

## QUESTIONÁRIO CF/ANAC 29/12

- 1- É possível dizer que a certificação do pessoal de aviação civil é mais antiga que a própria aviação, contudo, no início, as licenças eram emitidas por clubes de aviação e organizações privadas.
- 2- A primeira licença de piloto foi emitida em 1909, pelo Aéro-Club de France a Louis Blériot e, no dia 8 de março de 1910, o mesmo Aeroclube concedeu a Élise Raymonde de Laroche a Licença de nº 36, e a primeira licença de piloto a uma mulher.
- 3- A Convenção de Paris de 1919 foi o primeiro esforço para padronizar a aviação civil internacionalmente, estabelecendo regras básicas para a operação de aeronaves sobre territórios estrangeiros.
- 4- A Air Commerce Act de 1926 (EUA) formalizou a emissão de licenças de piloto, estabelecendo a autoridade do governo federal para regular a aviação civil.
- 5- No Brasil, a responsabilidade do Estado em regular a aviação civil e certificar os tripulantes surgiu em 1925.
- 6- A SPL é responsável por emitir, suspender, revogar ou cancelar certificados, declarações, aprovações e autorizações, relativos à licença e habilitação de pessoal, observados os padrões e normas estabelecidos.
- 7- A SPL define disposições normativas necessárias para a certificação de organizações de instrução e treinamento de pessoal, ficando a cargo das instituições de ensino e treinamento a definição do conteúdo programático mínimo e carga horária do treinamento.
- 8- Para que se possa exercer as atividades inerentes à aviação, o Pessoal da Aviação Civil deve seguir um conjunto de requisitos, os quais são idade mínima, idade máxima, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos e práticos, instrução de voo, experiência de voo e exame de proficiência.
- 9- O Despachante Operacional de Voo segue as normas do RBAC 65 e deve ter concluído curso teórico; ser aprovado em exame teórico da ANAC; ter realizado estágio operacional de, no mínimo 90 dias; ter efetuado 40 despachos reais e ter sido aprovado em exame de proficiência, ou cheque.
- 10- O mecânico de manutenção aeronáutica não precisa comprovar experiência para poder obter a licença, desde que tenha sido aprovado em curso técnico, exame teórico e exame prático.
- 11- Comissários de Voo são profissionais cuja missão principal é cuidar da tranquilidade e conforto dos passageiros do transporte aéreo, bem como do restante da tripulação.
- 12- O Comissário de Voo deve ser titular de CMA válido e de segunda classe; possuir treinamento inicial aprovado pela ANAC; realizar um mínimo de cinco horas de voo, desempenhando as funções de comissário, sob supervisão de um instrutor e ser aprovado em um exame prático.
- 13- As prerrogativas para pilotos variam de acordo com a categoria da licença específica, havendo basicamente três tipos, Piloto Privado (PP), Piloto Comercial (PC) e Piloto de Linha Aérea (PLA).

- 14- O Piloto Comercial (PC) pode exercer todas as prerrogativas de PP e atuar remuneradamente como piloto, podendo, inclusive, atuar como piloto em comando em voos de serviços de transporte aéreo público em uma aeronave certificada para operação com tripulação mínima de 2 dois pilotos.
- 15- O profissional AVSEC não precisa ser maior de idade para exercer atividade, desde que possua aptidão física para exercer o cargo, comprovada através de exame médico realizado a cada 24 meses.
- 16- Para as atividades de aerodesporto, como paraquedismo, balonismo, operação de ultraleves motorizados e voo livre, os requisitos são mais flexíveis, conforme o RBAC 103, que foca na conscientização dos praticantes a não exporem a sociedade e o tráfego a risco iminente.
- 17- A ANAC não exige e não emite habilitação para a operação de aeronaves ultraleves que tenham até 200kg, se motorizado, e velocidade máxima de até 100kt, sendo recomendado que qualquer interessado busque se habilitar por meio de associações aerodesportivas reconhecidas pelos praticantes.
- 18- As licenças e certificações de pessoal são de responsabilidade compartilhada entre a ANAC e o DECEA.
- 19- Os operadores de aeródromo civil e militar, que seja destinado a aeronaves nacionais ou estrangeiras na realização de serviços internacionais, regulares ou não regulares, devem cumprir a Certificação Operacional de Aeroportos, conforme disposto no RBAC 139.
- 20- O operador de aeródromo que não seja obrigado a ser detentor de Certificado Operacional de Aeroporto pode requerer a obtenção do Certificado para melhoria das condições operacionais ou para cumprimento de contratos, convênios ou outros instrumentos particulares.
- 21- A Certificação Operacional de Aeródromos deve ser aplicada a aeroportos civis públicos, helipontos e heliportos.
- 22- A ICAO, no Anexo 14, exige dos Estados Contratantes que certifiquem tanto os aeródromos usados para tráfego internacional quanto a os aeródromos públicos domésticos.
- 23- Nos aeroportos já existentes, são adotadas medidas operacionais alternativas para mitigar os riscos, uma vez que é impossível ou inviável a adequação física da infraestrutura conforme exigido no Anexo 14, aplicando-se o Anexo mais apropriadamente às novas estruturas aeroportuárias.
- 24- O RBAC 139 estabelece que os aeroportos que operem ou pretendam operar voos regulares domésticos sob o RBAC 121 e que não sejam obrigados a serem detentores do Certificado Operacional de Aeroporto devem cumprir os elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional.
- 25- Um aeródromo deve possuir, como um dos elementos mínimos de segurança, um sistema visual de rampa de aproximação, obrigatoriamente, nas duas cabeceiras.
- 26- O processo de certificação é o meio pelo qual é feita uma avaliação da infraestrutura do lado AR do aeródromo e da capacidade do operador de aeródromo de cumprir os regulamentos técnicos da ANAC, de maneira a preservar a segurança operacional no aeródromo.

