

SIMULADO – OPERADORES CERTIFICADOS, ARTIGOS PERIGOSOS, SAE/91K E INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

Modelo Cebraspe (C/E) — marque C (certo) ou E (errado) em cada item.

Como responder: envie algo como **1C 2E 3C ...** (ou apenas o número e C/E).

TEXTO BASE 1

Uma empresa pretende iniciar transporte aéreo público de passageiros com aviões de pequeno porte. No plano inicial, pretende operar aeronaves com configuração máxima certificada de 9 assentos para passageiros e capacidade máxima de carga paga de 3.000 kg. Para obter autorização, a empresa busca entender o enquadramento regulatório, o processo de certificação e os documentos emitidos ao final.

1 - Considerando a aplicabilidade dos regulamentos, a operação descrita no Texto Base 1 se enquadra, em regra, no RBAC 135, por envolver aviões com configuração máxima certificada de até 19 assentos para passageiros e capacidade máxima de carga paga de até 3.400 kg, ou helicópteros. ()

2 - Caso a empresa do Texto Base 1 passe a operar aviões com capacidade acima daquelas características do RBAC 135, a operação deverá ser realizada sob a ótica do RBAC 121. ()

3 - No processo de certificação do operador aéreo, ao final são emitidos o Certificado de Operador Aéreo (COA) e as Especificações Operativas (E.O), que reúnem autorizações, limitações e procedimentos aplicáveis à operação. ()

4 - O COA, por si só, substitui integralmente as Especificações Operativas, tornando desnecessário que o operador mantenha documento acessório com autorizações e limitações específicas. ()

5 - O RBAC 135 é aplicável apenas a transporte regular de passageiros em aeronaves de grande porte, razão pela qual táxi-aéreo não pode ser regido por esse regulamento. ()

6 - Para fins de aplicabilidade, a expressão 'configuração máxima certificada de assentos' refere-se ao número efetivamente ocupado em determinado voo, e não à configuração aprovada para a aeronave. ()

7 - As operações conduzidas sob o RBAC 135 podem envolver transporte de passageiros e de carga, desde que dentro das características de aplicabilidade do regulamento. ()

8 - Uma empresa que ainda não concluiu sua certificação pode operar comercialmente, desde que apresente um plano de ação à ANAC e informe que está em processo de obtenção do COA. ()

9 - No transporte de passageiros, a assimetria de informação sobre condições de segurança da empresa e o número relevante de pessoas transportadas são elementos que justificam maior estrutura regulatória, como COA e especificações. ()

TEXTO BASE 2

Durante a fiscalização, um inspetor avalia a aderência de um operador às regras de transporte aéreo público, incluindo limites de aplicabilidade dos regulamentos, estrutura de certificação, e o papel de documentos acessórios como especificações operativas. O inspetor também verifica se a empresa está operando dentro das autorizações e limitações emitidas.

10 - No âmbito da certificação e vigilância, as autorizações, limitações e procedimentos do operador são materializados, de forma detalhada, nas Especificações Operativas (E.O), que devem ser observadas durante a fiscalização. ()

11 - Uma vez emitidas as Especificações Operativas, o operador pode alterar suas autorizações e limitações por decisão interna, comunicando a ANAC apenas após a mudança já implementada. ()

12 - O enquadramento regulatório do operador (RBAC 121 ou RBAC 135) está relacionado, entre outros aspectos, à capacidade da aeronave em termos de assentos e de carga paga. ()

13 - Em fiscalização, é compatível concluir que operar avião de 25 assentos sob regras do RBAC 135 constitui não conformidade de aplicabilidade regulatória. ()

14 - O RBAC 121 se aplica apenas a operações com helicópteros, enquanto o RBAC 135 se aplica apenas a aviões, sem exceções. ()

15 - Para fins de fiscalização, é inadequado exigir aderência ao que consta nas Especificações Operativas, pois elas têm caráter apenas informativo e não vinculante. ()

