2. INTRODUÇÃO

2.1. Este Relatório de AIR é baseado nos dados e informações detalhadas apresentados no estudo registrado na Nota Técnica nº 17/2021/GNOS/SPO (6645936).

2.2. O processo foi originado no Despacho GNOS nº 4301664, que determinou um estudo relativo à proporcionalidade e efetividade das providências administrativas cominadas ante o descumprimento das obrigações de registro das informações e guarda do diário de bordo das aeronaves civis brasileiras. Registre-se que o tema é objeto de Projeto Setorial da SPO intitulado “Diário de Bordo: efetividade e providências administrativas”, que compõe o Portfólio de Iniciativas Estratégicas da ANAC, instituído pela Portaria nº 3.049 de 28 de outubro de 2020.

2.3. A regulamentação referente ao Diário de Bordo das aeronaves civis brasileiras esteve na Instrução de Aviação Civil – IAC nº 3151 até 22/12/2017, quando foi substituída pela Resolução nº 457. A edição da Resolução teve como objetivo principal o de possibilitar a adoção do diário de bordo digital como ferramenta de registro das informações, tendo sido uma de suas premissas básicas a manutenção dos requisitos materialmente exigidos. Adicionalmente, as Portarias SPO/SAR nº [2.050/2018](#) e nº [3220/2019](#), detalham a forma de cumprimento dos requisitos da Resolução nº 457/2017 para os diários de bordo nas versões física e digital, respectivamente.

2.4. Os registros do diário de bordo têm papel essencial na garantia da manutenção da aeronavegabilidade da aeronave, assim como na segurança de sua operação.

2.5. Medidas administrativas previstas na Resolução nº 457/2017

2.5.1. Atualmente, as providências administrativas ante o descumprimento das normas de preenchimento e guarda do diário de bordo estão previstas no Capítulo VI da Resolução nº 457/2017, nos artigos 16 a 18, e compreendem hipóteses de sanções pecuniárias (multas), de suspensão do Certificado de Aeronavegabilidade (CA) da aeronave, e de suspensão ou cassação de licença do profissional responsável pelo registro da informação no diário de bordo.

2.5.2. No inciso I do art. 16, são cominadas multas nos valores de R\$ 1.600, R\$ 2.800, e de R\$ 4.000 (respectivamente nas condições de “atenuado”, “normal” e “agravado”) para a infração relativa a “Deixar de registrar informação de acordo com esta Resolução ou fazer de modo inadequado. Por registro”. Esse dispositivo da Resolução é de central importância no atual modelo. Tendo em conta que o diário de bordo é composto dos registros de informações requeridas na Resolução nº 457, cerca de 90% dos autos de infração lavrados por descumprimento a essa resolução têm a conduta tipificada nesse dispositivo.

2.5.3. Cabe também registrar que é na conjugação das normas trazidas na Resolução nº 457 e Resolução nº 472 (que são os diplomas que tratam, respectivamente, das normas atinentes ao diário de bordo e do rito do processo administrativo sancionatório), que estão todos os elementos que as instâncias julgadoras devem considerar para determinar a medida administrativa e a dosimetria de uma eventual sanção, em caso de se entender configurada uma infração. Por exemplo, no caso da aplicação de sanção de multa – isto é, caracterizada a infração em um dos dois incisos do artigo 16 da Resolução nº 457 – é no artigo 36 da Resolução nº 472 que estão os critérios para a identificação de circunstâncias atenuantes e agravantes, e definição, dentre as três hipóteses trazidas na Resolução nº 457 (atenuado, normal e agravado), do valor representativo ao caso em análise.

2.5.4. 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 (operações privadas, SAEs, transporte sob o RBAC nº 135 ou RBAC nº 121).

2.6. **Premissas**

2.6.1. No presente estudo, partiu-se da premissa de que as normas materiais presentes na Resolução nº 457/2017 já estabelecem adequadamente os padrões a serem observados, isto é, os requisitos relativos ao conteúdo que se exige que seja registrado no diário de bordo já endereçam a proteção adequada ao risco operacional que buscam mitigar.

