

QUADRO COMPARATIVO – RESOLUÇÃO Nº 457, DE 20 DE DEZEMBRO DE 2017

Processo: 00058.016310/2020-32

RESOLUÇÃO Nº 457 EM VIGOR	PROPOSTA DE ALTERAÇÃO	COMENTÁRIOS E OBSERVAÇÕES
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.		Sem alteração.
Art. 2º Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras.	Art. 2º <u>Parágrafo único.</u> Esta Resolução é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras.	
CAPÍTULO I DAS DEFINIÇÕES	CAPÍTULO I DAS DEFINIÇÕES	Apenas detalhamento do requisito já está em Portaria (a 2050 já contém).
Art. 3º Para os fins desta Resolução, adicionalmente às definições listadas no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 01 (RBAC nº 01), considera-se:	Art. 3º Para os fins desta Resolução, adicionalmente às definições listadas no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 01 (RBAC nº 01), considera-se:	
I - UTC: Tempo Universal Coordenado (do inglês Universal Time Coordinated); e	I - UTC: Tempo Universal Coordenado (do inglês Universal Time Coordinated); e	
II - sistema de registro de informações: meio pelo qual o operador pretende registrar as informações contidas nesta Resolução. No caso de uso de sistema informatizado, este deverá ser aceito conforme a Resolução nº 458, de 20 de dezembro de 2017.	II - sistema de registro de informações: meio pelo qual o operador pretende registrar as informações contidas nesta Resolução. No caso de uso de sistema informatizado, este deverá ser aceito conforme a Resolução nº 458, de 20 de dezembro de 2017.	A segunda parte do parágrafo foi levada para o parágrafo único do artigo 4º, abaixo.
	Art. 2º O diário de bordo integra o acervo da aeronave, e constitui o meio oficial para o registro de suas operações, ações de manutenção e demais informações previstas nesta Resolução.	Trazido das portarias.
	Parágrafo único. O diário de bordo é documento único, podendo o conjunto de informações nele registradas ser dividido em volumes delimitados pelos respectivos atos de abertura e de encerramento.	Trazido das portarias.
	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.	
	Parágrafo único. Independentemente do meio utilizado, o diário de bordo, com todas as suas informações, deve ser mantido por toda a existência da	Trazido da portaria (adaptado dos art. 2º e 45 da portaria). Também estava no art. 11, § 1º da resolução, texto adaptado.

RESOLUÇÃO Nº 457 EM VIGOR	PROPOSTA DE ALTERAÇÃO	COMENTÁRIOS E OBSERVAÇÕES
	<u>aeronave e por no mínimo 5 (cinco) anos e um dia após o cancelamento da sua matrícula junto ao RAB.</u>	
CAPÍTULO V DA MUDANÇA DE FORMA DE REGISTRO DE INFORMAÇÕES	CAPÍTULO V DA MUDANÇA DE FORMA DE REGISTRO DE INFORMAÇÕES	
Art. 13. O início do uso de registro digital de informações será dado com a aprovação da ANAC.	Art. 134º. <u>O início pedido de para o uso de meio digital para o registro—digital de informações deve ser submetido será dado com a aprovação da ANAC, assim como para a sua eventual descontinuidade.</u>	
	<u>Parágrafo único. Os registros em meio digital devem observar as regras estabelecidas em normativo específico de uso de sistemas informatizados.</u>	
§ 1º No pedido do interessado deverá constar qual sistema aceito pela ANAC será utilizado.	§ 1º No pedido do interessado deverá constar qual sistema aceito pela ANAC será utilizado.	Detalhes que não precisam ser cobertos pela Resolução.
§ 2º O uso de sistema digital de armazenamento de informações não dispensará a guarda de documentos físicos anteriores.	§ 2º O uso de sistema digital de armazenamento de informações não dispensará a guarda de documentos físicos anteriores.	
Art. 14. Ao se adotar um novo sistema de registro, o operador deverá garantir que as informações acerca dos totais de horas, ciclos e números de pousos, bem como todas as informações de aeronavegabilidade pertinentes estejam disponíveis no novo sistema.	Art. 14. Ao se adotar um novo sistema de registro, o operador deverá garantir que as informações acerca dos totais de horas, ciclos e números de pousos, bem como todas as informações de aeronavegabilidade pertinentes estejam disponíveis no novo sistema.	
§ 1º Os dados listados no caput deste artigo deverão ser assinados pelo operador ou pessoa por ele designada, conforme art. 9º desta Resolução.	§ 1º Os dados listados no caput deste artigo deverão ser assinados pelo operador ou pessoa por ele designada, conforme art. 9º desta Resolução.	
§ 2º O operador deverá manter guarda dos documentos que comprovem os dados listados no caput deste artigo.	§ 2º O operador deverá manter guarda dos documentos que comprovem os dados listados no caput deste artigo.	
	<u>CAPÍTULO I DA IDENTIFICAÇÃO</u>	
	<u>Art. 5º O diário de bordo deve identificar, para a aeronave:</u>	Adaptado do art. 8º.
	<u>I – fabricante, modelo e número de série;</u>	
	<u>II – marcas de nacionalidade e de matrícula;</u>	
	<u>III – proprietário(s) e operador(es).</u>	Informação duplicada, proprietários e operadores são informados no registro do RAB. O proprietário só é responsável na ausência de contrato de utilização (art. 124 do CBAer)
CAPÍTULO II DO REGISTRO DE INFORMAÇÕES	CAPÍTULO II DO REGISTRO D <u>A</u> SE INFORMAÇÕES	