16 - A certificação de operador aéreo prevista no RBAC 119 envolve emissão de COA e a vinculação a documentos acessórios que detalham como a operação pode ser conduzida. ()

17 - A ausência de aderência do operador ao que foi autorizado e limitado em suas especificações caracteriza desvio operacional, ainda que o voo tenha sido concluído sem incidentes. ()

18 - A emissão de COA e E.O elimina a necessidade de vigilância continuada, pois a segurança operacional passa a depender apenas do operador certificado. ()

TEXTO BASE 3

Em um voo comercial, a empresa transporta carga contendo artigos perigosos e também realiza embarque de passageiros com itens de uso pessoal. O operador mantém procedimentos internos, treinamento e comunicação com a tripulação. O cenário inclui o transporte de baterias de lítio, exigências de documentação e a necessidade de reporte de ocorrências.

19 - No transporte de artigos perigosos, o operador deve informar a tripulação sobre a presença desses itens a bordo por meio do NOTOC (Notification to Captain). ()

20 - Somente ocorrências com artigos perigosos que resultem em lesão ou dano à aeronave devem ser relatadas à ANAC. ()

21 - É suficiente manter um fluxo anual de artigos perigosos transportados, não sendo necessário controle mensal. ()

22 - A Declaração do Expedidor para Artigos Perigosos é opcional quando a carga estiver em embalagem homologada e rotulada. ()

23 - Como regra absoluta, passageiros e tripulantes não podem transportar artigos perigosos em nenhuma hipótese, seja em bagagem de mão ou despachada. ()

24 - Certos artigos perigosos podem ser transportados pelo passageiro em quantidades limitadas para uso pessoal, sob condições específicas descritas em instrução suplementar. ()

25 - O transporte de baterias de lítio sobressalentes é sempre permitido em compartimentos de carga de aeronaves de passageiros, desde que embaladas para evitar curto-circuito. ()

26 - O operador deve informar apenas a tripulação sobre artigos perigosos, sendo dispensável orientar passageiros e funcionários sobre artigos proibidos em bagagem. ()

27 - A ANAC não certifica operadores para transporte de artigos perigosos; sua atuação limita-se a publicar orientações gerais. ()

28 - Uma vez aprovado o manual de artigos perigosos do operador, não há necessidade de programas de treinamento específicos para o pessoal envolvido. ()

29 - O transporte de artigos perigosos envolve cadeia de responsabilidade, do expedidor ao operador e à tripulação, exigindo procedimentos claros de aceitação, manuseio e resposta a emergências. ()

TEXTO BASE 4

Um grupo empresarial pretende administrar um programa de propriedade compartilhada de aeronaves e, em paralelo, operar serviços aéreos especializados. A equipe precisa distinguir operações regidas diretamente pelo RBAC 91, exceções que exigem maior estrutura regulatória e o conjunto de documentos aplicáveis ao administrador do programa.

30 - Serviço Aéreo Especializado é operação comercial na qual a aeronave é utilizada para serviços que não sejam transporte de passageiros ou de cargas. ()

31 - Em geral, serviços aéreos especializados são regidos pelo RBAC 119 e exigem COA, por envolverem atividade comercial. ()

32 - O uso de helicópteros para transporte de carga externa, voos panorâmicos e operações aeroagrícolas são exemplos de serviços aéreos especializados que fogem da regra geral e podem demandar requisitos regulatórios adicionais. ()

33 - Por definição, toda operação aeroagrícola é conduzida sob o RBAC 135, por envolver operação comercial e risco operacional elevado. ()

34 - O administrador de programa de propriedade compartilhada (Subparte K do RBAC 91) deve buscar a obtenção de EA, conforme processo descrito em instrução suplementar aplicável. ()

35 - As EA de um administrador de programa de propriedade compartilhada podem ser alteradas, quando necessário, mediante emenda às EA aprovadas e emitidas. ()

