

Regulamentação consolidada sobre Diário de Bordo

Port-2050/2018 + **Port-128/2018** + Retificação de 18/01/2019

PORTARIA Nº 2050, DE 29 DE JUNHO DE 2018

Estabelece modelo de referência de diário de bordo em meio físico.

O SUPERINTENDENTE DE PADRÕES OPERACIONAIS E O SUPERINTENDENTE DE AERONAVEGABILIDADE SUBSTITUTO, no uso das atribuições que lhe conferem o art. 34, inciso VIII, e o art. 35, inciso III, do Regimento Interno aprovado pela Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, tendo em vista o disposto na Resolução nº 457, de 20 de dezembro de 2017, e considerando o que consta do processo nº 00065.000366/2018-61,

RESOLVEM:

Art. 1º Estabelecer modelo de referência do diário de bordo em meio físico (papel) para escrituração, registro e apresentação das informações e orientar seu preenchimento.

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 2º. O diário de bordo é documento único, de porte obrigatório, que deve ser organizado em volumes.

~~§ 1º Os volumes do diário de bordo cuja última página tenha sido preenchida a menos de 5 (cinco) anos e 1 (um) dia da data corrente devem ficar à disposição da fiscalização.~~

~~§ 2º Todos os volumes de diários de bordo encerrados e o corrente, pertencentes à aeronave caracterizada segundo seu fabricante, modelo e número de série, compõem o acervo de documentos da aeronave, independentemente de marcas de nacionalidade e matrícula.~~

§ 1º Todos os volumes de diários de bordo encerrados e o corrente, pertencentes à aeronave caracterizada segundo seu fabricante, modelo e número de série, compõem o acervo de documentos da aeronave, independentemente de marcas de nacionalidade e matrícula.

§ 2º Os volumes do diário de bordo cuja última página tenha sido preenchida a menos de 5 (cinco) anos e 1 (um) dia da data corrente devem ficar à disposição da fiscalização.

§ 3º Sendo distintos o operador e o proprietário da aeronave, o negócio jurídico que firmarem entre si permitindo a posse e uso da mesma pelo primeiro deve dispor sobre a responsabilidade pela produção, guarda e manutenção do diário de bordo.

§ 4º Ocorrendo a transferência de propriedade da aeronave, todos os volumes de diário de bordo custodiados pelo vendedor devem ser entregues ao comprador e o recibo da transferência do documento deve ser apresentado ao Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) para averbação no livro de matrícula da aeronave.

Art. 3º. Para os efeitos desta Portaria, aplicam-se as seguintes definições:

I – termo de abertura: é o ato pelo qual se declara, na primeira página do diário de bordo, a sua efetivação, constatando dela a data, a identificação da aeronave e os dados técnicos e operacionais que lhe são pertinentes;

II – termo de encerramento: é o ato pelo qual se declara, na última página do diário de bordo, o seu encerramento, devidamente datado.

Parágrafo único. As demais definições desta Portaria constam do RBAC nº 01.

Art. 4º. Um volume do diário de bordo deve conter a seguinte estrutura:

I - capa;

II - prefácio;

III - termo de abertura;

IV - Parte I – Registro de voo;

V - Parte II – Situação técnica da aeronave; e

VI - termo de encerramento.

§ 1º Os dados de que tratam os incisos IV e V, correspondentes ao registro de voo e situação técnica da aeronave, poderão ser impressos em uma única folha, cabendo ao proprietário da aeronave demonstrar a adequação do arranjo às necessidades da fiscalização.

~~§ 2º Os proprietários ou operadores de planadores, balões livres tripulados, dirigíveis, aeronaves aerodesportivas e aeronaves sob o RBAC nº 103 poderão adaptar a disposição gráfica dos dados de que tratam os incisos IV e V, correspondentes ao registro de voo e situação técnica da aeronave, segundo a peculiaridade do uso das aeronaves.~~

~~§ 3º As páginas referentes às Partes I e II do diário de bordo devem ser confeccionadas em pelo menos duas vias, sendo a segunda via destacável, com exceção das aeronaves operadas por pessoas físicas, que poderão confeccionar todas as páginas em uma única via.~~

§ 2º Os proprietários ou operadores de planadores, balões livres tripulados, dirigíveis, aeronaves aerodesportivas poderão adaptar a disposição gráfica e os campos dos dados de que tratam os incisos IV e V do caput, correspondentes ao registro de voo e situação técnica da aeronave, segundo a peculiaridade do uso das aeronaves.

§ 3º As páginas referentes às Partes I e II do diário de bordo devem ser confeccionadas em pelo menos duas vias, sendo a segunda via destacável, com exceção das aeronaves operadas por tripulante não remunerado, que poderão confeccionar todas as páginas em uma única via.

Art. 5º. O volume do diário de bordo utilizado para escrituração, registro e apresentação das informações em meio físico (papel) tem numeração única composta no formato NN/CCMMM/AAAA, onde:

I - NN é um número sequencial crescente, devendo ser grafado o zero antecedente para o intervalo 1 (um) a (nove), com o número 01 (um) correspondendo ao primeiro volume do diário de bordo da aeronave, contado desde a vigência da Instrução de Aviação Civil – IAC 3151, em 3 de maio de 2002;

II - CC é a marca de nacionalidade atribuída pelo RAB para a aeronave;

III - MMM é a marca de matrícula atribuída pelo RAB para a aeronave;

IV - AAAA é o ano calendário em que ocorreu a abertura do diário de bordo.

§ 1º A sequência numérica (NN) dos volumes do diário de bordo é independente do ano (AAAA).

§ 2º Ocorrendo mudança de marcas da aeronave, deverá ser lavrado o termo de encerramento do volume do diário de bordo correspondente antes da abertura de um novo.

§ 3º Caso a aeronave identificada segundo fabricante, modelo e número de série já tenha sido anteriormente registrada com as mesmas marcas de nacionalidade e matrícula, a sequência numérica (NN) dos volumes do diário de bordo deve ser respeitada.