RESOLUÇÃO Nº 457 EM VIGOR	PROPOSTA DE ALTERAÇÃO	COMENTÁRIOS E OBSERVAÇÕES
Art. 4º O Diário de Bordo é o registro primário das seguintes informações relativas a cada voo:	Art. 46º No Diário de Bordo <u>devem ser registradas, para cada voo, no que couber, as é o registro primário das seguintes informações referentes relativas a cada voo:</u>	
I - número sequencial cronológico que identifique o registro daquele voo;	I - número sequencial cronológico que identifique o registro daquele voo;	Desnecessário, já que os voos vêm com data e hora.
II - identificação dos tripulantes, contendo função à bordo e horário de apresentação;	II - tripulação identificação dos tripulantes, contendo função à bordo e horário de apresentação;	
III - data;	III - data;	
IV - locais de pouso e decolagem;	IV - locais de <u>origem pouso e destino decolagem;</u>	
V - horários de pouso, decolagem, partida e corte dos motores;	IV - horários de <u>partida dos motores, decolagem, pouso, decolagem, partida</u> e corte dos motores;	
	<u>V - totais de pousos e ciclos;</u>	
	<u>VI - tempo de voo diurno, noturno e total;</u>	
VI - tempo de voo IFR;	VII - tempo de voo IFR <u>(real e simulado);</u>	
VII - total de combustível por etapa de voo;	VIII - total de combustível <u>antes da partida dos motores por etapa de voo;</u>	
VIII - natureza do voo;	VIII - natureza do voo;	
IX - quantidade de pessoas a bordo;	IX - quantidade de pessoas a bordo <u>(incluindo tripulação e extras);</u>	
X - carga transportada;	X - <u>total da</u> carga transportada;	
	<u>XI - natureza do voo;</u>	
XI - ocorrências;	XII - ocorrências;	
XII - discrepâncias técnicas e pessoa que as detectou;	XIII - discrepâncias técnicas e pessoa que as detectou.;	
	<u>§ 1º Nas operações conduzidas sob o RBAC nº 137, o operador não precisa registrar o total de combustível entre as etapas da atividade se ele tiver procedimento de controle e garantir, para cada etapa, a segurança da operação.</u>	
	<u>§ 2º Deve ser registrado como carga qualquer objeto transportado que seja relevante para o cálculo do peso e balanceamento da aeronave.</u>	
	<u>Art. 7º O conjunto das informações listadas no artigo 6º deve ser registrado e assinado pelo piloto em comando ao término do voo.</u>	

RESOLUÇÃO Nº 457 EM VIGOR	PROPOSTA DE ALTERAÇÃO	COMENTÁRIOS E OBSERVAÇÕES
	<u>§ 1º O agente da ANAC, no curso de ação de fiscalização pode requerer que sejam registradas as informações já disponíveis relativas ao voo, para aferição da regularidade da operação.</u>	
	<u>§ 2º Exceto se estabelecido de outra forma pela ANAC, devem ser mantidos na aeronave os volumes do diário de bordo que compreendam os registros dos últimos 30 (trinta) dias de operação da aeronave.</u>	Trazido da portaria. Alterado conforme sugestão de operador para autorizar individualmente aqueles que, por padrão de operação, possuem muitos registros em períodos corridos de 30 dias.
	<u>Art. 8º O operador da aeronave deve tomar as providências necessárias para que sejam corrigidas as discrepâncias técnicas identificadas pela tripulação.</u>	Para deixar mais claro o procedimento e as responsabilidades.
	<u>Parágrafo único. O operador deve disponibilizar o diário de bordo ao responsável pela aprovação para retorno ao serviço do equipamento, e esse deve promover o adequado registro das respectivas ações corretivas ou da autorização para ação corretiva retardada, conforme aplicável.</u>	
	<u>Art. 9º O operador da aeronave deve garantir, ao piloto em comando, a disponibilização das seguintes informações referentes à situação técnica da aeronave:</u>	
XIII - ações corretivas;	XIII – ações corretivas;	
XIV - tipo da última intervenção de manutenção (exceto trânsito e diária);	XIV – tipo da última intervenção de manutenção (exceto trânsito e diária), incluindo data e responsável pela aprovação para retorno ao serviço;	É comum que o intervalo entre intervenções de manutenção, exceto trânsito e diária, seja de meses. Hoje o modelo de DB não possui o campo para esta informação.
XV - tipo da próxima intervenção de manutenção (exceto trânsito e diária);	XV – tipo da próxima intervenção de manutenção (exceto trânsito e diária); e	
XVI - horas de célula previstas para a próxima intervenção de manutenção; e	XVI – horas de célula para a próxima intervenção de manutenção; e.	
	<u>Parágrafo único. A ciência quanto às informações de que trata o caput é atestada pela assinatura do piloto em comando.</u>	A prestação dessa informação é ônus do operador, ele deve garantir que o piloto em comando (PIC) que assumiu a aeronave após a sua execução ateste a sua existência. O ideal, aqui, seria a aposição de data.
XVII - responsável pela aprovação para retorno ao serviço.	XVII – responsável pela aprovação para retorno ao serviço.	

