

## **ANAC propõe nova Resolução-normativo atualizando regras do preenchimento de Diário de Bordo, com objetivo de promover proporcionalidade e efetividade de sanções por descumprimento de regras, em 28.11.22**

Conforme notícia postada no dia 19 de julho, a ANAC informou que a sua Resolução nº 457, de 20/12/2017, que normatiza as providências administrativas para a utilização do Diário de Bordo (DB), foi submetida à Consulta Pública nº 11/2022, por prazo de 45 dias, de 18 de julho até 1º de setembro, objetivando levar aos interessados e à sociedade em geral a discussão da proposta que busca instituir proporcionalidade e efetividade às sanções aplicadas por descumprimento de regras relativas ao preenchimento do DB. As contribuições poderão ser enviadas à agência por meio de formulário eletrônico próprio disponível no sítio eletrônico até o dia 1º de setembro de 2022.

De forma geral, a Resolução nº 457 se aplica a uma multiplicidade de entes regulados e profissionais, sendo as medidas administrativas aplicadas indistintamente, independentemente da criticidade do registro no DB. Hoje, os valores (de multa) são os mesmos para todos os regulados (operadores, pilotos em comando, responsáveis pelos registros das ações de manutenção) e sem distinção por porte ou espécie de operação (operações do transporte privado, SAE - Serviço Aéreo Especializado ou transporte público sob os regulamentos Brasileiros de Aviação Civil nº 121 e nº 135).

Pela divulgação, na proposta de consulta pública são sugeridas alterações na redação das regras atuais com o objetivo de simplificar a ação normativa ANAC, tanto por meio da remoção de duplicidades e repetições de comandos, como pela exclusão de obrigações que não agreguem valor ao Diário de Bordo ou admitam outros meios de cumprimento.

Além de melhorar o atual modelo de *enforcement* (cumprimento) estabelecido, o objetivo da ANAC é incorporar à norma mecanismos alternativos de incentivo à adoção de uma postura colaborativa do regulado e, ao mesmo tempo, reforçar medidas de constrangimento aos agentes que, por meio da manipulação de registros no Diário de Bordo, por exemplo, buscam reduzir seus custos com a manutenção de aeronaves.

Para se chegar à proposta agora submetida à consulta pública, foi realizada uma Análise de Impacto de Regulatório (AIR) com o detalhamento do tema no âmbito da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e na regulamentação brasileira, além de identificação dos problemas derivados da atual estrutura regulatória.

Os documentos da Consulta Pública nº 11/2022 podem ser consultados na página Consultas Públicas no site da ANAC:

### 1 - Minuta de Resolução

<https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultas-publicas/consultas/2022/11/minuta-de-resolucao.pdf>

### 2 - Justificativa

<https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultas-publicas/consultas/2022/11/justificativa.pdf>

### 3 - Análise de Impacto Regulatório

<https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultas-publicas/consultas/2022/11/analise-de-impacto-regulatorio.pdf>

### 4 - Quadro comparativo

<https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultas-publicas/consultas/2022/11/quadro-comparativo-resolucao.pdf>

Na Justificativa (para nova Resolução que regulamenta o Diário de Bordo de aeronaves civis brasileiras), a ANAC historia que que foi instituído o Projeto Setorial “Diário de Bordo: efetividade das providências administrativas”, aprovado pela Portaria nº 3.049, de 28/10/2020, com o objetivo de melhorar a condição de conformidade dos regulados incorrendo em mínimo custo tanto para a Administração como para os regulados. A principal ação para a concretização do Projeto se dá pela alteração da Resolução nº 457, de 20/12/2017, que é o normativo que

apresenta as providências administrativas para a utilização do Diário de Bordo. Além do atendimento do objetivo principal de melhoria na efetividade das providências administrativas, estão sendo propostas alterações na redação para simplificar a ação normativa da ANAC, tanto removendo duplicidades e repetições no normativo, bem como excluindo obrigações que não agregam valor ao registro ou que admitem outros meios de cumprimento.

A regulamentação referente ao Diário de Bordo das aeronaves civis brasileiras está atualmente estabelecida na Resolução nº 457/2017, de 20/12/2017.

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 seguintes 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.

No projeto Setorial relativo a DB, 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.

Na análise, foi percebida que a Resolução (nº 457/2017, de 20/12/2017) 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 (de sanções pecuniárias – multas) 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 e de aeronaves civis/RBAC 90 e 91, SAE, operações do transporte público regidas pelos RBAC nº 121 ou RBAC nº 135). E foi constatada 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. 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 para correção de 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.