2.7. **Nível de AIR**

2.7.1. Para este projeto, considerou-se suficiente que o presente estudo utilizasse um AIR Nível I, uma vez que a complexidade e significância do tema, conforme previstos na Matriz de Análise presente no Guia de AIR da ANAC, foram classificados como "Baixo-Moderado".

3. **ANÁLISE E DEFINIÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO**

3.1. **Contextualização da situação-problema e definição do problema**

3.1.1. A manutenção, ao longo dos anos, do arcabouço normativo que disciplina o preenchimento das informações dos diários de bordo das aeronaves civis brasileiras, assim como o conjunto de responsabilidades pelo fornecimento dessas informações e a sua guarda pode dar, à primeira vista, a ideia de que essa estrutura normativa não carece de aperfeiçoamento.

3.1.2. Há, contudo, evidências que dão a entender em sentido contrário – especialmente quando se trata da resposta da ANAC às não conformidades identificadas pela fiscalização da Agência.

3.1.3. Nesse sentido, cabe registrar a ocorrência de processos relativos a providências administrativas que dizem respeito aos registros de diário de bordo que tornaram evidente a ausência de proporcionalidade das sanções aplicadas, causando a percepção de um possível desbalanceamento na forma de atuar da Agência ante o não cumprimento da regulamentação.

3.1.4. Esse problema de fato não é recente. O desafio de se adequar as respostas da ANAC ante as não conformidades identificadas no preenchimento do diário vem sendo registrado há algum tempo, como pode ser visto na Nota Técnica nº 13/2016/ACPI/SPO (SEI 1397766), emitida em 2016. Na época, identificou-se a ausência de homogeneidade, na SPO, quanto à delimitação da conduta dessa espécie infracional, havendo casos em que se identificava, como passível de merecer a sanção cominada, o preenchimento incorreto de cada campo do diário de bordo.

3.1.5. Ainda em 2016, antes portanto da emissão da Resolução 457 (ou seja, sob a égida da antiga IAC 3151), estabeleceu-se na SPO como o critério mais adequado o de aplicar a penalidade pelo preenchimento incorreto de cada página do diário de bordo, registrando-se que “a autuação com base em cada lançamento inexato de cada campo do Diário de bordo pelos tripulantes, demonstra um excesso desta Agência, sendo a penalidade aplicada desarrazoada”. Contudo, a iniciativa, não surtiu o efeito esperado, uma vez que as decisões tomadas em sede de primeira instância vieram, em grande parte, a ser reformadas quando da apreciação do recurso dos interessados – resultando na majoração dos valores de multa aos regulados e, também, na percepção de sua desproporcionalidade.

3.1.6. Com a edição da Resolução nº 457/2017, a partir de seu art. 16, inciso I, firmou-se a regra de que a aplicação da sanção se daria por registro.

3.1.7. Um outro ponto relevante – e que não pode ser dissociado da questão anterior – é a da definição dos regulados a quem devem ser dirigidas as providências administrativas previstas na Resolução nº 457/2017. O art. 16 da Resolução apresenta a possibilidade de aplicação de multa ao operador de aeronave e ao profissional responsável pelo registro nos casos previstos no inciso I e II do citado artigo.