36 - A Subparte K do RBAC 91 exige do administrador uma estrutura formalizada em manuais, que devem refletir sua capacidade operacional. ()

37 - Na estrutura do administrador, é incompatível a existência de Diretor de Manutenção, pois a manutenção é sempre terceirizada e não se submete à responsabilidade do administrador do programa. ()

38 - Operações sob Subparte K dispensam qualquer forma de supervisão documental, pois a propriedade compartilhada é considerada operação privada sem impacto regulatório. ()

39 - É coerente exigir que a organização possua pessoas com formação, experiência e qualificações necessárias para garantir a segurança das operações. ()

40 - Operações aeroagrícolas se relacionam a aplicação, em voo, de insumos como fertilizantes, sementes e defensivos, visando proteger ou fomentar o desenvolvimento da agricultura. ()

41 - Por serem serviços aéreos especializados, operações aeroagrícolas são sempre dispensadas de qualquer requisito de certificação e de supervisão, independentemente do tipo de aeronave e do perfil de risco. ()

TEXTO BASE 5

Um operador de aeródromo revisa seus procedimentos de pátio e de abastecimento/transferência de combustível. O objetivo é reduzir risco de incêndio e manter a segurança operacional durante a movimentação de aeronaves, veículos e pessoas na área operacional (lado ar), incluindo medidas de prevenção de incursão em pista.

42 - Área operacional, também denominada lado ar, inclui também as áreas públicas do terminal de passageiros, pois nelas há circulação de pessoas relacionadas ao voo. ()

43 - Incursão em pista significa toda ocorrência em aeródromo envolvendo a presença incorreta de aeronave, veículo ou pessoa na área protegida de uma superfície designada para pouso e decolagem de aeronaves. ()

44 - A presença incorreta de pessoa na área protegida de uma superfície designada para pouso e decolagem de aeronaves não caracteriza incursão em pista, pois somente aeronaves se enquadram nessa definição. ()

45 - Antes e durante abastecimento ou transferência de combustível, não é necessário prever trajetória livre de fuga imediata no solo, pois a evacuação ocorre pela ponte de embarque. ()

46 - Procedimentos de abastecimento ou transferência de combustível devem ser realizados somente em áreas abertas e ventiladas, fora da vizinhança imediata de equipamentos de radar em teste ou em uso. ()

47 - É vedada a realização de procedimento de abastecimento ou transferência de combustível de aeronave dentro de hangares ou em áreas fechadas. ()

48 - Durante abastecimento, é exigida a verificação da operacionalidade das ligações e aterramentos quanto à dissipação de energia elétrica estática antes de conectar as linhas. ()

49 - É permitido posicionar o motor do Carro Tanque Abastecedor (CTA) abaixo das asas da aeronave, desde que o operador mantenha extintor próximo à posição. ()

50 - É vedado o uso de isqueiro, fósforo, lâmpada de flash fotográfico e qualquer ferramenta que possa produzir faíscas ou arcos voltaicos durante o abastecimento na área delimitada da posição de estacionamento. ()

51 - É proibida a instalação ou remoção de baterias da aeronave durante a execução do procedimento de abastecimento ou transferência de combustível. ()

52 - A unidade auxiliar de energia a bordo (APU) com exaustão na zona de abastecimento deve estar ligada antes da remoção das tampas dos tanques ou conexões das linhas de abastecimento. ()

53 - Se a APU parar durante o abastecimento, ela pode ser religada imediatamente, desde que a tripulação declare que não há cheiro de combustível no pátio. ()

54 - O operador deve assegurar interrupção do abastecimento durante incidência de raios ou tempestades elétricas nas imediações do aeródromo. ()

55 - Profissionais de abastecimento podem dispensar meios de comunicação para acionar a equipe contraincêndio, desde que haja pessoas de prontidão nas proximidades do pátio. ()