CAPÍTULO II

DOS ELEMENTOS PRÉ-TEXTUAIS

Art. 6º. Todo volume de diário de bordo deve conter uma página de prefácio com o texto e disposição como especificado no Anexo desta Portaria.

Parágrafo único. A página de prefácio poderá estar no verso da capa (segunda capa) do volume se o texto estiver grafado inteiramente em seu anverso.

Art. 7º. Todo volume de diário de bordo deve conter uma página para lavratura do termo de abertura com texto e disposição segundo o Anexo desta Portaria, com os seguintes campos:

I - dia calendárico de abertura do volume de diário de bordo;

II - mês calendárico de abertura do volume de diário de bordo;

III - ano calendárico de abertura do volume de diário de bordo;

IV - páginas do volume de diário de bordo;

V - fabricante, conforme constante no RAB para a aeronave (vide Certificado de Aeronavegabilidade);

~~VI - modelo, conforme código correspondente constante no Certificado de Aeronavegabilidade;~~

VI – modelo, conforme constante no Certificado de Aeronavegabilidade;

VII - número de série, conforme constante no RAB para a aeronave (vide Certificado de Aeronavegabilidade);

VIII - marcas de nacionalidade e matrícula, conforme constante no RAB para a aeronave, composta de duas letras para a indicação da nacionalidade brasileira e três letras para a matrícula, separadas por hífen (vide Certificado de Matrícula);

IX - horas totais de voo;

~~X - total de ciclos;~~

X – total de ciclos (se aplicável);

~~XI - ano de fabricação;~~

XII - total de pousos;

XIII - nome do proprietário, segundo o registrado no RAB, na data de abertura do volume;

XIV - nome do operador, segundo o registrado no RAB, na data de abertura do volume;

XV - observações.

~~§ 1º As informações dos incisos V até IX devem estar disponíveis, a todo momento, para o piloto em comando da aeronave, para o pessoal de manutenção e para a ANAC.~~

§ 2º No caso de mudança de marcas, ao abrir o novo volume de diário de bordo para a aeronave com as novas marcas, o operador deve fazer constar no campo destinado às observações o texto: “Esta aeronave possuía anteriormente as marcas WW-XYZ até DD/MM/AAAA”, onde:

I - WW é a marca de nacionalidade anterior;

II - XYZ é a marca de matrícula anterior;

III - DD é o dia calendárico em que o RAB procedeu a alteração (vide novo Certificado de Matrícula);

IV - MM é número do mês calendárico em que o RAB procedeu a alteração (vide novo Certificado de Matrícula);

V - AAAA é o ano em que o RAB procedeu a alteração (vide novo Certificado de Matrícula).

CAPÍTULO III

DAS OCORRÊNCIAS

~~Art. 8º. As ocorrências verificadas entre o fechamento e a abertura de portas da aeronave devem ser registradas em folhas de capítulo próprio do volume do diário de bordo.~~

Art. 8º As ocorrências verificadas entre o fechamento e a abertura de portas da aeronave devem ser registradas no diário de bordo.

Art. 9º. As ocorrências classificam-se em:

I - de saúde e sanitárias, que devem ser indicadas HTSAN;

II - de segurança relativa a atos de interferência ilícita contra a aviação civil, que devem ser indicadas AVSEC;

III - de segurança pública, que devem ser indicadas PBSEC; e

IV - outras, que devem ser indicadas OTR.

Parágrafo único. O piloto em comando deve providenciar, na primeira escala (término da etapa de voo), o comparecimento a bordo para as providências cabíveis, de:

I - médico ou autoridade sanitária, nos casos do inciso I do Art. 9º acima;

II - agente da Polícia Federal, ou da autoridade policial local se aquele não existir na localidade ou não poder atender em até 30 (trinta) minutos após a abertura de portas da aeronave, nos casos do inciso II do Art. 9º acima;

III - autoridade policial local, nos casos do inciso III do Art. 9º acima;

IV - agente público competente para conhecer da situação, nos casos do inciso VI do Art. 9º acima.

Art. 10. No registro das ocorrências deve constar:

- I - data da ocorrência;
- II - hora da ocorrência;
- III - local da ocorrência, pelo indicativo de localidade ou coordenada geográfica se em solo e, obrigatoriamente por coordenada geográfica se em voo;
- IV - página do volume do diário de bordo onde constem os dados relativos ao voo da ocorrência;
- V - código de classificação da ocorrência, segundo art. 9º desta Portaria;
- VI - melhor qualificação civil possível das pessoas envolvidas, conforme disponíveis;
- VII - descrição dos fatos, informando o que e como se deu a ocorrência.

§ 1º O piloto em comando da aeronave é o responsável pelo registro da ocorrência, podendo ser substituído pelo segundo em comando ou outro membro da tripulação conforme estipular o manual geral de operações do operador da aeronave, se existente e certificado pela ANAC.

§ 2º Os interessados especificados no art. 9º da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, poderão obter cópia da folha de ocorrência para fins de direito, correndo as custas às suas expensas.

CAPÍTULO IV

DO REGISTRO DO VOO

~~Art. 11. A Parte I do diário de bordo deverá conter os seguintes dados relativos a cada etapa de voo, conforme o Anexo desta Portaria:~~

Art. 11. A Parte I do diário de bordo deverá conter os seguintes dados relativos a cada etapa de voo:

~~I – tripulação – código ANAC, horário de apresentação, base contratual (se aplicável) e rubrica;~~

I – tripulação – código ANAC, horário de apresentação (para tripulação com atuação remunerada), base contratual (se aplicável) e rubrica;

II – numeração da página do diário de bordo;

III – numeração do diário de bordo;

IV – identificação da aeronave (marcas);

~~V – ciclos parciais e totais de voo;~~

V – ciclos parciais e totais de voo (se aplicável);

VI – data do voo (dia/mês/ano) e horários de partida, decolagem, pouso e corte;

VII – locais de pouso e decolagem;

~~VIII – tempo de voo diurno, noturno, IFR (real ou sob capota);~~

VIII – tempo de voo diurno, noturno, VFR, IFR (real ou sob capota);

IX – horas de voo por etapa/total;

~~X – números de pousos parciais e totais;~~

X – número de pousos parciais e totais;

XI – total de combustível, no momento da partida dos motores;

XII – natureza do voo;

XIII – número de pessoas a bordo por etapa;

XIV – peso da carga transportada por etapa;

XV – local para rubrica do piloto em comando da aeronave; e

XVI – ocorrências de voo.