Todas as modificações propostas se encontram detalhadas nos quadros comparativos apresentados para a proposta de Resolução e proposta de Portaria – comentadas neste texto a seguir.

Sobre as “Providências administrativas”, a exposição técnica (na Justificativa) destaca dois pontos principais:

- divisão de grupos e a descrição de mais formas de infração; e,
- especificação de medidas administrativas adicionais de acordo com o tipo de ente regulado.

A divisão de grupos para definição de valores de multas atinge os regulados de forma mais proporcional do que antes previsto e a possibilidade de considerar as circunstâncias atenuantes ou agravantes foi mantida. A descrição de mais tipificações de infração também trata com mais proporção o valor da multa em relação à criticidade da infração.

A adoção de medidas adicionais descritas por tipo de infração esclarece como e quando as medidas podem ser tomadas e de que forma se aplicam nos casos mais graves e de recorrência na infração.

Em termos de forma, as providências administrativas estão em forma de anexo à resolução a invés de no “corpo” da Resolução, o que permite uma visualização mais direcionada tanto para os casos de vigilância e fiscalização quanto para o processo sancionador; seja por parte do regulado ou quando realizado por parte da ANAC. São previstas 10 ocorrências, com multas individuais definidas para 4 grupos, e mais medidas adicionais eventuais aplicáveis. As providências administrativas sancionatórias decorrentes do descumprimento da Resolução, ou do dever de prestar informações aos agentes da ANAC para a sua apuração, previstas no Anexo da Resolução, serão dirigidas às Pessoas Físicas e Jurídicas envolvidas na operação e manutenção de aeronaves conforme classificação nos seguintes quatro (04) grupos:

- Grupo I: aeronaves experimentais que não sobrevoam área densamente povoada e aeronaves em operação aeroagrícola em proveito do próprio operador;
- Grupo II: aeronaves experimentais que sobrevoam área densamente povoada e aeronaves utilizadas em operações sob o RBAC nº 90 (operações especiais de aviação pública), aeronaves utilizadas na prestação de Serviço Público Aéreo-Especializado (SAE) e outras aeronaves não relacionadas nos demais grupos;
- Grupo III: aeronaves utilizadas em programas de propriedade compartilhada (regidas pela SubParte K do RBAC 91) e aeronaves utilizadas em operações sob o RBAC nº 135; e,
- Grupo IV: aeronaves utilizadas em operações sob o RBAC nº 121.

Este quadro está reproduzido abaixo:

|   | OCORRÊNCIA   | PROVIDÊNCIA   | MULTA   | MEDIDA ADICIONAL  |
|---|--|---|---|---|
| 1 | 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. | Multa, para o operador da aeronave, para cada hora inteira ou ciclo não registrado nos seguintes valores:   | Grupo I: R\$ 1.600,00<br>Grupo II: R\$ 4.000,00<br>Grupo III: R\$ 6.800,00<br>Grupo IV: R\$ 13.200,00   | 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 acréscimo de até 100% do valor da penalidade pecuniária.   |
| 2 | Não registrar, no diário de bordo, o voo ocorrido.   | Multa, para o operador da aeronave, para cada voo não registrado, nos seguintes valores:  | Grupo I: R\$ 3.200,00<br>Grupo II: R\$ 8.000,00<br>Grupo III: R\$ 13.600,00<br>Grupo IV: R\$ 26.400,00  | 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 de penalidade pecuniária.  |
| 3 | Não registrar discrepância técnica identificada durante o voo.   | Multa para o piloto em comando da aeronave, em solidariedade com o operador, para cada evento (para cada discrepância não registrada), nos seguintes valores:   | Grupo I: R\$ 1.000,00<br>Grupo II: R\$ 1.600,00<br>Grupo III: R\$ 2.000,00<br>Grupo IV: R\$ 3.000,00    | 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 e/ou agravante verificada, observado o mínimo de 10 (dez) e o máximo de 60 (sessenta) dias. |
| 4 | Não garantir a existência, no diário de bordo, do registro de discrepância técnica identificada pela tripulação durante o voo.   | Multa para o operador, para cada evento (para cada discrepância não registrada), nos seguintes valores:   | Grupo I: R\$ 1.600,00<br>Grupo II: R\$ 4.000,00<br>Grupo III: R\$ 6.800,00<br>Grupo IV: R\$ 13.200,00   | 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 da administração requerida em detentores de certificado de operador de transporte aéreo, a depender da gravidade da conduta, conforme avaliação da área técnica.   |
| 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.                   | A depender da pessoa responsável pela aprovação para retorno ao serviço: multa para o operador; ou multa para a organização e manutenção; ou multa para o fabricante; ou multa para o mecânico autônomo, para cada evento (para cada registro não condizente), nos seguintes valores: | Grupo I: R\$ 8.000,00<br>Grupo II: R\$ 10.000,00<br>Grupo III: R\$ 16.000,00<br>Grupo IV: R\$ 20.000,00 | 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 função de administração requerida em detentores de certificado de operador de transporte aéreo, a depender da gravidade da conduta, conforme avaliada pela área técnica.  |