3.1.8. A partir da contextualização apresentada acima, verifica-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.

3.2. Identificação e análise das causas e consequências

3.2.1. Os seguintes fatores foram identificados como causas para o problema identificado:

- **Ausência de critérios diferenciadores da criticidade de cada registro:** atualmente a ausência ou desconformidade no registro de qualquer uma das informações referentes ao voo merece consequência semelhante, o que pode denotar um desequilíbrio nos instrumentos utilizados para o retorno ao estado de conformidade;
- **Ausência de critérios diferenciadores das operações:** o universo de pessoas e entidades reguladas pela Resolução nº 457/2017 é bastante diversificado, e estão engajados nos mais diversos tipos de operação. Considerando que as operações se diferenciam em termos de riscos de externalidades negativas e assimetria de informações, o tratamento indistinto desses regulados pode resultar em consequências excessivas para uns, e insuficientes para outros;
- **Ausência de critérios diferenciadores de operadores, pilotos em comando e responsáveis pelos registros de manutenção:** O regulamento alcança com a mesma providência operadores, pilotos em comando (via de regra preposto do operador), organizações de manutenção e mecânicos de manutenção aeronáutica. Considerada essa diversidade de atores, a Resolução não prevê critério que os diferencie: os valores de sanção atualmente dirigidos a operadores, tripulantes e responsáveis pela manutenção são, eminentemente, os mesmos.
- **Ausência de outros instrumentos de *enforcement*:** os instrumentos atualmente previstos na Resolução nº 457/2017 são de caráter unicamente punitivos. O uso dessa abordagem de forma exclusiva pode não ser o melhor caminho para que se obtenha uma postura cooperativa pelos regulados.

3.2.2. 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 ineficiente de recurso na ANAC.

3.3. Identificação dos agentes afetados

3.3.1. Como agentes afetados, foram identificados todos aqueles aos quais a Resolução nº 457/2017 se dirige:

- operadores aéreos privados e comerciais;
- tripulantes;
- responsáveis pela manutenção das aeronaves: organizações de manutenção e mecânicos de manutenção aeronáutica.

3.3.2. A ANAC também é um agente afetado na medida em que é responsável pela fiscalização da norma e adoção e tratativas afetas aos processos administrativos sancionatórios.

3.4. Delimitação da base legal de atuação da ANAC

3.4.1. Lei nº 7.565 de 19/12/ 1986, art. 289.

3.4.2. Lei nº 11.182, de 27/09/2005, artigos 5º, 8º incisos IV, X e XVI.

3.5. **Descrição dos objetivos**

3.5.1. O objetivo desse projeto é adequar os critérios de *enforcement* constantes na Resolução ANAC nº 457, de 20 de dezembro de 2017, que regulamenta o Diário de Bordo das aeronaves civis brasileiras, conferindo maior proporcionalidade às medidas administrativas aplicadas pela Agência, sem incorrer em diminuição dos níveis de segurança e buscando ao final atingir maior efetividade na aplicação da norma.

3.5.2. Esse objetivo está alinhado aos seguintes Objetivos Estratégicos da ANAC, previstos no “Plano Estratégico 2020-2026” da Agência:

- OE4: Desenvolver a cultura de cooperação e a integração no setor;
- OE5: Garantir a regulação efetiva para a aviação civil, de forma a permitir a inovação e a competitividade do setor;
- OE6: Fortalecer a gestão de riscos no sistema de aviação civil e a cultura de segurança;
- OE13: Promover a alocação de recursos de forma estratégica e efetiva.

3.6. **Abordagem dos riscos envolvidos no contexto do problema regulatório**

3.6.1. Não aplicável a AIR Nível I.

4. **IDENTIFICAÇÃO E IDEAÇÃO DE OPÇÕES DE AÇÃO**

4.1. **Mapeamento da experiência internacional**

4.1.1. A adoção das medidas administrativas sancionatórias em reação ao descumprimento de normas e regulamentos da aviação civil ampara-se na estrutura legal prevista, sobretudo na lei 7.565 de 1986 e na lei 11.182 de 2005. Por entender que as medidas sancionatórias relacionam-se intrinsecamente ao arcabouço legal de cada país e à sua estrutura de códigos, leis e normativos infralegais, e ainda dado que podem haver diferenças no sistema de responsabilização civil adotado por cada Estado, no presente projeto não foi realizado um mapeamento da experiência internacional atinente ao tema.

4.2. **Descrição das opções de ação consideradas, incluindo a opção de "não ação" e as possíveis combinações de opções**

4.2.1. Tendo em conta o problema apresentado neste Relatório de AIR, que essencialmente está relacionado à proporcionalidade na aplicação das providências administrativas, as alternativas regulatórias avaliadas foram as seguintes:

4.2.2. **Alternativa 1 - Não ação:** consiste na manutenção do cenário atual. Nessa hipótese, uma pequena parte dos problemas apresentados continuariam a ser solucionados por interpretação das áreas de decisão. Além do baixo alcance no tocante à questão da proporcionalidade, os altos custos envolvidos, o risco de inconsistência das decisões, e a alta taxa de judicialização das decisões da Agência permaneceriam existindo.