~~Parágrafo único. Para as aeronaves experimentais, conforme definição constante no RBAC nº 01, os incisos I, VIII, XI e XIV deverão constar do diário de bordo caso se apliquem às suas operações.~~

§ 1º Os incisos I, VIII, XI e XIV somente serão requeridos caso se apliquem às suas operações.

§ 2º Aeronaves que só realizam voo VFR diurno real não precisam possuir o campo “tempo de voo”. Neste caso, o tempo de voo será calculado entre a decolagem e o pouso e será considerado VFR diurno real. Essas aeronaves não poderão realizar voos sob capota.

§ 3º Aeronaves que só realizam voos de natureza privada, não precisam ter o campo: “natureza do voo”. Neste caso, todos os voos lançados serão considerados como de natureza privada (PV).

§ 4º No caso de aeronaves que comportam apenas o piloto, não é necessário o campo “número de pessoas a bordo por etapa”. Neste caso, será considerado que a aeronave transporta apenas uma pessoa.

§ 5º Aeronaves que nunca transportam carga não precisam ter o campo “peso da carga transportada por etapa”. Neste caso, será considerado que a aeronave não transporta carga.

§ 6º Para efeitos desta Portaria, qualquer objeto de peso relevante para o cálculo do peso e do balanceamento da aeronave deve ser considerado carga e seu peso deve ser declarado no diário de bordo.

§ 7º Quando o tempo de voo for considerado entre a partida e o corte do(s) motor(es), o diário de bordo não precisa possuir os campos “horário de decolagem” e “horário de pouso”. Neste caso, será considerado o tempo de voo entre a partida e o corte do(s) motor(es).

Art. 12. No diário de bordo em meio físico (papel), o número sequencial cronológico que identifica o registro de determinado voo será obtido, se necessário, pela composição das marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave, dia e hora de decolagem do voo, não necessitando de campo próprio.

Art. 13. Os tripulantes embarcados em determinado voo devem ser identificados por:

I - código ANAC, sequência de 6 (seis) dígitos correspondente ao número de inscrição no Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil (SACI) da ANAC;

II – função a bordo, com 1 (uma) posição alfanumérica que pode assumir os seguintes valores:

II – seguido da função a bordo, com 1 (uma) posição alfanumérica que pode assumir os seguintes valores:

- a) P, para o piloto em comando;
- b) I, para o piloto em instrução;
- c) O, para o segundo em comando;
- d) C, para o comissário;
- e) M, para o mecânico de voo;
- f) X, para o tripulante extra.

g) D, para outro; e

~~III – hora de apresentação, em hora UTC (hora zulu), no formato HH:MM, onde:~~

III – hora de apresentação (para tripulação remunerada) no formato HH:MM.

- ~~a) HH corresponde à hora; e~~
- ~~b) MM corresponde aos minutos.~~

§ 1º Quando não for identificado o horário de referência, será considerado o horário local do aeródromo de origem da etapa do voo.

§ 2º O horário UTC (zulu) pode ser identificado pela letra Z, ou pela sigla UTC, ou outra forma inequívoca.

Art. 14. Para todo voo deve ser informada a data de decolagem no formato DD/MM/AAAA, onde:

- a) DD é o dia calendário;
- b) MM é número do mês calendário; e
- c) AAAA é o ano calendário.

Parágrafo único. A data de decolagem poderá figurar no cabeçalho da página do diário de bordo para indicar que todos os voos registrados naquela página ocorreram em uma mesma data.

Art. 15. Os locais de pouso e decolagem devem ser informados para cada voo, conforme indicativo OACI, código com quatro posições alfanuméricas, podendo assumir qualquer valor constante no Doc 7910 da OACI.

§ 1º Caso a localidade não possua indicativo OACI, deverá ser preenchido o respectivo campo com o código ZZZZ, seguido do nome da localidade (fazenda, pista, área, prédio, hospital, lote etc), no campo de observações.

§ 2º Nos casos não previstos no caput e no § 1º acima, deve-se informar as coordenadas geográficas, expressas nos termos do datum de referência geodésica WGS-84 (Sistema Geodésico Mundial – 1984), no formato gg mm ssQ/057 33 15G, onde:

I - gg ou ggg indica os graus, sendo que gg varia de 0º a 90º e ggg varia de 0º a 180º;

II - mm indica os minutos;

III - ss indica os segundos;

IV - Q é a latitude, que pode assumir os valores alfabéticos S para sul ou N para norte, a partir do Equador; e

V - G é a longitude, que pode assumir os valores alfabéticos W para oeste ou E para leste, a partir do meridiano de Greenwich.

§ 3º Em todas operações, exceto aquelas regidas pelo RBAC nº 137 (operações aeroagrícolas), a precisão mínima exigida para as coordenadas geográficas é de 3 (três) minutos de arco do centro geométrico da principal pista do aeródromo, ou 5.556 m (cinco mil, quinhentos e cinquenta e seis metros).

§ 4º Nas operações regidas pelo RBAC nº 137 (operações aeroagrícolas) as coordenadas geográficas devem corresponder ao centro da área de operação, com precisão mínima de 3 (três) minutos de arco.