- 27- A certificação de um aeroporto define as especificações operativas (EO) do aeródromo, ou seja, os tipos de operações aéreas que o aeroporto está autorizado a receber e atesta a capacidade do operador de aeródromo de cumprir os regulamentos técnicos da ANAC relativos à segurança operacional.
- 28- A Certificação Operacional de Aeroportos é um instrumento regulatório pelo qual se demonstra que o aeroporto opera de acordo com os regulamentos da ANAC e que, para aqueles requisitos cuja adequação não é possível, foram feitas análises de risco, que demonstram um nível aceitável de segurança operacional.
- 29- No caso de sucessão de operador de aeródromo anteriormente certificado, a ANAC pode conceder o Certificado Operacional Provisório de Aeroporto à pessoa destinatária do direito de operar aeródromo civil, válido por 24 meses prorrogáveis por igual período uma única vez.
- 30- O Requerimento Formal e a declaração de ratificação e cumprimento integral do MOPS do antigo operador de aeródromo são requisitos para a obtenção de um Certificado Operacional Provisório de Aeroporto.
- 31- Conforme o RBAC 139, a Certificação Operacional de Aeroporto compreende 4 fases, que são o Requerimento Formal; a Avaliação do Requerimento; a Inspeção de Certificação; e a Certificação, sendo possível que o processo avance as fases seguintes com pendências, desde que estas não comprometam as avaliações a serem feitas nas fases posteriores.
- 32- A capacidade técnico-operacional do operador de aeródromo e de sua organização e a compatibilidade entre a operação da aeronave crítica pretendida e as características físicas e operacionais do aeródromo são itens avaliados na etapa de Avaliação do Requerimento de Certificação Operacional de Aeródromo.
- 33- A compatibilidade entre a operação da aeronave crítica pretendida e as características físicas e operacionais do aeródromo são uma das principais análises a serem feitas na avaliação do requerimento.
- 34- Os principais regulamentos utilizados como base para a Certificação Operacional de Aeroportos são o RBAC 153 e o RBAC 154.
- 35- O Certificado Operacional de Aeroporto somente será concedido após a apresentação de requerimento formal, o cadastro atualizado do aeródromo perante a ANAC, apresentação de MOPS em conformidade com o regulamento e obtenção de parecer favorável no processo de certificação.
- 36- O Certificado Operacional de Aeroporto é concedido com prazo de validade de 24 meses, podendo ser prorrogado por 12 meses ou até que seja revalidado pelo operador.
- 37- Na fase inicial do processo de Certificação Operacional de Aeródromo, o operador deverá oficializar as Especificações Operativas, entregar a planta de localização do aeródromo em relação à cidade, a planta geral do aeródromo e o MOPS.
- 38- Compromisso de Ações Corretivas (CAC) é um acordo formal firmado entre o operador de aeródromo e a ANAC, contendo as ações e prazos para implementação dos elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional ou para correção de não conformidades identificadas no processo de certificação, junto com as medidas mitigadoras adicionais para eliminação ou mitigação dos riscos.
- 39- As áreas cadastradas perante a ANAC e destinadas ao pouso, decolagem e movimentação de aeronaves são denominadas aeródromos.