4.2.3. **Alternativa 2 - alteração do regime de *enforcement* da Resolução nº 457/2017:** incorporação na Resolução nº 457/2017 de um modelo contendo hipóteses mais específicas, permitindo maior diferenciação quanto à criticidade das condutas, às quais estariam associadas às respectivas providências administrativas, moduladas essas para cada grupo de regulados, considerando seu tamanho e tipo de operação.

4.2.4. Na **Alternativa 2** os regulados estariam distribuídos em 04 grupos, por terem uma razoável similaridade em termos de tamanho, complexidade das operações, risco de externalidades, e assimetria de informações. Com isso, entende-se que, dentro de cada grupo, podem ser dirigidas, aos seus integrantes, ações semelhantes de *enforcement*. Os grupos propostos são:

a) **Grupo I – Pessoas físicas e jurídicas relacionadas a operação e manutenção em:**

- aeronaves experimentais que não sobrevoam área densamente povoada; e
- aeronaves em operação aeroagrícola privada.

b) Grupo II – Pessoas físicas e jurídicas relacionadas a operação e manutenção em:

- aeronaves experimentais que sobrevoam área densamente povoada;
- aeronaves utilizadas em operações públicas;
- aeronaves utilizadas na prestação de Serviço Aéreo Especializado (SAE); e
- outras aeronaves não relacionadas nos demais grupos.

c) Grupo III – Pessoas físicas e jurídicas relacionadas a operação e manutenção em:

- aeronaves utilizadas em programas de propriedade compartilhada; e
- aeronaves utilizadas em operações sob o RBAC nº 135.

d) Grupo IV – Pessoas físicas e jurídicas relacionadas a operação e manutenção em aeronaves utilizadas em operações sob o RBAC nº 121.

4.2.5. Propõe-se, ainda na Alternativa 2, as seguintes medidas administrativas como as adequadas para cada conduta:

a) [1] Manutenção da aeronavegabilidade do equipamento - Registro incorreto, com efetivo prejuízo à manutenção

- **Infração:** Registrar, no diário de bordo, valores inferiores de horas ou ciclos, ou valores acumulados incompatíveis com os registros individuais das operações, com efetivo prejuízo à manutenção do equipamento.
- **Providência e a quem ela se dirige:** Multa para o operador da aeronave, nos seguintes valores:
 - Grupo I: R\$ 1.600 para cada hora inteira ou ciclo não registrado.
 - Grupo II: R\$ 4.000 para cada hora inteira ou ciclo não registrado.
 - Grupo III: R\$ 6.800 para cada hora inteira ou ciclo não registrado.
 - Grupo IV: R\$ 13.200 para cada hora inteira ou ciclo não registrado.

***Nota:** O parâmetro utilizado como base para esses valores corresponde a aproximadamente 4 (quatro) vezes o custo da hora de manutenção da aeronave representativa do Grupo, para cada hora inteira não registrada.

- **Medidas adicionais:** Na hipótese de reincidência específica nos 5 anos seguintes aos do trânsito em julgado da decisão anterior, a penalidade de multa será acrescida a suspensão punitiva do Certificado de Aeronavegabilidade (CA) da aeronave, na razão de um dia a cada duas horas não registradas. A suspensão punitiva poderá, a critério da ANAC, ser substituída pelo acréscimo de até 100% do valor da penalidade pecuniária.

b) [2] Manutenção da aeronavegabilidade do equipamento - Ausência de registro de operação

- **Infração** Não registrar, no diário de bordo, o voo ocorrido.
- **Providência e a quem ela se dirige:** Multa para o operador da aeronave, nos seguintes valores:
 - Grupo I: R\$ 3.200, para cada voo não registrado
 - Grupo II: R\$ 8.000, para cada voo não registrado
 - Grupo III: R\$ 13.600, para cada voo não registrado
 - Grupo IV: R\$ 26.400, para cada voo não registrado

***Nota:** O parâmetro utilizado foi 8 (oito) vezes o custo da hora de manutenção da aeronave representativa do Grupo, para cada voo não registrado.