~~§ 5º O formato de indicativo utilizado para a primeira localidade de decolagem em cada página do diário de bordo obriga a utilização deste formato para as demais indicações de locais naquela página.~~

~~Art. 16. Os horários de partida, decolagem, pouso, e corte dos motores devem ser informados, em hora UTC (hora zulu), para cada voo, no formato HH:MM, onde:~~

Art. 16. Os horários de partida, decolagem, pouso, e corte dos motores devem ser informados no formato HH:MM.

~~I – HH corresponde à hora; e~~

~~II – MM corresponde aos minutos.~~

§ 1º Quando não for identificado o horário de referência, será considerado o horário local do aeródromo de origem da etapa do voo.

§ 2º O horário UTC (zulu) pode ser identificado pela letra Z, ou pela sigla UTC, ou outra forma inequívoca.

§ 3º O horário de referência utilizado para o primeiro lançamento da etapa de um voo obriga a sua utilização para os demais lançamentos da etapa.

~~Art. 17. Os quantitativos de horas de voo diurnas e noturnas, voo em condições IFR-R (real) e IFR-C (sob capota) e tempo total de voo devem ser registrados, em hora UTC (hora zulu), no formato HH:MM, onde:~~

Art. 17. Os quantitativos de horas de voo diurnas e noturnas, voo em condições VFR, IFR-R (real) e IFR-C (sob capota) e tempo total de voo devem ser registrados no formato HH:MM ou formato decimal.

~~I – HH corresponde à hora; e~~

~~II – MM corresponde aos minutos.~~

~~Parágrafo único. As horas noturnas devem ser lançadas como lidas no relógio, sem qualquer ajuste legal.~~

Parágrafo único. As horas noturnas devem ser lançadas como lidas no relógio.

Art. 18. O total de combustível por etapa de voo deve ser registrado com a quantidade existente no momento da partida dos motores, no formato de número inteiro, com arredondamento para o menor se necessário, nas unidades alternativas:

~~I – massa, pelo sistema internacional de medidas, em quilogramas, utilizando a abreviatura KG;~~

~~II – volume, em litros, unidade aceita pelo sistema internacional de medidas, utilizando a abreviatura L;~~

~~III – massa, pelo sistema libra-polegada, em libras (libra avoirdupois ou libra internacional), utilizando a abreviatura LB; ou~~

~~IV – volume em galões líquidos, conforme medida norte-americana, utilizando a abreviatura GAL.~~

I – massa, pelo sistema internacional de medidas, em quilogramas, utilizando a abreviatura “kg”;

II – volume, em litros, unidade aceita pelo sistema internacional de medidas, utilizando a abreviatura “L”;

III – massa, pelo sistema libra-polegada, em libras (libra avoirdupois ou libra internacional), utilizando a abreviatura “lb”; ou

IV – volume em galões líquidos, conforme medida norte-americana, utilizando a abreviatura “gal”.

Parágrafo único. Para os operadores regidos pelo RBAC nº 137, o registro do total de combustível pode ser realizado ao final da operação.

Art. 19. A natureza do voo deve ser registrada usando um dos seguintes indicativos, conforme orientação:

I - AE, autorização especial;

II - CQ, exame prático de proficiência (voo de cheque ou recheque);

~~III – EX, experiência. Ensaio em voo, avaliação operacional da aeronave ou qualquer outro voo sob responsabilidade do fabricante ou oficina de manutenção;~~

III – EX, experiência. Ensaio em voo, avaliação operacional da aeronave, acionamento de motor em solo para conservação ou qualquer outro voo sob responsabilidade do fabricante ou oficina de manutenção;

IV - NR, voo não regular;

V - RE, voo regular;

VI - PV, caráter privado. Uso da aeronave sem remuneração ao proprietário ou operador;

VII - SA, serviço aéreo especializado;

VIII - TN, treinamento. Realizado com instrutor a bordo; ou

IX - TR, traslado da aeronave. Com a tripulação necessária e suficiente para a etapa, sem passageiros, carga ou mala postal. Admite o aproveitamento para traslado de outros aeronautas.

Parágrafo único. Voos panorâmicos devem ser lançados como serviço aéreo especializado (SA).

~~Art. 20. A quantidade de pessoas a bordo (POB) na etapa deve ser registrada no formato de número inteiro, incluindo os membros da tripulação e os extras.~~

Art. 20. A quantidade de pessoas a bordo (POB) na etapa inclui os membros da tripulação, os extras e os passageiros (se houver).

Art. 21. A quantidade de carga transportada na etapa deve ser registrada no formato de número inteiro, incluindo a mala postal, se houver, nas unidades alternativas:

~~I – massa, pelo sistema internacional de medidas, em quilogramas, utilizando a abreviatura KG;~~
~~ou~~

~~II – massa, pelo sistema libra-polegada, em libras (libra avoirdupois ou libra internacional), utilizando a abreviatura LB.~~

I – massa, pelo sistema internacional de medidas, em quilogramas, utilizando a abreviatura “kg”; ou

II – massa, pelo sistema libra-polegada, em libras (libra avoirdupois ou libra internacional), utilizando a abreviatura “lb”.

Art. 22. As informações registradas no diário de bordo devem ser assinadas pelo piloto em comando pelo menos até o fim da jornada.

§ 1º Caso haja troca de tripulação ao fim de uma etapa de voo, o registro correspondente deve ser preenchido e assinado.

§ 2º Caso o piloto em comando deixe a aeronave, para não mais retornar, antes do término de sua jornada, o registro correspondente à etapa de voo deve ser preenchido e assinado.

CAPÍTULO V

DA SITUAÇÃO TÉCNICA DA AERONAVE

~~Art. 23. A Parte II do diário de bordo deverá conter os seguintes dados relativos à situação técnica da aeronave, conforme Anexo desta Portaria:~~

Art. 23. A Parte II do diário de bordo deverá conter os seguintes dados relativos à situação técnica da aeronave:

I – tipo da última intervenção de manutenção (exceto trânsito e diária);

II – tipo da próxima intervenção de manutenção (exceto trânsito e diária);

III – horas de célula previstas para a próxima intervenção de manutenção;

IV – data da discrepância e da ação corretiva;

V – local para registro de discrepâncias técnicas constatadas pela tripulação e/ou manutenção;

VI – local para liberação da manutenção (trânsito, inspeções, etc.) – aprovação para retorno ao serviço;

VII – local para rubrica do piloto em comando da aeronave, em acordo com o art. 6º, parágrafo único, da Resolução nº 457, de 20 de dezembro de 2017; e

VIII – local para rubrica do mecânico responsável pela liberação da aeronave.