|    |  |   |                          |   |
|----|--|---|--------------------------|---|
| 6  | Registrar valores incorretos de peso de combustível, carga transportada ou número de passageiros, alterando a percepção quanto à regularidade da operação.   | Multa para o operador, para cada evento, nos seguintes valores:                               | Grupo I: R\$ 4.400,00    | 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.  |
|    |  |   | Grupo II: R\$ 8.200,00   |   |
|    |  |   | Grupo III: R\$ 14.400,00 |   |
|    |  |   | Grupo IV: R\$ 36.000,00  |   |
| 7  | Registrar informação incorreta sobre jornada de tripulante, alterando a percepção quanto à regularidade da operação.   | Multa para o operador, para cada evento, nos seguintes valores:                               | Grupo I: R\$ 2.200,00    | 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.  |
|    |  |   | Grupo II: R\$ 4.100,00   |   |
|    |  |   | Grupo III: R\$ 7.200,00  |   |
|    |  |   | Grupo IV: R\$ 18.000,00  |   |
| 8  | Registrar informação incorreta sobre composição de tripulação, alterando a percepção quanto à regularidade da operação.  | Multa para o operador, para cada evento (para cada operação), nos seguintes valores:          | Grupo I: R\$ 3.300,00    | 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.  |
|    |  |   | Grupo II: R\$ 6.150,00   |   |
|    |  |   | Grupo III: R\$ 10.800,00 |   |
|    |  |   | Grupo IV: R\$ 27.000,00  |   |
| 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.   | Multa para o operador, para cada evento (para cada operação), nos seguintes valores:          | Grupo I: R\$ 500,00      |   |
|    |  |   | Grupo II: R\$ 800,00     |   |
|    |  |   | Grupo III: R\$ 1.000,00  |   |
|    |  |   | Grupo IV: R\$ 1.500,00   |   |
| 10 | 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. | Multa para o operador, para cada hora de voo incorretamente atribuída, nos seguintes valores: | Grupo I: R\$3.300,00     | 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. |
|    |  |   | Grupo II: R\$ 6.150,00   |   |
|    |  |   | Grupo III: R\$ 10.800,00 |   |
|    |  |   | Grupo IV: R\$ 27.000,00  |   |

Em comparação com outros normativos da ANAC, a proposta é consistente com o que já é exigido por RBAC e IS e foi avaliada a possibilidade de conflito com os requisitos específicos do RBAC nº 121 e RBAC nº 137.

Em relação às ações de implementação da norma, as alterações propostas no texto não requerem adequação imediata dos regulados, não muda o padrão de informações a serem registradas em diário de bordo, portanto não requer um prazo de entrada em vigor ou prazo de adequação para os regulados. As condições propostas para a adoção de sistema eletrônico para Diário de Bordo (eDB), que continua voluntário, são as mesmas anteriormente previstas.

No quadro comparativo com alterações propostas e minuta do texto, destacamos alguns pontos destas alterações:

[1] relativamente à identificação de aeronave (Capítulo I da nova Resolução): o diário de bordo deve identificar, para a aeronave:

- I – fabricante, modelo e número de série;
- II – marcas de nacionalidade e de matrícula; e,
- III – proprietário(s) e operador(es).

[2] relativamente ao registro das informações de aeronave (Capítulo II da nova Resolução): no Diário de Bordo deverão ser registradas, para cada voo, no que couber, as informações referentes a:

- apenas identificação da tripulação (tripulantes);
- locais de origem e destino;
- horários de partida dos motores, decolagem, pouso e corte dos motores;
- totais de pousos e ciclos;
- tempo de voo diurno, noturno e total, e tempo de voo IFR (real e simulado);
- total de combustível antes da partida dos motores (e não mais por etapa);
- quantidade de pessoas a bordo (incluindo tripulação e extras);
- total da carga transportada;
- natureza do voo;
- ocorrências; e,
- discrepância(s) técnica(s) constatadas, com a identificação da pessoa que detectou a(s) discrepância(s).

Nas operações conduzidas sob o RBAC nº 137 (de operações aeroagrícolas), o operador não precisará 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.