- **Medidas adicionais:** suspensão ou cassação da licença do piloto em comando, a depender da gravidade da conduta, conforme avaliada pela área técnica e com base no conjunto de discrepâncias identificadas como não registradas. O prazo de suspensão punitiva será calculado tomando como base o período de 30 (trinta) dias, decrescido e/ou acrescido de períodos de 10 (dez) dias, respectivamente, para cada circunstância atenuante e/ou agravante verificada no PAS, observado o mínimo de 10 (dez) e o máximo de 60 (sessenta) dias.

c) **[3] Manutenção da aeronavegabilidade do equipamento - Ausência de registro de discrepância técnica**

- **Infração:** Não registrar discrepância técnica identificada durante o voo.
- **Providência e a quem ela se dirige:** Multa para o piloto em comando da aeronave (em solidariedade com o operador, se esse for pessoa jurídica). Uma por evento (para cada discrepância identificada e não registrada).
 - Grupo I: R\$ 1.000, para cada discrepância não registrada
 - Grupo II: R\$ 1.600, para cada discrepância não registrada
 - Grupo III: R\$ 2.000, para cada discrepância não registrada
 - Grupo IV: R\$ 3.000, para cada discrepância não registrada

*Nota: Parâmetro utilizado foi 20% do valor de referência do piloto em comando de cada Grupo.

- **Medidas adicionais:** suspensão ou cassação da licença do piloto em comando, a depender da gravidade da conduta, conforme avaliado pela área técnica e com base no conjunto de discrepâncias identificadas como não registradas. O prazo de suspensão punitiva será calculado tomando como base o período de 30 (trinta) dias, decrescido e/ou acrescido de períodos de 10 (dez) dias, respectivamente, para cada circunstância atenuante e/ou agravante verificada no PAS, observado o mínimo de 10 (dez) e o máximo de 60 (sessenta) dias.

d) **[4] Manutenção da aeronavegabilidade do equipamento - Não garantir a existência do registro de discrepância técnica**

- **Infração:** Não garantir a existência, no diário de bordo, do registro de discrepância técnica identificada pela tripulação durante o voo.
- **Providência e a quem ela se dirige:** Multa para o operador da aeronave.
 - Grupo I: R\$ 1.600, para cada discrepância não registrada
 - Grupo II: R\$ 4.000, para cada discrepância não registrada
 - Grupo III: R\$ 6.800, para cada discrepância não registrada
 - Grupo IV: R\$ 13.200, para cada discrepância não registrada

*Nota: O parâmetro utilizado como base para esses valores corresponde a aproximadamente 4 (quatro) vezes o custo da hora de manutenção da aeronave representativa do Grupo.

- **Medida adicional:** No caso de a conduta ter se dado no âmbito de uma organização certificada, deve-se aplicar, a depender da gravidade da conduta, conforme avaliação da área técnica, a restrição à participação do Diretor de Manutenção em função de administração requerida em detentores de certificados de operadores de transporte aéreo público.

e) **[5] Manutenção da aeronavegabilidade do equipamento - Registro de manutenção não condizente com a realizada**

- **Infração:** 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.

- **Providência e a quem ela se dirige:** A depender da pessoa responsável pela aprovação para retorno ao serviço: multa para o operador; ou multa para a organização de manutenção; ou multa para o fabricante; ou multa para o mecânico autônomo.
 - Grupo I: R\$ 8.000
 - Grupo II: R\$ 10.000
 - Grupo III: R\$ 16.000
 - Grupo IV: R\$ 20.000

***Nota 1:** Parâmetro utilizado foi 100% do valor de referência do Operador, Diretor/Gerente de Manutenção, Responsável Técnico (RT), Administrador de Programa de cada Grupo.

***Nota 2:** No caso de o responsável pela aprovação para retorno ao serviço ser “mecânico autônomo” (parágrafos 43.7(b)-I e 43.7(b)-II do RBAC nº 43), os valores de multa serão 25% dos previstos acima.