~~Parágrafo único. A Parte II do diário de bordo pode ser impressa conforme Anexo desta Portaria ou em uma folha própria.~~

Parágrafo único. A Parte II do diário de bordo pode ser impressa em uma folha própria ou livro próprio.

~~Art. 24. Para todo registro deve ser informada a data correspondente no formato DD/MM/AAAA, onde:~~

Art. 24. Para todo registro deve ser informada a data correspondente no formato DD/MM/AAAA.

~~I – DD é o dia calendário;~~

~~II – MM é número do mês calendário; e~~

~~III – AAAA é o ano calendário.~~

Art. 25. Para todo registro deve ser informado tipo da última intervenção de manutenção prevista para a célula (exceto trânsito e diária).

Art. 26. Para todo registro deve ser informado tipo da próxima intervenção de manutenção prevista para a célula (exceto trânsito e diária).

Art. 27. Para todo registro devem ser informadas as horas de célula previstas para a próxima intervenção de manutenção, ou seja, as horas faltantes para a próxima intervenção de manutenção prevista para a célula.

Art. 28. Para todo registro devem ser informadas as horas de célula anterior.

~~Art. 29. Para todo registro devem ser informadas as horas de célula no dia.~~

Art. 29. Para todo registro devem ser informadas as horas de célula na página.

~~Art. 30. Para todo registro devem ser informados os números de pousos na etapa, necessariamente, e números de ciclos na etapa, se aeronave pressurizada.~~

Art. 30. Para todo registro devem ser informados os números de pousos na etapa, necessariamente, e números de ciclos na etapa, se aplicável.

~~Art. 31. Para todo registro deve ser informado o sistema em que a discrepância foi identificada, segundo código do capítulo da publicação S1000d desenvolvida em conjunto pela AeroSpace and Defence Industries Association of Europe – ASD, Aerospace Industries Association – AIA e Airlines for America – A4A (anteriormente Air Transport Association of America – ATA).~~

Art. 31. Para todo registro deve ser informado o sistema em que a discrepância foi identificada, segundo código do capítulo da publicação ATA Spec 100, desenvolvida pela Airlines for America (anteriormente Air Transport Association of America – ATA).

Art. 32. Para todo registro devem ser informadas as discrepâncias técnicas observadas.

Art. 33. Para todo registro deve ser identificada a pessoa que detectou as discrepâncias técnicas por oposição de seu código ANAC e rubrica.

Art. 34. Para todo registro deve ser identificada a ação corretiva realizada para retorno da aeronave ao serviço.

Art. 35. Para todo registro deve ser identificada a pessoa que aprovou a ação corretiva realizada para retorno da aeronave ao serviço por oposição de seu código ANAC e rubrica, segundo RBAC nº 43.

Art. 36. Todo piloto em comando, ao assumir a aeronave, deve dar ciência sobre os registros realizados sobre as discrepâncias técnicas detectadas na(s) etapas anterior(es) e ainda não solucionada(s), bem como das ação(ões) corretiva(s) realizada(s) para retorno da aeronave ao serviço imediatamente antes do início da etapa de voo.

Art. 37. Os dados exigidos no diário de bordo devem ser preenchidos independentemente da existência de caderneta de célula, de motor e de hélice para a aeronave, que tem o caráter de documentos derivados.

CAPÍTULO VI

DOS ELEMENTOS PÓS-TEXTUAIS

~~Art. 38. Todo volume de diário de bordo deve conter uma página para lavratura do termo de encerramento com texto e disposição segundo o Anexo desta Portaria, com os seguintes campos:~~

Art. 38. Todo volume de diário de bordo deve conter uma página para lavratura do termo de encerramento com os seguintes campos:

I - dia calendárico de encerramento do volume de diário de bordo;

II - mês calendárico de encerramento do volume de diário de bordo;

III - ano calendárico de encerramento do volume de diário de bordo;

IV - fabricante, conforme constante no RAB para a aeronave (vide Certificado de Aeronavegabilidade);

V - modelo, conforme código correspondente constante no Certificado de Aeronavegabilidade;

VI - número de série, conforme constante no RAB para a aeronave (vide Certificado de Aeronavegabilidade);

VII - marcas de nacionalidade e matrícula, conforme constante no RAB para a aeronave, composta de duas letras para a indicação da nacionalidade brasileira e três letras para a matrícula, separadas por hífen (vide Certificado de Matrícula);

VIII - horas totais de voo;

~~IX - total de ciclos;~~

IX - total de ciclos (se aplicável);

~~X - ano de fabricação;~~

XII - total de pousos;

~~XII – nome do último proprietário, segundo o registrado no RAB, na data de encerramento do volume;~~

~~XIII – nome do último operador, segundo o registrado no RAB, na data de encerramento do volume; e~~

XII – nome do proprietário registrado no RAB na data de encerramento do volume;

XIII – nome do operador registrado no RAB na data de encerramento do volume; e

XIV - observações.