RESOLUÇÃO Nº 457 EM VIGOR	PROPOSTA DE ALTERAÇÃO	COMENTÁRIOS E OBSERVAÇÕES
§ 1º As informações registradas no diário de bordo devem ser assinadas pelo piloto em Comando pelo menos até o fim da jornada.	§ 1º As informações registradas no diário de bordo devem ser assinadas pelo piloto em Comando pelo menos até o fim da jornada.	Para garantir a possibilidade de fiscalização em rampa. (Consultar se é possível e se faz sentido essa alteração). Movido para o art. 7º.
§ 2º A assinatura, no caso do uso de sistemas digitais, deverá ser feita utilizando usuário e senha de uso individual.	§ 2º A assinatura, no caso do uso de sistemas digitais, deverá ser feita utilizando usuário e senha de uso individual.	Matéria de portaria.
Art. 5º Serão aceitos os seguintes formatos de informação:	Art. 5º Serão aceitos os seguintes formatos de informação:	Mais apropriado estar na Portaria 2050 (já consta). Estas informações passam a estar apenas na portaria e as informações do antigo art. 4º estão só na Resolução.
I - tripulantes: Código ANAC com 6 (seis) dígitos, função a bordo Piloto (P), Piloto em Instrução (I), Copiloto (O), Comissário (C) e Mecânico de voo (M);	I - tripulantes: Código ANAC com 6 (seis) dígitos, função a bordo Piloto (P), Piloto em Instrução (I), Copiloto (O), Comissário (C) e Mecânico de voo (M);	
II - datas: dd/mm/aaaa;	II - datas: dd/mm/aaaa;	
III - locais de pouso ou decolagem: Código IATA, OACI ou coordenadas geográficas;	III - locais de pouso ou decolagem: Código IATA, OACI ou coordenadas geográficas;	
IV - horários: UTC (caso o registro seja feito em papel é aceitável outro horário desde que devidamente identificado);	IV - horários: UTC (caso o registro seja feito em papel é aceitável outro horário desde que devidamente identificado);	
V - tempos: horas decimais (caso o registro seja feito em papel é aceitável uso de horas minutos e segundos);	V - tempos: horas decimais (caso o registro seja feito em papel é aceitável uso de horas minutos e segundos);	
VI - natureza do voo: privado, comercial ou outro (identificar qual);	VI - natureza do voo: privado, comercial ou outro (identificar qual);	
VII - carga: número e unidade de medida (ex: kg, lb); e	VII - carga: número e unidade de medida (ex: kg, lb); e	
VIII - combustível: número e unidade de medida (ex: kg, lb, litros).	VIII - combustível: número e unidade de medida (ex: kg, lb, litros).	
Art. 6º O piloto em comando do voo é o responsável por assinar as informações de que tratam os incisos I a XII do art. 4º desta Resolução.	Art. 6º O piloto em comando do voo é responsável por assinar as informações de que tratam os incisos I a XII do art. 4º desta Resolução.	
Parágrafo único. O piloto em comando também é responsável por assinar, para cada registro, ciência quanto às informações de que tratam os incisos XIII a XVII do art. 4º desta Resolução.	Parágrafo único. O piloto em comando também é responsável por assinar, para cada registro, ciência quanto às informações de que tratam os incisos XIII a XVII do art. 4º desta Resolução.	
Art. 7º As informações contidas no Diário de Bordo podem ser introduzidas por terceiros ou sistemas automatizados desde que sejam assinadas conforme §§ 1º e 2º do art. 4º desta Resolução.	Art. 7º As informações contidas no Diário de Bordo podem ser introduzidas por terceiros ou sistemas automatizados desde que sejam assinadas conforme §§ 1º e 2º do art. 4º desta Resolução.	Desnecessário falar da forma de entrada das informações; e a assinatura já está prevista como regra, sendo disciplinada a forma nas portarias respectivas.