- **Medida adicional:** suspensão ou cassação das prerrogativas do profissional; e/ou restrição à participação do profissional em função de administração requerida em detentores de certificados de operadores de transporte aéreo público, a depender da gravidade da conduta, conforme avaliado pela área técnica.

f) [6] Operação – autonomia, peso e balanceamento - Registros de valores incorretos de peso de combustível, carga ou número de passageiros

- **Infração:** Registrar valores incorretos de peso de combustível, carga transportada ou número de passageiros, alterando a percepção quanto à regularidade da operação.
- **Providência e a quem ela se dirige:** Multa para o operador da aeronave.
 - Grupo I: R\$ 4.400
 - Grupo II: R\$ 8.200
 - Grupo III: R\$ 14.400
 - Grupo IV: R\$ 36.000

***Nota:** Parâmetro utilizado foi 2 (duas) vezes o valor da hora de operação/hora de voo de cada Grupo.

- **Medida adicional:** suspensão ou cassação da licença do piloto em comando, a depender da gravidade da conduta, conforme avaliado pela área técnica e com base no conjunto de registros incorretos ou não registrados. O prazo de suspensão punitiva será calculado tomando como base o período de 30 (trinta) dias, decrescido e/ou acrescido de períodos de 10 (dez) dias, respectivamente, para cada circunstância atenuante e/ou agravante verificada no PAS, observado o mínimo de 10 (dez) e o máximo de 60 (sessenta) dias.

g) [7] Tripulação – aptidão - Registros de valores incorretos de jornada de tripulante

- **Infração:** Registrar informação incorreta sobre jornada de tripulante, alterando a percepção quanto à regularidade da operação..
- **Providência e a quem se dirige:** Multa para o operador da aeronave.
 - Grupo I: R\$ 2.200
 - Grupo II: R\$ 4.100
 - Grupo III: R\$ 7.200
 - Grupo IV: R\$ 18.000

***Nota:** Parâmetro utilizado foi 1 (uma) vez o valor da hora de operação/hora de voo de cada Grupo.

- **Medida adicional:** suspensão ou cassação da licença do piloto em comando, a depender da gravidade da conduta, conforme avaliada pela área técnica e com base no conjunto de registros incorretos ou não registrados. O prazo de suspensão punitiva será calculado tomando como base o período de 30 (trinta) dias, decrescido e/ou acrescido de períodos de 10 (dez) dias, respectivamente, para cada circunstância atenuante e/ou agravante verificada no PAS, observado o mínimo de 10 (dez) e o máximo de 60 (sessenta) dias.

h) [8] Tripulação – aptidão - Registros de informação incorreta quanto à composição da tripulação

- **Infração:** Registrar informação incorreta sobre composição da tripulação, alterando a percepção quanto à regularidade da operação.
- **Providência e a quem ela se dirige:** Multa para o operador da aeronave.
 - Grupo I: R\$ 3.300
 - Grupo II: R\$ 6.150
 - Grupo III: R\$ 10.800
 - Grupo IV: R\$ 27.000

***Nota:** Parâmetro utilizado foi 1.5 vezes o valor da hora de operação/hora de voo de cada Grupo.

- **Medida adicional:** suspensão ou cassação da licença do piloto em comando, a depender da gravidade da conduta, conforme avaliada pela área técnica e com base no conjunto de registros incorretos ou não registrados. O prazo de suspensão punitiva será calculado tomando como base o período de 30 (trinta) dias, decrescido e/ou acrescido de períodos de 10 (dez) dias, respectivamente, para cada circunstância atenuante e/ou agravante verificada no PAS, observado o mínimo de 10 (dez) e o máximo de 60 (sessenta) dias.

i) [9] Outras hipóteses - Registros incorretos de data, hora ou local

- **Infração:** Registrar, com erro, informação relativa a data, hora ou local, que dificulte ou prejudique a apuração quanto à regularidade da operação, se não configurar infração diversa.
- **Providência e a quem se dirige:** Multa para o operador da aeronave.
 - Grupo I: R\$ 500
 - Grupo II: R\$ 800
 - Grupo III: R\$ 1.000
 - Grupo IV: R\$ 1.500