§ 1º No caso de mudança de marcas, ao abrir o novo volume de diário de bordo para a aeronave com as novas marcas, o operador deve fazer constar no campo destinado às observações o texto: “Esta aeronave adquiriu as novas marcas UU-RST em DD/MM/AAAA, sendo os seus registros encerrados, com relação ao registro de voos, na página PP”, onde:

~~I – UU é a nova marca de nacionalidade (vide novo Certificado de Matrícula);~~

~~II – RST é a nova marca de matrícula (vide novo Certificado de Matrícula);~~

Parágrafo único. No caso de mudança de marcas, ao abrir o novo volume de diário de bordo para a aeronave com as novas marcas, o operador deve fazer constar no campo destinado às observações o texto: “Esta aeronave adquiriu as novas marcas CC-MMM em DD/MM/AAAA, sendo os seus registros encerrados, com relação ao registro de voos, na página PP”, onde:

I – CC é a nova marca de nacionalidade (vide novo Certificado de Matrícula);

II – MMM é a nova marca de matrícula (vide novo Certificado de Matrícula);

III - DD é o dia calendário em que o RAB procedeu a alteração (vide novo Certificado de Matrícula);

IV - MM é número do mês calendário em que o RAB procedeu a alteração (vide novo Certificado de Matrícula);

V - AAAA é o ano em que o RAB procedeu a alteração (vide novo Certificado de Matrícula);

VI - PP é o número da última página preenchida do capítulo relativo ao registro de voo.

CAPÍTULO VII

DAS ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS PARA PRODUÇÃO

~~Art. 39. O diário de bordo em meio físico (papel) deve ser impresso, segundo uma das seguintes tecnologias, em ordem de preferência:~~

~~I – offset;~~

~~II – digital (eletrostático);~~

~~III – rotogravura;~~

~~IV – flexografia; ou~~

~~V – tipografia.~~

§ 1º É de responsabilidade do proprietário a produção do diário de bordo na forma e quantidade adequadas e necessárias à operação da aeronave.

§ 2º O operador da aeronave poderá assumir os encargos de produção, controle, arquivamento e preservação do diário de bordo.

Art. 39. É de responsabilidade do proprietário a produção do diário de bordo na forma e quantidade adequadas e necessárias à operação da aeronave.

Art. 40. As dimensões externas do diário de bordo em meio físico (papel) não podem ser inferiores a 210 mm x 297 mm, correspondente ao tamanho A4.

Parágrafo único. Os proprietários ou operadores de planadores, balões livres tripulados, dirigíveis, aeronaves aerodesportivas e aeronaves sob o RBAC nº 103 poderão utilizar diários de bordo com dimensões não inferiores a 148mm x 210mm, correspondente ao tamanho A5.

Art. 41. O diário de bordo em meio físico (papel) deve ter encadernação do tipo brochura por costura, com papel nas seguintes gramaturas mínimas:

I — capa (1ª e 2ª capas): 230g/m²;

II — miolo (folhas internas fixas): 75g/m²;

III — contracapa (3ª e 4ª capas): 230g/m².

Art. 41. O diário de bordo em meio físico (papel) deve ter encadernação do tipo brochura por costura.

§ 1º São vedadas encadernações do tipo canoa (cadernos grampeados), espiral, wire-o (garras metálicas em duplo anel), termoencadernação (cola ativada termicamente), ou outros que permitam a substituição de folhas.

§ 1º-A. As capas e contracapas do diário de bordo devem ser de material resistente, em uma gramatura mais rígida do que as folhas internas (vias).

§ 2º As vias do diário de bordo devem ser confeccionadas da seguinte forma:

I — o original, 1ª (primeira) via, deve ser fixo no documento e impresso em papel na cor branca, devendo as outras vias, destacáveis, serem impressas em outras cores;

II — as demais vias somente poderão ser impressas no anverso da página;

III — a gramatura da via original, fixa, pode ser diminuída para até 48g/m²; e

IV - somente pode ser utilizado papel autocopiativo.

§ 2º O uso de uma placa metálica (alumínio) nas dimensões do diário de bordo, para apoio e proteção, permite diminuir a gramatura da contracapa para até 115g/m².

Art. 42. A impressão e montagem do diário de bordo deverá ser feita de modo que a leitura e preenchimento seja feita com a folha orientada segundo a sua maior dimensão na horizontal (orientação paisagem, ou landscape, em inglês), com encadernação pela borda superior.

Art. 43. O operador pode organizar o diário de bordo em volumes.

§ 1º Cada volume de diário de bordo pode conter no máximo 50 (cinquenta) folhas de vias originais.

§ 2º As páginas de cada via original de um volume de diário de bordo devem ser numeradas sequencial e mecanicamente (impresso) a partir do termo de abertura, que será a página número 1 (um), até o termo de encerramento.

§ 3º Eventuais outras vias (2ª, 3ª, etc.) de página de um volume de diário de bordo devem constar a mesma numeração da via original (1ª).

CAPÍTULO VIII

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 44. O diário de bordo deve ser preenchido de forma a garantir a inviolabilidade dos dados registrados.

§ 1º Registros lançados incorretamente, por erro de preenchimento, devem ser taxados (dado errado) de um modo tal que possa ainda ser lido em uma fiscalização. O registro incorreto não pode ser apagado ou riscado de um modo tal que impeça a sua leitura em uma fiscalização. O registro correto então deve ser lançado em um novo campo do diário de bordo.

~~§ 2º Campos não utilizados no diário de bordo devem ser inutilizados com um traçado horizontal, vertical ou diagonal, que abranja todos os campos.~~

§ 2º Campos não utilizados no diário de bordo devem ser inutilizados com um traçado horizontal, vertical ou diagonal.

§ 3º Campos que dependam de outros campos já inutilizados, ou que, por dedução devido a outros preenchimentos, não podem mais ser preenchidos, não precisam ser inutilizados conforme o § 2º deste artigo.

§ 4º É de responsabilidade do piloto em comando inutilizações que não sejam inequívocas.

Art. 45. O diário de bordo, ou seus volumes, devem ser mantidos à disposição da fiscalização por até, no mínimo, 5 (cinco) anos e um dia após o cancelamento da matrícula da aeronave junto ao RAB (vide art. 2º, § 1º), independente do motivo.