RESOLUÇÃO Nº 457 EM VIGOR	PROPOSTA DE ALTERAÇÃO	COMENTÁRIOS E OBSERVAÇÕES
CAPÍTULO III DA DISPONIBILIZAÇÃO DE DADOS	CAPÍTULO III DA <u>GUARDA E CONTROLE</u> <u>DISPONIBILIZAÇÃO DOS DADOS</u>	
	<u>Art. 10. O operador é responsável pela guarda e controle do diário de bordo, e por assegurar a adequação das informações registradas por seus prepostos.</u>	Antigo art. 9º, reescrito.
	<u>Parágrafo único. As informações registradas em meio digital devem também ser assinadas pelo operador da aeronave ou, por pessoa por esse formalmente designada, nos seguintes prazos a partir da assinatura do piloto em comando:</u>	Adaptado do antigo § 2º do art. 9º.
	<u>I – 2 (dois) dias para operadores sob o RBAC nº 121;</u>	
	<u>II – 15 (quinze) dias para operadores sob o RBAC nº 135; e</u>	
	<u>III – 30 (trinta) dias para os demais operadores.</u>	
	<u>CAPÍTULO IV DA PERDA OU EXTRAVIO</u>	Trazido da Portaria; vai para o final da Resolução.
	<u>Art. 11. No caso de perda, extravio ou corrupção das informações do diário de bordo, no todo ou em parte, o operador deve, imediatamente à ocorrência do fato:</u>	Recomendação na Portaria para guardar cópias.
	<u>I – comunicar o ocorrido ao órgão policial estadual (Polícia Civil), ou federal (Polícia Federal), para fins de apuração de responsabilidades; e</u>	
	<u>II – proceder à reconstituição do documento.</u>	
	<u>Parágrafo único. A ANAC deve ser comunicada do fato, mediante envio de cópia do termo circunstanciado da ocorrência, ou boletim de ocorrência.</u>	
	<u>Art. 12. O procedimento de reconstituição do diário de bordo será regulamentado pela ANAC.</u>	
	<u>Art. 13. Na impossibilidade de reconstituição do diário de bordo, o proprietário ou o operador da aeronave deve fazer constar no campo de observação do termo de abertura do novo documento o termo circunstanciado da ocorrência ou boletim de ocorrência, e declaração sobre o ocorrido.</u>	
	<u>Art. 14. A ausência, perda ou corrupção, parcial ou total dos registros do Diário e Bordo, ou a falha em se prestar, nos prazos assinados, as informações para o</u>	Levar para a parte mais adiante, de medidas decorrentes da ineficiência de guarda ou registro das informações.

RESOLUÇÃO Nº 457 EM VIGOR	PROPOSTA DE ALTERAÇÃO	COMENTÁRIOS E OBSERVAÇÕES
	<u>esclarecimento dos fatos, são motivos hábeis a ensejar a suspensão cautelar do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave ou sua interdição.</u>	
	<u>CAPÍTULO V DA TRANSFERÊNCIA DE PROPRIEDADE E EXPORTAÇÃO</u>	
Art. 15. Na exportação ou na venda da aeronave o operador deverá entregar documentos assinados conforme art. 9º desta Resolução que contenham todos os registros realizados.	<u>Art. 15. Ocorrendo a transferência de propriedade da aeronave, o diário de bordo custodiado pelo vendedor deve ser entregue ao comprador.</u>	Trazido da portaria.
Parágrafo único. A entrega dos documentos poderá ser realizada por meio físico ou digital, conforme acordo entre as partes.	Parágrafo único. A entrega dos documentos poderá ser realizada por meio físico ou digital, conforme acordo entre as partes.	
	<u>§ 1º O recibo da tradição deverá estar expresso no título de transferência de propriedade ou em documento apartado, e deve ser apresentado ao Registro Aeronáutico Brasileiro – RAB para averbação no livro de matrícula da aeronave.</u>	
	<u>§ 2º O vendedor e o comprador devem assegurar a legibilidade, integridade e completude do diário de bordo.</u>	
	<u>Art. 16. Ocorrendo a exportação da aeronave, o último proprietário da aeronave deve manter 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.</u>	
Art. 8º As seguintes informações deverão estar disponíveis, a todo momento, para o piloto em comando da aeronave, para o pessoal de manutenção e para a autoridade de aviação civil:	Art. 8º As seguintes informações deverão estar disponíveis, a todo momento, para o piloto em comando da aeronave, para o pessoal de manutenção e para a autoridade de aviação civil:	
I - identificação de qual aeronave pertence o Diário de Bordo, incluindo, no mínimo:	I - identificação de qual aeronave pertence o Diário de Bordo, incluindo, no mínimo:	Isso já deve ser elemento do diário de bordo. (Listado no art. 5º).
a) marcas de nacionalidade e matrícula;	a) marcas de nacionalidade e matrícula;	
b) fabricante;	b) fabricante;	
c) modelo;	c) modelo;	
d) número de série; e	d) número de série; e	
e) categoria de registro da aeronave.	e) categoria de registro da aeronave.	