56 - Sempre que houver princípio de incêndio durante abastecimento, a equipe contraincêndio deve ser acionada, independentemente do sucesso obtido na intervenção inicial. ()

57 - O procedimento de abastecimento deve ser suspenso quando qualquer parte do trem de pouso estiver superaquecida, devendo-se acionar imediatamente a equipe contraincêndio. ()

58 - Após acionamento da equipe contraincêndio, o abastecimento só deve ser reiniciado após liberação do local pelo responsável pelo atendimento à emergência. ()

- 59 - O operador deve manter a diferença de nível entre áreas pavimentadas e não pavimentadas inferior a 8 cm e inclinação inferior a 30 graus. ()
- 60 - É aceitável manter diferença de nível de até 10 cm entre área pavimentada e não pavimentada, desde que a inclinação seja inferior a 30 graus. ()
- 61 - Para aproximação de precisão Categoria II/III, admite-se, no máximo, 5% do total de luzes de cabeceira indisponíveis, desde que duas luzes inoperantes não sejam consecutivas. ()
- 62 - Para aproximação de precisão Categoria II/III, admite-se, no máximo, 5% do total de luzes de borda de pista indisponíveis, desde que duas luzes inoperantes não sejam consecutivas. ()
- 63 - Para aproximação de precisão Categoria II/III, admite-se, no máximo, 5% do total de luzes de eixo de pista indisponíveis, desde que duas luzes inoperantes não sejam consecutivas. ()
- 64 - Para aproximação de precisão Categoria II/III, admite-se, no máximo, 5% do total de luzes de fim de pista indisponíveis, desde que duas luzes inoperantes não sejam consecutivas. ()
- 65 - Para aproximação de precisão Categoria II/III, admite-se, no máximo, 25% do total de luzes de fim de pista indisponíveis, desde que duas luzes inoperantes não sejam consecutivas. ()
- 66 - Para aproximação de precisão Categoria II/III, admite-se, no máximo, 5% do total de luzes de zona de toque indisponíveis, desde que duas luzes inoperantes não sejam consecutivas. ()
- 67 - No sistema de luzes de aproximação (ALS), para aproximação de precisão Categoria II/III, admite-se, no máximo, 5% do total de luzes internas em 450 m indisponíveis, desde que duas luzes inoperantes não sejam consecutivas. ()
- 68 - No sistema de luzes de aproximação (ALS), para aproximação de precisão Categoria II/III, admite-se, no máximo, 15% das demais luzes do sistema indisponíveis, desde que duas luzes inoperantes não sejam consecutivas. ()
- 69 - Para aproximação de precisão Categoria I, admite-se, no máximo, 15% do total de luzes de cabeceira indisponíveis, desde que duas luzes inoperantes não sejam consecutivas. ()
- 70 - Para aproximação de precisão Categoria I, admite-se, no máximo, 25% do total de luzes de borda de pista indisponíveis, desde que duas luzes inoperantes não sejam consecutivas. ()
- 71 - Na ausência de órgãos de serviços de tráfego aéreo no aeródromo, a suspensão de operações deve ser comunicada, por comunicação gravada, ao APP ou ao ACC, conforme aplicável. ()
- 72 - Se houver Órgão de Informação de Voo (Estação Rádio) no aeródromo, o operador deve suspender a operação e comunicar imediatamente o referido órgão, por meio de comunicação gravada, a respeito da suspensão. ()
- 73 - Em caso de indisponibilidade de luzes acima do limite permitido para a categoria de aproximação, é facultado ao operador manter a operação aérea, desde que emita NOTAM no dia seguinte. ()
- 74 - A prevenção de incursão em pista inclui medidas para manter fluxo ordenado e seguro de tráfego de aeronaves e veículos na área de movimento e para prevenir colisões envolvendo aeronaves, veículos, equipamentos, pessoas ou objetos. ()
- 75 - A simples presença de artigos perigosos na aeronave dispensa a necessidade de comunicação à tripulação, pois a responsabilidade é exclusiva do expedidor. ()

TEXTO BASE 6

Na infraestrutura aeroportuária, o regulador busca alinhar incentivos econômicos do operador com objetivos de políticas públicas, assegurando segurança, eficiência operacional e

interoperabilidade. Para isso, utiliza incentivos regulatórios financeiros e não financeiros, avaliando desafios de implementação e riscos de falhas de governo.