§ 1º Ocorrendo a exportação da aeronave, o ultimo proprietário da aeronave deve fotocopiar as páginas do diário de bordo que contenham registros de ocorrências, de voo, de situação da aeronave e eventuais anotações relativas ao período de 5 (cinco) anos e um dia anteriores a primeira decolagem da aeronave com suas novas marcas de nacionalidade e matrícula.

~~§ 2º Um volume recém-encerrado de um diário de bordo deve estar disponível na aeronave por no mínimo 30 (trinta) dias, para fins de atendimento do art. 8º, inciso II, da Resolução nº 457, de 20 de dezembro de 2017.~~

§ 2º Devem ser mantidos disponíveis na aeronave pelo menos os últimos 30 (trinta) dias registrados de operação.

~~Art. 46. O diário de bordo poderá ser bilíngue.~~

Art. 46. O diário de bordo poderá ser em português e/ou inglês.

~~§ 1º Somente serão considerados pela fiscalização os títulos impressos e registros feitos em vernáculo (português);~~

§ 2º O manual geral de operação—MGO e o manual geral de manutenção—MGM, se existentes, deverão prever a(s) outra(s) língua(s) em que o diário de bordo poderá ser impresso e preenchido.

Art. 47. No caso de roubo, perda ou extravio do diário de bordo, ou de volume(s), o operador da aeronave deve comunicar ao órgão policial estadual (Polícia Civil), ou federal (Polícia Federal), o fato para fins de apuração de responsabilidades.

§ 1º Cópia do termo circunstanciado da ocorrência, ou boletim de ocorrência, deverá instruir a comunicação do fato à ANAC, junto com o pedido de autorização de reconstituição do documento, ou do(s) volume(s) comprometidos.

~~Art. 47. No caso de roubo, perda ou extravio do diário de bordo, ou de volume(s), o operador da aeronave deve, imediatamente à ocorrência do fato, comunicar o ocorrido ao órgão policial estadual (Polícia Civil), ou federal (Polícia Federal), para fins de apuração de responsabilidades. Adicionalmente, o operador da aeronave deverá imediatamente proceder com a reconstituição do documento, ou do(s) volume(s) comprometidos.~~

~~§ 1º A ANAC deverá ser comunicada do roubo, perda ou extravio do diário de bordo ou de seu(s) volume(s), acompanhado de cópia do termo circunstanciado da ocorrência, ou boletim de ocorrência.~~

Art. 47. No caso de roubo, perda ou extravio do diário de bordo, ou de volume(s), o operador da aeronave deve, imediatamente à ocorrência do fato, comunicar o ocorrido ao órgão policial estadual (Polícia Civil), ou federal (Polícia Federal), para fins de apuração de responsabilidades. Adicionalmente, o operador da aeronave deverá imediatamente proceder com a reconstituição do documento, ou do(s) volume(s) comprometidos.

§ 1º A ANAC deverá ser comunicada do roubo, perda ou extravio do diário de bordo ou de seu(s) volume(s), acompanhado de cópia do termo circunstanciado da ocorrência, ou boletim de ocorrência.

§ 2º Poderão ser utilizados para reconstituição do documento, ou do(s) volume(s) comprometidos, cópias de folhas anteriormente entregues pelo operador, ou proprietário, da aeronave à fiscalização; informações constantes em caderneta de célula, de motor ou de hélice para a aeronave; informações constantes em cadernetas individuais de voo.

§ 3º A reconstituição do documento, ou do(s) volume(s) comprometido(s), deve ser feita sob supervisão de profissionais, sendo que o documento, ou seu(s) volume(s) reconstituído(s) deve(m) ser totalmente impresso(s) por meio digital (eletrostático) e necessariamente encerrado(s), fazendo constar no campo de observação no termo de encerramento os dados do termo circunstanciado da ocorrência, ou boletim de ocorrência, e dos profissionais que supervisionaram os trabalhos e que devem rubricar todas as páginas.

§ 4º No novo volume, o proprietário ou o operador da aeronave deve fazer constar no campo de observação do termo de abertura:

— se houve reconstituição do volume anterior, necessariamente encerrado, os dados do termo circunstanciado da ocorrência, ou boletim de ocorrência, e dos profissionais que supervisionaram os trabalhos; e

II—na impossibilidade de reconstituição do diário de bordo, ou do(s) volume(s) comprometido(s), os dados do termo circunstanciado da ocorrência, ou boletim de ocorrência, e declaração sobre o ocorrido.

§ 5º Os profissionais referenciados no § 3º e no inciso I do parágrafo 4º acima, necessários para realizar a reconstituição do diário de bordo, podem ser:

I—piloto habilitado e mecânico de manutenção aeronáutica, ambos qualificados no modelo da aeronave;

~~§ 3º A reconstituição do documento, ou do(s) volume(s) comprometido(s), deve ser feita sob supervisão de profissionais, sendo que o documento, ou seu(s) volume(s) reconstituído(s) deve(m) ser totalmente impresso(s) por meio digital (eletrostático) e necessariamente encerrado(s), fazendo constar no campo de observação no termo de abertura e no termo de encerramento os dados do termo circunstanciado da ocorrência, ou boletim de ocorrência, e dos profissionais que supervisionaram os trabalhos e que devem rubricar todas as páginas.~~

~~§ 4º Na impossibilidade de reconstituição do diário de bordo, ou do(s) volume(s) comprometido(s), no novo volume, o proprietário ou o operador da aeronave deve fazer constar no campo de observação do termo de abertura o termo circunstanciado da ocorrência, ou boletim de ocorrência, e declaração sobre o ocorrido.~~

~~§ 5º Os profissionais referenciados no § 3º deste art., necessários para realizar a reconstituição do diário de bordo, podem ser:~~

~~I—piloto habilitado e mecânico de manutenção aeronáutica, ambos qualificados no modelo da aeronave;~~

§ 3º A reconstituição do documento, ou do(s) volume(s) comprometido(s), deve ser feita sob supervisão de profissionais, sendo que o documento, ou seu(s) volume(s) reconstituído(s) deve(m) ser totalmente impresso(s) por meio digital (eletrostático) e necessariamente encerrado(s), fazendo constar no campo de observação no termo de abertura e no termo de encerramento os dados do termo circunstanciado da ocorrência, ou boletim de ocorrência, e dos profissionais que supervisionaram os trabalhos e que devem rubricar todas as páginas.