RESOLUÇÃO Nº 457 EM VIGOR	PROPOSTA DE ALTERAÇÃO	COMENTÁRIOS E OBSERVAÇÕES
II - os dados registrados conforme art. 4º desta Resolução, para, no mínimo, os últimos 30 (trinta) dias de operação da aeronave.	II — os dados registrados conforme art. 4º desta Resolução, para, no mínimo, os últimos 30 (trinta) dias de operação da aeronave.	Substituído pelo texto vindo da portaria.
§ 1º Ao consultar as informações, deverá ser possível verificar quem assinou cada informação.	§ 1º Ao consultar as informações, deverá ser possível verificar quem assinou cada informação.	Levar para a parte onde se exige a primeira assinatura, com o texto “A assinatura ou rubrica deve ser compatível com a registrada nos sistemas da ANAC”.
§ 2º Eventual perda ou corrupção dos registros do Diário de Bordo ensejará suspensão cautelar do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave, até a regularização dos registros correlatos.	§ 2º Eventual perda ou corrupção dos registros do Diário de Bordo ensejará suspensão cautelar do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave, até a regularização dos registros correlatos.	Levar para a parte mais adiante, de medidas decorrentes da ineficiência da guarda ou registro das informações.
§ 3º O meio de apresentação das informações poderá ser físico ou digital, contanto que esteja a bordo e seja legível a qualquer tempo.	§ 3º O meio de apresentação das informações poderá ser físico ou digital, contanto que esteja a bordo e seja legível a qualquer tempo.	
Art. 9º No caso de uso de sistemas eletrônicos de informação todos os dados devem estar registrados em sistema conforme a Resolução nº 458, de 2017, e assinados adicionalmente pelo operador da aeronave ou pessoa formalmente designada e competente para tal.	Art. 9º No caso de uso de sistemas eletrônicos de informação todos os dados devem ser registrados em sistema conforme a Resolução nº 458, de 2017, e assinados adicionalmente pelo operador da aeronave ou pessoa formalmente designada e competente para tal.	Levado para o art. 10. Confirmar a técnica normativa de se mencionar a resolução específica.
§ 1º Os operadores terão os seguintes prazos, a partir da assinatura feita pelo piloto em comando do voo, para cumprir o caput deste artigo:	§ 1º Os operadores terão os seguintes prazos, a partir da assinatura feita pelo piloto em comando do voo, para cumprir o caput deste artigo:	
I - 2 (dois) dias para operadores sob o RBAC nº 121;	I — 2 (dois) dias para operadores sob o RBAC nº 121;	
II - 15 (quinze) dias para operadores sob o RBAC nº 135; e	II — 15 (quinze) dias para operadores sob o RBAC nº 135; e	
III - 30 (trinta) dias para os demais operadores.	III — 30 (trinta) dias para os demais operadores.	
§ 2º É considerado pessoa competente para a assinatura prevista no caput o diretor de operações, no caso de empresas operando sob o RBACs nºs 121 ou 135.	§ 2º É considerado pessoa competente para a assinatura prevista no caput o diretor de operações, no caso de empresas operando sob o RBACs nºs 121 ou 135.	Levado para o parágrafo único do art. 10.
CAPÍTULO IV DAS RESPONSABILIDADES	CAPÍTULO IV DAS RESPONSABILIDADES	
Art. 10. O operador da aeronave é responsável pela disponibilização de meios para que seja realizado o registro das informações.	Art. 10. O operador da aeronave é responsável pela disponibilização de meios para que seja realizado o registro das informações.	
Art. 11. O operador da aeronave é responsável pela guarda e pela disponibilização de todas as informações registradas.	Art. 11. O operador da aeronave é responsável pela guarda e pela disponibilização de todas as informações registradas.	Informação adaptada no art. 2º.