- 40- Pistas de pouso e decolagem e áreas de movimentação de helicópteros não cadastradas na ANAC que sejam utilizadas para operações particulares são denominadas aeródromos privados.
- 41- Os aeródromos civis brasileiros podem ser classificados em públicos e privados, e quando de uso público e dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves, de embarque e desembarque de pessoas e cargas, são denominados Aeroportos.
- 42- Quando os aeródromos são privados e dotados de instalações e facilidades de embarque e desembarque de pessoas e cargas para apoio exclusivo a operações de helicópteros, são denominados Heliportos.
- 43- Os aeródromos públicos e privados passam por processos distintos de abertura ao tráfego, necessitando os aeródromos públicos de homologação e os aeródromos privados de registro.
- 44- Os aeródromos privados somente podem receber operações de exploração comercial mediante a autorização homologada do operador.
- 45- Independente de um aeródromo ser público ou privado, o operador deverá seguir os mesmos ritos e regras processuais da ANAC e deverá cumprir os regulamentos em mesmo nível de aplicabilidade, visando garantir a manutenção da segurança operacional.
- 46- As principais etapas cadastrais pelas quais passam os aeródromos públicos são a Inscrição cadastral, Alteração cadastral, Exclusão cadastral e a Reavaliação de Medida Cautelar (Interdição) por Vencimento de Portaria.
- 47- É incontroverso afirmar que um aeródromo inscrito no CIAD MG8965 é uma estrutura privada para operação de aeronaves localizada na unidade federativa de Minas Gerais, podendo transferir o código de identificação a outra estrutura em caso de cancelamento da inscrição.
- 48- O CIAD é um identificador único de aeródromos, definido pela ANAC, quando do processamento da solicitação de Inscrição cadastrada de um aeródromo e utilizado somente pela Agência como referência nos processos de sua competência.
- 49- O Indicador de Localidade é atribuído pelo COMAER quando os dados do aeródromo são incluídos nas publicações aeronáuticas, sendo utilizado como referência em planos de voo.
- 50- O RBAC 155 é de cumprimento obrigatório para helipontos civis públicos, helipontos civis privados elevados e componentes aeroportuários para operação exclusiva de aeronaves de asa rotativa em Aeródromos Públicos, sendo seu cumprimento recomendado para Helipontos civis privados ao nível do solo.
- 51- Helipontos localizados em embarcações e plataformas, bem como áreas de aproximação final e decolagem sobre a água são regidos pelas subpartes A,C e D do RBAC 155.
- 52- Helipontos são estruturas privadas, enquanto heliportos são estruturas públicas dotadas de facilidades para embarque e desembarque de passageiros e cargas em helicópteros.
- 53- A FATO de um heliponto pode ser no formato quadrado, retangular, triangular ou ser do tipo pista de pouso e decolagem.
- 54- Não existe, no Brasil, atualmente, um regulamento que trate de operações em Helipontos ou Vertipontos.