§ 4º Na impossibilidade de reconstituição do diário de bordo, ou do(s) volume(s) comprometido(s), no novo volume, o proprietário ou o operador da aeronave deve fazer constar no campo de observação do termo de abertura o termo circunstanciado da ocorrência, ou boletim de ocorrência, e declaração sobre o ocorrido.

§ 5º Os profissionais referenciados no § 3º deste art., necessários para realizar a reconstituição do diário de bordo, podem ser:

I – piloto habilitado e mecânico de manutenção aeronáutica, ambos qualificados no modelo da aeronave;

II - piloto habilitado e qualificado no modelo da aeronave e diretor de manutenção da empresa aérea cuja aeronave de número de série específico está nas especificações operativas; ou

III - piloto habilitado e qualificado na aeronave e responsável técnico de organização de manutenção aeronáutica cujo modelo de aeronave se encontra nas especificações operativas.

§ 6º Correrão por conta do proprietário ou do operador da aeronave os custos para reconstituição do documento, ou do(s) volume(s) comprometidos.

§ 7º Na impossibilidade de reconstituição do diário de bordo, ou do(s) volume(s) comprometido(s), conforme os § 1º a § 6º acima, a ANAC estabelecerá quais tarefas de manutenção deverão ser realizadas, a fim de demonstrar a condição aeronavegável da aeronave, para atribuição dos valores de abertura do novo volume do diário de bordo. Caso seja considerado necessário, a ANAC poderá realizar uma inspeção especial de aeronavegabilidade.

~~§ 7º Na impossibilidade de reconstituição do diário de bordo, ou do(s) volume(s) comprometido(s), conforme os §§ 1º a 6º deste artigo, o operador da aeronave deverá comunicar o fato à ANAC que:~~

~~I— poderá estabelecer, por intermédio da área responsável, quais ações serão necessárias para fins de demonstrar a condição aeronavegável da aeronave; e~~

~~II— poderá realizar uma inspeção especial de aeronavegabilidade, por intermédio da área responsável.~~

§ 7º Na impossibilidade de reconstituição do diário de bordo, ou do(s) volume(s) comprometido(s), conforme os §§ 1º a 6º deste artigo, o operador da aeronave deverá comunicar o fato à ANAC que:

I – poderá estabelecer, por intermédio da área responsável, quais ações serão necessárias para fins de demonstrar a condição aeronavegável da aeronave; e

II – poderá realizar uma inspeção especial de aeronavegabilidade, por intermédio da área responsável.

~~Art. 48. Os diários de bordo, ou seus volumes, impressos e em uso serão aceitos até 15 de janeiro de 2019, com preenchimento segundo o disposto na IAC 3151, de 2002 (revogada).~~

Art. 48. Os diários de bordo, ou seus volumes, impressos e em uso serão aceitos até 15 de março de 2019, com preenchimento segundo o disposto na IAC 3151, de 2002 (revogada).

§ 1º Para os operadores regidos pelos RBAC nº 135 e nº 121 serão aceitos os diários de bordo, ou seus volumes, impressos e em uso até 15 de janeiro de 2019.

§ 2º Independentemente da situação de preenchimento, os volumes de diário de bordo impressos em uso após o termo assinalado no caput e no § 1º acima deverão ser encerrados e aberto um novo volume atendendo as especificações acima.

Art. 49. Empresas certificadas segundo o RBAC nº 119 podem utilizar modelos diferenciados de diários de bordo, referentes à Parte II – Situação Técnica da Aeronave, desde que autorizados pela ANAC.

~~Art. 49. Os modelos referentes à Parte I – Registro de voo e à Parte II – Situação técnica da aeronave, constantes do Anexo desta Portaria, são referências. A disposição gráfica pode ser adaptada, de acordo com as especificidades de cada tipo de operador aéreo, contanto que sejam registradas todas as informações aplicáveis.~~

Art. 49. Os modelos referentes à Parte I – Registro de voo e à Parte II – Situação técnica da aeronave, constantes do Anexo desta Portaria, são referências. A disposição gráfica pode ser adaptada, de acordo com as especificidades de cada tipo de operador aéreo, contanto que sejam registradas todas as informações aplicáveis.

Art. 50. Os casos omissos serão dirimidos pela Superintendência de Padrões Operacionais.

Art. 51. Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 2º O Anexo à Portaria nº 2.050/SPO/SAR, de 2018, passa a vigorar na forma do Anexo desta Portaria.

Parágrafo único. O Anexo desta Portaria encontra-se disponível no Boletim de Pessoal e Serviço -BPS desta Agência (<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/>) e na página “Legislação” (<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/>), na rede mundial de computadores.

Art. 3º Ficam suprimidos as alíneas “a” e “b” do inciso III do art. 13, os incisos I e II do caput do art. 16, os incisos I e II do caput do art. 17, os incisos I, II e III do art. 24, os incisos I, II e III do caput do art. 41 da Portaria nº 2.050/SPO/SAR, de 2018.*

Art. 4º Ficam revogados o inciso XI e § 1º do art. 7º, o parágrafo único do art. 11, o § 5º do art. 15, o inciso X do art. 38, o § 1º do art. 39, o art. 40, o inciso III do § 2º e o § 3º do art. 41, o art. 42, os §§ 1º e 2º do art. 46 e os §§ 1º e 2º do art. 48 da Portaria nº 2.050/SPO/SAR, de 2018.*

*Obs.: Riscadas do texto acima

Art. 5º Esta Portaria entra em vigor no dia de sua publicação.

WAGNER WILLIAM DE SOUZA MORAES

HÉLIO TARQUÍNIO JÚNIOR