RESOLUÇÃO Nº 457 EM VIGOR	PROPOSTA DE ALTERAÇÃO	COMENTÁRIOS E OBSERVAÇÕES
§ 1º As informações deverão ser mantidas sob custódia do operador por até 5 (cinco) anos após o cancelamento da matrícula da aeronave no Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB.	§ 1º As informações deverão ser mantidas sob custódia do operador por até 5 (cinco) anos após o cancelamento da matrícula da aeronave no Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB.	Informação adaptada no art. 2º
.§ 2º Eventual terceirização da prestação de serviço de registro e guarda de dados não eximirá a responsabilidade primária do operador.	§ 2º Eventual terceirização da prestação de serviço de registro e guarda de dados não eximirá a responsabilidade primária do operador.	
Art. 12. Os responsáveis pela assinatura das informações responderão solidariamente com o operador da aeronave pelo conteúdo registrado no Diário de Bordo.	Art. 12. Os responsáveis pela assinatura das informações responderão solidariamente com o operador da aeronave pelo conteúdo registrado no Diário de Bordo.	
CAPÍTULO VI DAS SANÇÕES	CAPÍTULO VI DAS <u>PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS</u> SANÇÕES	
	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.	Possibilidade de aplicar os princípios de responsividade.
	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:	Para deixar claro que não incidem as consequências previstas em norma diversa para a “recusa de exibição de livros, documentos contábeis, informações ou estatísticas aos agentes de fiscalização”.
	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;	

RESOLUÇÃO Nº 457 EM VIGOR				PROPOSTA DE ALTERAÇÃO			COMENTÁRIOS E OBSERVAÇÕES	
				<u>III – Grupo III: aeronaves utilizadas em programas de propriedade compartilhada; e aeronaves utilizadas em operações sob o RBAC nº 135; e</u>				
				<u>IV 0 Grupo IV: aeronaves utilizadas em operações sob o RBAC nº 121.</u>				
Art. 16. Será aplicada multa ao operador de aeronave e ao profissional responsável pelo registro que:				Art. 196. Será aplicada multa ao operador da aeronave e ao responsável pelo registro que: <u>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.</u>				
				<u>§ 1º Na gradação da sanção de multa serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes do caso concreto, na forma e procedimento dispostos no regulamento geral.</u>				
				<u>§ 2º O valor da multa será de:</u>				
				<u>I – 60% do valor mencionado do caput, se houver preponderância das circunstâncias atenuantes;</u>				
				<u>II – 150% do valor mencionado do caput, se houver preponderância das circunstâncias agravantes; ou</u>				
				<u>III – 100% do valor mencionado do caput, no caso de as circunstâncias se compensarem.</u>				
				<u>§ 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.</u>				
				<u>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.</u>				
Infração	Valor (expresso em real)			Infração	Valor (expresso em real)			Conteúdo será tratado pelo Anexo I.
	Atenuado	Normal	Agravado		Atenuado	Normal	Agravado	

RESOLUÇÃO Nº 457 EM VIGOR				PROPOSTA DE ALTERAÇÃO				COMENTÁRIOS E OBSERVAÇÕES
I – Deixar de registrar informação de acordo com esta Resolução ou fazer de modo inadequado. Por registro.	1.600,00	2.800,00	4.000,00	I – Deixar de registrar informação de acordo com esta Resolução ou fazer de modo inadequado. Por registro.	1.600,00	2.800,00	4.000,00	
II – Não apresentar informações previstas nesta Resolução quando solicitado pela ANAC	1.200,00	2.100,00	3.000,00	II – Não apresentar informações previstas nesta Resolução quando solicitado pela ANAC	1.200,00	2.100,00	3.000,00	
Art. 17. Será aplicada suspensão por 180 (cento e oitenta) dias da licença do profissional responsável pelo registro que deixar ou registrar informações de modo a receber ou dar vantagem indevida.				Art. 17. Será aplicada suspensão por 180 (cento e oitenta) dias da licença do profissional responsável pelo registro que deixar ou registrar informações de modo a receber ou dar vantagem indevida.				
Parágrafo único. Serão cassadas as licenças do profissional que, após aplicada sanção prevista no caput, reincidir na mesma infração no período de 5 (cinco) anos.				Parágrafo único. Serão cassadas as licenças do profissional que, após aplicada sanção prevista no caput, reincidir na mesma infração no período de 5 (cinco) anos.				
Art. 18. Será suspenso por até 90 (noventa) dias o Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave cujo Diário de Bordo não contenha informações ou tenha informações incorretas de forma a auferir vantagem indevida.				Art. 18. Será suspenso por até 90 (noventa) dias o Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave cujo Diário de Bordo não contenha informações ou tenha informações incorretas de forma a auferir vantagem indevida.				
Parágrafo único. A suspensão terá tempo computado em dobro em caso de reincidência do operador no período de 5 (cinco) anos.				Parágrafo único. A suspensão terá tempo computado em dobro em caso de reincidência do operador no período de 5 (cinco) anos.				
CAPÍTULO VII DAS DISPOSIÇÕES FINAIS								