***Nota:** Parâmetro utilizado foi 10% do valor de referência do piloto em comando de cada Grupo.

j) [10] Registro de experiência de voo - Registro incorreto quanto a participação de tripulante

- **Infração:** Registrar a participação de profissional que não compôs a tripulação do voo, tendo a informação sido utilizada para a comprovação de requisito de concessão de licença, habilitação ou certificado, ou ainda, de sua experiência de voo.
- **Providência e a quem se dirige:** Multa para o operador da aeronave.
 - Grupo I: R\$ 3.300 para cada hora de voo inteira incorretamente atribuída.
 - Grupo II: R\$ 6.150 para cada hora de voo inteira incorretamente atribuída.

- o Grupo III: R\$ 10.800 para cada hora de voo inteira incorretamente atribuída.
- o Grupo IV: R\$ 27.000 para cada hora de voo inteira incorretamente atribuída.

***Nota:** Parâmetro utilizado foi 1.5 vezes o valor da hora de operação/hora de voo de cada Grupo.

- **Medida adicional:** suspensão ou cassação da licença do profissional responsável pelo registro, a depender da gravidade da conduta, conforme avaliada pela área técnica – sem prejuízo das medidas a serem tomadas em relação ao beneficiário do registro. O prazo de suspensão punitiva será calculado tomando como base o período de 60 (sessenta) dias, decrescido e/ou acrescido de períodos de 20 (vinte) dias, respectivamente, para cada circunstância atenuante e/ou agravante verificada no PAS, observado o mínimo de 20 (vinte) e o máximo de 120 (cento e vinte) dias.

4.3. **Síntese das opções não consideradas e da motivação utilizada**

4.4. Não houve levantamento de opções adicionais.

4.5. **Abordagem dos efeitos esperados das opções de ação sobre os riscos mapeados no contexto e dos riscos das próprias opções**

4.5.1. Não aplicável a AIR Nível I.

5. **ANÁLISE DE IMPACTOS E COMPARAÇÃO DAS OPÇÕES**

5.1. **Descrição da estrutura de análise**

5.1.1. Avaliou-se as alternativas apresentadas considerando aquela que mais eficientemente ataca o problema regulatório apresentado.

5.2. **Identificação dos impactos positivos e negativos das opções de ação, incluindo a opção de "não ação" e sua tendência de evolução**

5.2.1. Alternativa 1 (não ação): se manteria o grau de desproporcionalidade das medidas administrativas, os altos custos envolvidos, o risco de inconsistência das decisões, e a alta taxa de judicialização das decisões da Agência permaneceriam existindo.

5.2.2. Alternativa 2 (alteração do regime de *enforcement* da Resolução nº 457/2017): são criados novos critérios para aplicação das sanções administrativas, que seriam aplicadas de maneira diferenciada conforme as diversas infrações e conforme os grupos propostos, aplicando medidas de *enforcement* mais proporcionais e claras aos diversos regulados.

5.3. **Comparação das opções de acordo com a metodologia descrita**

5.3.1. A Alternativa 2 proporciona maior proporcionalidade nas medidas administrativas sancionatórias, identifica de forma clara a quem se dirige a providência adotada, sendo a alternativa escolhida para atacar o problema identificado neste projeto.

5.4. **Identificação da ação ou combinação de ações considerada mais adequada ao contexto pela equipe**

5.4.1. Como ações previstas, será necessário alterar a Resolução nº 457/2017, em seu "Capítulo VI - Das Sanções", com possíveis ajustes pontuais em outros dispositivos da Resolução para coerência

geral da norma.