76 - A regulação da infraestrutura aeroportuária é essencial para garantir segurança, eficiência operacional e interoperabilidade, em razão da necessidade de coordenação e padronização entre múltiplos stakeholders e sistemas. ()

77 - Incentivos regulatórios são mecanismos estabelecidos por autoridades reguladoras para alinhar comportamentos dos regulados com objetivos de políticas públicas, podendo ser financeiros ou não financeiros. ()

78 - Subsídios, multas e tarifas diferenciadas são exemplos de incentivos regulatórios de natureza não financeira. ()

79 - Normas de desempenho, requisitos de conformidade e padrões operacionais são exemplos de incentivos regulatórios de natureza não financeira. ()

80 - A finalidade dos incentivos regulatórios é maximizar o bem-estar social, e não meramente o bem-estar do mercado entendido como interesse setorial do regulado. ()

81 - A resistência dos regulados a mudanças impostas por novas regulações é irrelevante, pois regulados tendem a aderir espontaneamente sem necessidade de comunicação, treinamento ou engajamento. ()

82 - Ao desenhar incentivos regulatórios, é irrelevante considerar falhas de governo, pois apenas falhas de mercado justificam atenção do regulador. ()

83 - Na infraestrutura do transporte aéreo, o conhecimento dos componentes aeroportuários dispensa a identificação de riscos operacionais em campo, pois a conformidade pode ser aferida apenas por documentos. ()

84 - A prevenção de incursão em pista é responsabilidade exclusiva dos pilotos e do controle de tráfego aéreo, sem relação com infraestrutura e procedimentos do operador do aeródromo. ()

85 - Distâncias declaradas e avaliação de capacidade de pavimento (por exemplo, PCN) são temas que dialogam com segurança operacional e com o gerenciamento da infraestrutura aeroportuária. ()

86 - A interoperabilidade setorial na infraestrutura aeroportuária depende exclusivamente de decisões comerciais do operador e independe de padronização regulatória. ()

87 - Em regulação de infraestrutura aeroportuária, pode haver maior grau de intervenção do regulador, em comparação a outros domínios, quando os incentivos intrínsecos do regulado não se alinham a investimentos pesados em segurança e qualidade. ()

88 - Quando houver Órgão de Controle de Tráfego Aéreo (Torre de Controle) no aeródromo, a necessidade de suspensão de determinado tipo de operação aérea deve ser comunicada imediatamente ao referido órgão, por meio de comunicação gravada. ()

89 - A implementação de incentivos regulatórios tende a ser trivial em infraestrutura aeroportuária, pois regulados raramente resistem a mudanças e custos adicionais. ()

90 - Ao desenhar incentivos, o regulador deve avaliar não só benefícios esperados, mas também custos e efeitos colaterais, para evitar falhas de governo. ()

GABARITO

1C 2C 3C 4E 5E 6E 7C 8E 9C 10C 11E 12C 13C 14E 15E
16C 17C 18E 19C 20E 21E 22E 23E 24C 25E 26E 27E 28E 29C 30C
31E 32C 33E 34C 35C 36C 37E 38E 39C 40C 41E 42E 43C 44E 45E
46C 47C 48C 49E 50C 51C 52C 53E 54C 55E 56C 57C 58C 59C 60E
61C 62C 63C 64E 65C 66E 67C 68C 69C 70E 71C 72C 73E 74C 75E
76C 77C 78E 79C 80C 81E 82E 83E 84E 85C 86E 87C 88C 89E 90C