RESOLUÇÃO Nº 457 EM VIGOR	PROPOSTA DE ALTERAÇÃO	COMENTÁRIOS E OBSERVAÇÕES
Art.19. 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.	Art. 21 19. A disponibilidade 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.	
Art. 20. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.	Art. 22 20. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação em [primeiro dia útil do mês subsequente da aprovação].	
Art. 21. Ficam revogadas:	Art. 23 4. Ficam revogadas: <u>a Resolução nº 457, de 20 de dezembro de 2017 publicada no Diário Oficial da União (DOU) de 22 de dezembro de 2017, Seção 1, páginas 384 e 385, e retificada no DOU de 5 de janeiro de 2018, seção 1, página 52.</u>	
I - a Instrução de Aviação Civil 3151 (IAC 3151), intitulada “Diário de Bordo”; e	I - a Instrução de Aviação Civil 3151 (IAC 3151), intitulada “Diário de Bordo”; e	
II - a Portaria DAC nº 350/STE, de 24 de abril de 2002, publicada no Diário Oficial da União de 3 de maio de 2002, que aprovou a mencionada IAC.	II - a Portaria DAC nº 350/STE, de 24 de abril de 2002, publicada no Diário Oficial da União de 3 de maio de 2002, que aprovou a mencionada IAC.	
	<u>ANEXO – PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS</u>	
	<u>1. Registrar, do 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.</u>	
	<u>Providência: multa, para o operador da aeronave, para cada hora inteira ou ciclo não registrado, nos seguintes valores:</u>	
	<u>(a) Grupo I: R\$ 1.600,00;</u>	
	<u>(b) Grupo II: R\$ 4.000,00;</u>	
	<u>(c) Grupo III: R\$ 6.800,00; e</u>	
	<u>(d) Grupo IV: R\$ 13.200,00.</u>	
	<u>Medidas adicionais: Na hipótese de reincidência específica nos 5 (cinco) anos seguintes aos do trânsito em julgado da decisão anterior, à 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</u>	

RESOLUÇÃO Nº 457 EM VIGOR	PROPOSTA DE ALTERAÇÃO	COMENTÁRIOS E OBSERVAÇÕES
	<u>acréscimo de até 100% do valor da penalidade pecuniária.</u>	
	<u>2. Não registrar, no diário de bordo, o voo ocorrido.</u>	
	<u>Providência: multa, para o operador da aeronave, para cada voo não registrado, nos seguintes valores:</u>	
	<u>(a) Grupo I: R\$ 3.200,00;</u>	
	<u>(b) Grupo II: R\$ 8.000,00;</u>	
	<u>(c) Grupo III: R\$ 13.600,00; e</u>	
	<u>(d) Grupo IV: R\$ 26.400,00.</u>	
	<u>Medidas adicionais: Na hipótese de reincidência específica nos 5 (cinco) anos seguintes aos do trânsito em julgado da decisão anterior, à penalidade de multa será acrescida a suspensão punitiva do Certificado de Aeronavegabilidade (CA) da aeronave, na razão de 4 (quatro) dias a cada voo não registrado. A suspensão punitiva poderá, a critério da ANAC, ser substituída pelo acréscimo de até 100% do valor da penalidade pecuniária.</u>	
	<u>3. Não registrar discrepância técnica identificada durante o voo.</u>	
	<u>Providência: multa para o piloto em comando da aeronave, em solidariedade com o operador, para cada evento (para cada discrepância não registrada), nos seguintes valores:</u>	
	<u>(a) Grupo I: R\$ 1.000,00;</u>	
	<u>(b) Grupo II: R\$ 1.600,00;</u>	
	<u>(c) Grupo III: R\$ 2.000,00; e</u>	
	<u>(d) Grupo IV: R\$ 3.000,00.</u>	
	<u>Medidas adicionais: suspensão/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 não registradas. No caso de suspensão, o prazo 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</u>	

RESOLUÇÃO Nº 457 EM VIGOR	PROPOSTA DE ALTERAÇÃO	COMENTÁRIOS E OBSERVAÇÕES
	<u>e/ou agravante verificada, observado o mínimo de 10 (dez) e o máximo de 60 (sessenta) dias.</u>	
	<u>4. Não garantir a existência, no diário de bordo, do registro de discrepância técnica identificada pela tripulação durante o voo.</u>	
	<u>Providência: multa para o operador, para cada evento (para cada discrepância não registrada), nos seguintes valores:</u>	
	<u>(a) Grupo I: R\$ 1.600,00;</u>	
	<u>(b) Grupo II: R\$ 4.000,00;</u>	
	<u>(c) Grupo III: R\$ 6.800,00; e</u>	
	<u>(d) Grupo IV: R\$ 13.200,00.</u>	
	<u>Medida adicional: No caso de a conduta ter se dado no âmbito de uma organização certificada, deve-se aplicar a restrição à participação do Diretor de Manutenção em função de administração requerida em detentores de certificados de operadores de transporte aéreo, a depender da gravidade da conduta, conforme avaliação da área técnica.</u>	
	<u>5. 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.</u>	
	<u>Providência: 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, para cada evento (para cada registro não condizente), nos seguintes valores:</u>	
	<u>(a) Grupo I: R\$ 8.000,00;</u>	
	<u>(b) Grupo II: R\$ 10.000,00;</u>	
	<u>(c) Grupo III: R\$ 16.000,00; e</u>	
	<u>(d) Grupo IV: R\$ 20.000,00.</u>	
	<u>Medida adicional: suspensão ou cassação das prerrogativas do profissional; e/ou, no caso de a conduta ter se dado no âmbito de uma organização certificada, restrição à participação do profissional em</u>	

