

PORTARIA Nº 128/SPO/SAR, DE 14 DE JANEIRO DE 2019.

Altera a Portaria nº 2.050/SPO/SAR, de 29 de junho de 2018.

OS SUPERINTENDENTES DE PADRÕES OPERACIONAIS E DE AERONAVEGABILIDADE, no uso das atribuições que lhes conferem respectivamente os arts. 34, inciso VIII, e 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 00058.032646/2018-28,

RESOLVEM:

Art. 1º A Portaria nº 2.050/SPO/SAR, de 29 de junho de 2018, publicada no Diário Oficial da União de 13 de julho de 2018, Seção 1, páginas 98 a 100, que estabelece modelo de referência de diário de bordo em meio físico, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º

§ 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.
.....” (NR)

“Art. 4º

.....

§ 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.

.....” (NR)

“Art. 7º Todo volume de diário de bordo deve conter uma página para lavratura do termo de abertura, com os seguintes campos:

.....

VI - modelo, conforme constante no Certificado de Aeronavegabilidade;

.....

X - total de ciclos (se aplicável);

.....” (NR)

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

“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 (para tripulação com atuação remunerada), base contratual (se aplicável) e rubrica;

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

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

.....
X - número de pousos parciais e totais;

.....
§ 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).” (NR)

“Art. 13.

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

.....
g) D, para outro; e

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

§ 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.” (NR)

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

§ 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.” (NR)

“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.

Parágrafo único. As horas noturnas devem ser lançadas como lidas no relógio.” (NR)

“Art. 18.

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”;

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.” (NR)

“Art. 19.

.....

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;

.....

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

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

“Art. 21.

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”.” (NR)

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

.....

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

“Art. 24. Para todo registro deve ser informada a data correspondente no formato DD/MM/AAAA.” (NR)

“Art. 29. Para todo registro devem ser informadas as horas de célula na página.” (NR)

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

“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. 38. Todo volume de diário de bordo deve conter uma página para lavratura do

termo de encerramento com os seguintes campos:

.....
IX - total de ciclos (se aplicável);

.....
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

.....
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);

.....” (NR)

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

.....” (NR)

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

.....
§ 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).

“Art. 44.

.....
§ 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.” (NR)

“Art. 45.

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

“Art. 46. O diário de bordo poderá ser em português e/ou inglês.” (NR)

“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.

.....
§ 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;

.....
§ 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.” (NR)

“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).” (NR)

“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.” (NR)

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, incisos I a V e § 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, incisos I e II do § 4º do art. 47 e os §§ 1º e 2º do art. 48 da Portaria nº 2.050/SPO/SAR, de 2018.

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

WAGNER WILLIAM DE SOUZA MORAES

Superintendente de Padrões Operacionais

ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO

Superintendente de Aeronavegabilidade