- 55- Todo heliponto deve possuir um ponto de referência, que deve ser localizado em seu centro geométrico.
- 56- As FATO tipo PPD são dimensionadas com base nas especificações do helicóptero a que se destinam e possuem critérios diferentes para definição das dimensões da área de segurança, conforme operação VFR ou IFR.
- 57- Em um heliponto, o entorno da FATO deve ser protegido por uma superfície plana, inclinada em 45° descendente, iniciando-se na borda da área de segurança e prolongando-se a 10m da mesma. Esta superfície plana não pode ser penetrada por obstáculos, exceto quando localizados em apenas uma das laterais da FATO.
- 58- Somente nos helipontos elevados é obrigatório o uso de indicadores de direção do vento (biruta), devendo ser iluminados em casos de operação noturna.
- 59- Os contornos, letras e números referentes à sinalização horizontal de um heliponto devem ser codificados de acordo com o padrão de cores vermelha, azul ou amarela, conforme disposto no RBAC 155.
- 60- A sinalização de identificação de um heliponto pode ser feita com uma letra H dentro de um triângulo; com a letra H sobre o indicativo de direção (FATO tipo PPD) ou, em casos de helipontos hospitalares, a letra H dentro de uma cruz vermelha.
- 61- Em FATO quadrada ou circular, a sinalização do triângulo compõe o ponto de visada do heliponto e possui seu vértice apontando para o norte magnético.
- 62- Para helipontos que se localizem a menos de 400m de outros, é obrigatória a sinalização de indicador de localidade, composto de 4 letras ou números, atribuído pelo DECEA, após o deferimento e conclusão do processo de Inscrição no âmbito da ANAC.
- 63- As luzes não embutidas, localizadas na área de segurança de heliponto, devem ser frangíveis e não ultrapassar uma altura de 50cm.
- 64- Para helipontos elevados, o sistema de iluminação de área de toque e elevação inicial deve possuir, no mínimo, dois componentes obrigatórios, sendo mandatória a instalação das Luzes da TLOF, facultando ao proprietário a escolha dos demais.
- 65- O operador de heliponto deve estabelecer e manter uma planificação de emergência que descreva as ações a serem executadas em casos de emergência aeronáutica, bem como os acionamentos a serem efetuados, objetivando, prioritariamente, a continuidade das operações e, posteriormente, o salvamento de vidas.
- 66- O PLEM-H deve ser atualizado a cada 2 anos e conter, dentre outros, a informação sobre os tipos de emergência aos quais se destina; sequência de acionamentos e responsabilidades para cada tipo de emergência; procedimentos para utilização dos recursos disponíveis e forma de acionamento dos auxílios externos.
- 67- O alerta emitido pela ANAC com as recomendações mínimas sobre a utilização de aeronaves EVTOL e vertiportos tem por finalidade regulamentar o uso desse tipo de aeronave, especialmente as que já foram certificadas para uso comercial.
- 68- Levando em consideração que os vertiportos possuem as mesmas características operacionais dos helipontos, os planos de emergência para ambas infraestruturas devem seguir exatamente os mesmos requisitos, não necessitando de adaptações.

- 69- O Alerta aos Operadores nº 001/2023 é o documento atual que traz orientações quanto ao uso de infraestruturas para operação de aeronaves e-VTOL, seguindo as diretrizes da ICAO, que estão em aperfeiçoamento, levando em consideração a iminente operação desse tipo de aeronave.
- 70- Uma atitude ilícita, como o tráfico de animais e o descaminho, praticados no âmbito de uma aeronave ou um aeroporto é considerada um ato de interferência ilícita contra a aviação civil.
- 71- Os conceitos de facilitação e segurança no âmbito da segurança da aviação civil não possuem qualquer relação ou interferência entre si, uma vez que cada conceito busca atingir um objetivo distinto do outro.
- 72- A facilitação do transporte aéreo tem, como objetivo, prover serviços aos usuários que sejam o mais ágil, confortável, fácil, flexível, desembaraçado e padronizado possível.
- 73- Somente os investimentos em novas tecnologias e equipamentos modernos trazem melhorias significativas na facilitação e segurança, devendo-se abandonar os investimentos em questões consideradas mais simples por serem obsoletas.
- 74- Um dos motivos pelo qual o correu a Convenção de Chicago, em 1944, era lidar com a crescente onda de ocorrências de interferência ilícita na aviação civil.
- 75- Um dos primeiros atentados à aviação civil ocorreu em 1955, nos Estados Unidos, com a explosão do voo United Airlines 629.
- 76- O primeiro caso de sequestro de aeronave no Brasil ocorreu em 1969, conhecido como Revolta de Aragarças.
- 77- As primeiras medidas de combate aos atos de interferência ilícita nas aeronaves foram utilizar policiais para acompanhar os voos considerados de maior risco.
- 78- A Convenção de Tóquio foi uma das primeiras medidas adotadas a nível internacional para combater os atos de interferência ilícita, conferindo ao comandante da aeronave prerrogativas para tomar decisões e ações para conter ou desembarcar qualquer pessoa que esteja cometendo, ou possa cometer, atos ilícitos.
- 79- A primeira edição do Anexo 17, da ICAO, que trata sobre AVSEC foi aprovada no ano de 1974, época em que surgiram também as Convenções de Haia e de Montreal, que se complementaram em resposta à maior onda de ataques à aeronaves da história.
- 80- Um caso emblemático de ato contra a segurança da aviação foi o sequestro do voo 375 da VASP, em que o sequestrador ameaçou jogar a aeronave no Palácio do Planalto, caso conhecido como prévia dos ataques de 11 de setembro.
- 81- Existem estudos que buscam quantificar o valor monetário de uma catástrofe, incluída a perda de vidas humanas, para julgar se os custos de medidas de segurança são proporcionais ao que se pretende evitar, com os estudos resultando em uma conclusão taxativa e definitiva sobre as medidas a serem implementadas.
- 82- Os ataques cibernéticos realizados contra as aeronaves não são abordados no texto das convenções existentes atualmente sobre o tema AVSEC devido à falta de legislação específica acerca do tema.