RESOLUÇÃO Nº 457 EM VIGOR	PROPOSTA DE ALTERAÇÃO	COMENTÁRIOS E OBSERVAÇÕES
	<u>função de administração requerida em detentores de certificados de operadores de transporte aéreo, a depender da gravidade da conduta, conforme avaliada pela área técnica.</u>	
	6. <u>Registrar valores incorretos de peso de combustível, carga transportada ou número de passageiros, alterando a percepção quanto à regularidade da operação.</u>	
	Providência: multa para o operador, para cada evento, nos seguintes valores:	
	(a) Grupo I: R\$ 4.400,00;	
	(b) Grupo II: R\$ 8.200,00;	
	(c) Grupo III: R\$ 14.400,00; e	
	(d) Grupo IV: R\$ 36.000,00.	
	<u>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 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, observado o mínimo de 10 (dez) e o máximo de 60 (sessenta) dias.</u>	
	7. <u>Registrar informação incorreta sobre jornada de tripulante, alterando a percepção quanto à regularidade de operação.</u>	
	Providência: multa para o operador, para cada evento, nos seguintes valores:	
	(a) Grupo I: R\$ 2.200,00;	
	(b) Grupo II: R\$ 4.100,00;	
	(c) Grupo III: R\$ 7.200,00; e	
	(d) Grupo IV: R\$ 18.000,00.	
	<u>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 registros incorretos ou não</u>	

RESOLUÇÃO Nº 457 EM VIGOR	PROPOSTA DE ALTERAÇÃO	COMENTÁRIOS E OBSERVAÇÕES
	<p><u>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, observado o mínimo de 10 (dez) e o máximo de 60 (sessenta) dias.</u></p>	
	<p><u>8. Registrar informação incorreta sobre composição da tripulação, alterando a percepção quanto à regularidade da operação.</u></p>	
	<p><u>Providência: multa para o operador, para cada evento (para cada operação), nos seguintes valores:</u></p>	
	<p><u>(a) Grupo I: R\$ 3.300,00;</u></p>	
	<p><u>(b) Grupo II: R\$ 6.150,00;</u></p>	
	<p><u>(c) Grupo III: R\$ 10.800,00; e</u></p>	
	<p><u>(d) Grupo IV: R\$ 27.000,00.</u></p>	
	<p><u>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 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, observado o mínimo de 10 (dez) e o máximo de 60 (sessenta) dias.</u></p>	
	<p><u>9. 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.</u></p>	
	<p><u>Providência: multa para o operador, para cada evento (para cada operação), nos seguintes valores:</u></p>	
	<p><u>(a) Grupo I: R\$ 500,00;</u></p>	
	<p><u>(b) Grupo II: R\$ 800,00;</u></p>	
	<p><u>(c) Grupo III: R\$ 1.000,00; e</u></p>	
	<p><u>(d) Grupo IV: R\$ 1.500,00.</u></p>	
	<p><u>10. Registrar a participação de profissional que não compôs a tripulação do voo, tendo a informação sido</u></p>	

RESOLUÇÃO Nº 457 EM VIGOR	PROPOSTA DE ALTERAÇÃO	COMENTÁRIOS E OBSERVAÇÕES
	<p><u>utilizada para a comprovação de requisito de concessão de licença, habilitação ou certificado, ou ainda, de sua experiência de voo.</u></p>	
	<p><u>Providência: multa para o operador, para cada hora de voo incorretamente atribuída, nos seguintes valores:</u></p>	
	<p><u>(a) Grupo I: R\$ 3.300,00;</u></p>	
	<p><u>(b) Grupo II: R\$ 6.150,00;</u></p>	
	<p><u>(c) Grupo III: R\$ 10.800,00; e</u></p>	
	<p><u>(d) Grupo IV: R\$ 27.000,00.</u></p>	
	<p><u>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, observado o mínimo de 20 (vinte) e o máximo de 120 (cento e vinte) dias.</u></p>	