Deverá ser registrado como carga qualquer objeto transportado que seja relevante para o cálculo do peso e balanceamento da aeronave.

O conjunto das informações listadas deverá ser registrado e assinado pelo Piloto em Comando (PIC) ao término do voo. Um 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. 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 (uma alteração sugerida por operador para autorizar individualmente aqueles que, por padrão de operação, possuem muitos registros em períodos corridos de 30 dias).

O operador da aeronave deve tomar as providências necessárias para que sejam corrigidas as discrepâncias técnicas identificadas pela tripulação. 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.

O operador da aeronave deve garantir, ao Piloto em Comando (PIC), a disponibilização das seguintes informações referentes à situação técnica da aeronave:

- tipo da última intervenção de manutenção (exceto trânsito e diária), incluindo data e responsável pela aprovação para retorno ao serviço; e,
- tipo da próxima intervenção de manutenção (exceto trânsito e diária) – com horas de célula previstas para a próxima intervenção de manutenção.

A ciência quanto às informações é atestada pela assinatura do Piloto em Comando (PIC).

[3] relativamente à “Guarda e Controle” do diário de bordo (Capítulo III da nova Resolução):

- o operador é responsável pela guarda e controle do diário de bordo, e por assegurar a adequação das informações registradas por seus prepostos. 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 (PIC):

- 2 dias para operadores sob o RBAC nº 121;
- 15 dias para operadores sob o RBAC nº 135; e,
- 30 dias para os demais operadores.

[4] relativamente ao caso de “Perda ou Extravio” do diário de bordo (Capítulo IV da nova Resolução):

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:

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. O procedimento de reconstituição do diário de bordo será regulamentado pela ANAC. 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.

A ANAC deve ser comunicada do fato, mediante envio de cópia do termo circunstanciado da ocorrência, ou boletim de ocorrência.

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 esclarecimento dos fatos, são motivos hábeis a ensejar a suspensão cautelar do Certificado de Aeronavegabilidade (CA) ou a interdição da aeronave.

[5] relativamente a aeronaves negociadas, inclusive na exportação (Capítulo V – de Transferência de Propriedade):

- na transferência de propriedade de uma aeronave:

[i] o diário de bordo custodiado pelo vendedor deve ser entregue ao comprador;

[ii] o recibo da tradição deverá estar expresso no título de transferência de propriedade ou em documento apartado, e deve ser apresentado ao RAB para averbação no livro de matrícula da aeronave; e,

[iii] - o vendedor e o comprador devem assegurar a legibilidade, integridade e completude do diário de bordo.

- na exportação de uma 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.

[5] relativamente a sanções aplicáveis pela ANAC do descumprimento da Resolução:

Diante de uma não conformidade com a Resolução no preenchimento do diário de bordo, 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.

Conforme descrito anteriormente neste texto, as providências administrativas estão em forma de anexo à resolução. São previstas 10 ocorrências, com multas individuais definidas para 4 grupos, e mais medidas adicionais eventuais aplicáveis. As providências administrativas sancionatórias decorrentes do descumprimento da Resolução, ou do dever de prestar informações aos agentes da ANAC para a sua apuração, previstas no Anexo da Resolução, serão dirigidas às Pessoas Físicas e Jurídicas envolvidas na operação e manutenção de aeronaves conforme classificação nos seguintes quatro (04) grupos – basicamente pelo tipo do registro da aeronave quanto à categoria de transporte.

A sanção de multa será expressa em moeda corrente, calculada a partir do valor intermediário para a hipótese e respectivo grupo, constante do anexo da Resolução. Na graduação da sanção de multa serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes do caso concreto, na forma e procedimento dispostos no regulamento geral. O valor da multa será:

- de 60% do valor mencionado (tabelado – cf. grupo), se houver preponderância das circunstâncias atenuantes;
- de 150% do valor mencionado (tabelado – cf. grupo), se houver preponderância das circunstâncias agravantes; ou seja, o valor final será 2,5x o valor mencionado (tabelado – cf. grupo).
- de 100% do valor mencionado (tabelado – cf. grupo), no caso das circunstâncias se compensarem; ou seja, o valor final será 2x o valor mencionado (tabelado – cf. grupo).

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 a multa e/ou dos prazos de suspensão punitiva do Certificado de Aeronavegabilidade (CA) da aeronave.

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.

Finalizando, a Resolução proposta (cf. Consulta Pública nº 11/2022), com eventual revisão para incorporação do processamento de sugestões públicas, revogará a Resolução nº 457/2017, de 20/12/2017.