- 83- Aprovado em 2017, o GAsEP trouxe conceitos e estratégias primordiais para o desenvolvimento da AVSEC, e inovou ao apresentar uma meta global de melhoria dos indicadores de implementação efetiva do Anexo 17, aferidos pelo Programa USAP.
- 84- O histórico de ocorrências de atos ilícitos mostra que as ocorrências mais comuns continuam sendo os sequestros de aeronaves, como o ocorrido em 11 de setembro de 2001, devido a impossibilidade de se realizar explosão e ataques em áreas públicas.
- 85- Não há registros, na aviação, de vítima fatal devido a ataques cibernéticos, embora esse tipo de interferência ilícita venha se tornando cada vez mais comum, tendo a ICAO criado, em 2022, um painel para o tema da segurança cibernética.
- 86- A Declaração do Contexto Global de Riscos para AVSEC é o resultado do trabalho do Painel AVSEC da ICAO, que vem se dedicando às avaliações de risco no âmbito da aviação internacional.
- 87- Enquanto gerenciado pelo DAC, o PNAVSEC possuía alto grau de prescritividade, bem como havia muitas informações nas IAC, de modo que não havia uma segregação clara entre normas, orientações técnicas e formas aceitáveis de cumprimento.
- 88- A Segurança da Aviação Civil, regulamentada pelo DAC, assim como os temas relacionados à Segurança Operacional, possuía regulamentos exclusivos de requisitos, como os Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBAC) ou Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica (RBHA).
- 89- O PNAVSEC e a maioria das IAC da ANAC são documentos sob classificação de sigilo, ou seja, somente pessoas e organizações com necessidade de conhecer, tem acesso a tais documentos.
- 90- O maior marco da regulação da segurança da aviação civil no Brasil ocorreu em 2010, com a publicação de um novo PNAVSEC, que permitiu uma maior aproximação da indústria com os órgãos públicos.
- 91- Os principais RBAC da ANAC sobre AVSEC são os RBAC 107, 108, 110 e 111, junto de suas IS, que tratam, respectivamente, de requisitos de AVSEC para operadores de aeródromos, requisitos AVSEC para operadores aéreos, instrução de AVSEC e, por fim, Controle de Qualidade AVSEC.
- 92- Os RBAC 107 e 108 são ostensivos e tratam das obrigações normativas, enquanto as IS 107 e 108 possuem divulgação restrita às pessoas e aos operadores que, de forma justificada, precisam do seu acesso.
- 93- O novo PNAVSEC (2022) trouxe novos temas e atualizações, como a segurança cibernética e a proteção de áreas públicas, atendendo as novas atualizações do Anexo 17.
- 94- Em 2020, a ANAC instituiu o BASeT, composto por representantes de instituições públicas e privadas, para definir uma agenda de prioridades para o setor no país, levando em consideração a percepção de risco nacional, as necessidades locais, assim como o Plano Global de Segurança da Aviação Civil (GAsEP).
- 95- Atualmente, está em pauta o SeMS, que tem por objetivo implantar um sistema de gerenciamento da segurança da aviação civil por meio de métodos de avaliação de risco e desenvolvimento de uma cultura de segurança.

1 E	2 C	3 E	4 C	5 C
6 C	7 E	8 E	9 C	10 E
11 E	12 C	13 C	14 E	15 E
16 C	17 C	18 C	19 E	20 C
21 E	22 E	23 C	24 C	25 E
26 C	27 C	28 C	29 E	30 C
31 C	32 C	33 C	34 C	35 C
36 E	37 C	38 C	39 C	40 E
41 C	42 E	43 C	44 E	45 E
46 E	47 E	48 E	49 C	50 E
51 E	52 E	53 E	54 C	55 C
56 C	57 E	58 E	59 E	60 C
61 C	62 C	63 E	64 C	65 E
66 C	67 E	68 E	69 C	70 E
71 E	72 C	73 E	74 E	75 C
76 E	77 C	78 C	79 C	80 C
81 E	82 E	83 C	84 E	85 C
86 C	87 C	88 E	89 E	90 C
91 C	92 C	93 C	94 C	95 C
96	97	98	99	100
101	102	103	104	105
106	107	108	109	110
111	112	113	114	115
116	117	118	119	120
121	122	123	124	125
126	127	128	129	130
131	132	133	134	135