5.4.2. Há aderência da proposta com as seguintes Diretrizes para Qualidade Regulatória:

- a) Promover um ambiente regulatório que possibilite a segurança jurídica para a construção de planos de negócio dos diversos segmentos do setor de transporte aéreo brasileiro.
- b) Estabelecer um modelo regulatório que permita a sustentabilidade das bases econômicas, sociais e ambientais do setor.
- c) Alocar de maneira eficiente os recursos disponíveis na Agência para assegurar a eficácia das atividades de fiscalização.
- d) Desencorajar condutas dolosas, negligentes e imprudentes nas operações, por meio da ação fiscalizatória da Agência

5.4.3. Há também alinhamento com as seguintes diretrizes específicas presentes no art. 3º da IN nº 154/2020:

- a) observância dos princípios da proporcionalidade, da razoabilidade, da impessoalidade, da motivação, da publicidade e da segurança jurídica;
- b) busca por celeridade, efetividade e eficiência;
- c) desburocratização e simplificação administrativa;

5.4.4. Não foi identificado impacto com relação ao alinhamento aos Anexos da ICAO (CC/EFOD) ou às *Protocol Questions* - PQs do programa USOAP-CMA.

5.5. **Aderência aos conceitos estabelecidos no Projeto "Regulação Responsiva"**

5.5.1. O projeto segue, ainda, os caminhos de melhoria da qualidade regulatória que a Agência vem desenvolvendo no âmbito do Projeto Prioritário "Regulação Responsiva", por meio do qual se objetiva a adoção de um modelo regulatório mais responsivo em busca de uma maior aderência normativa dos diversos atores da aviação civil.

5.6. **Abordagem dos riscos envolvidos no processo de análise e comparação de impactos**

5.6.1. Não aplicável a AIR Nível I.

6. **ESTRATÉGIAS DE IMPLEMENTAÇÃO, FISCALIZAÇÃO E MONITORAMENTO**

6.1. **Descrição das principais estratégias do plano de implementação, fiscalização e monitoramento (ações, responsáveis e estimativa inicial de prazos)**

6.1.1. Para a implementação da Alternativa 2, será necessário:

- Alteração da Resolução nº 457/2017 com prazo adequado para a sua entrada em vigor;
- Ações de divulgação ao público regulado (ex: página da ANAC na internet e webinar);
- Ações de divulgação e/ou capacitação ao público interno da ANAC, em especial aos servidores designados para as atividades de fiscalização.

6.2. **Abordagem dos riscos relativos às estratégias de implementação, fiscalização e monitoramento**

6.2.1. Não aplicável a AIR Nível I.

7. **CONCLUSÃO**

7.1. Diante do exposto, observadas as análises e apontamentos lançados neste projeto normativo, entende-se oportuna a revisão do ora vigente regime de *enforcement* da Resolução nº 457/2017, para incorporar, na resolução, um modelo contendo hipóteses mais específicas, permitindo

maior diferenciação quanto à criticidade das condutas, às quais estariam associadas às respectivas providências administrativas, moduladas essas para cada grupo de regulados, considerando seu tamanho e tipo de operação. Entende-se que dessa forma haverá uma abordagem mais proporcional para os principais tipos infracionais identificados, conferindo maior legitimidade à atuação da ANAC.

7.2. Em momento posterior, após a análise da conveniência e oportunidade da Diretoria de se passar à fase de elaboração de uma proposta normativa, se pretende desenvolver, em adição à proposta de resolução, uma minuta de Portaria, a partir da qual se pretende a unificação das que atualmente especificam o conteúdo da Resolução nº 457/2017. Tratar-se-ia de mero rearranjo formal, sem qualquer alteração de substância.

7.3. Propõe-se que o presente Relatório de AIR seja submetido à apreciação superior na SPO, e caso aprovado, seja encaminhado para manifestação da Diretoria Colegiada da ANAC, nos termos do art. 22 da IN nº 154/2020.

8. REFERÊNCIAS

- 8.1. Nota Técnica nº 17/2021/GNOS/SPO (6645936);
- 8.2. [Resolução nº 457/2017](#), de 20 de dezembro de 2017;
- 8.3. [Diretrizes para Qualidade Regulatória](#) - ANAC;
- 8.4. [Instrução Normativa nº 154](#) de 20 de março de 2020.



Documento assinado eletronicamente por **Gustavo Lima Carneiro, Gerente Técnico**, em 31/12/2021, às 12:13, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6649494** e o código CRC **BAD1171F**.