

**SIMULADO – TRANSPORTE AÉREO, ASAS/OACI, TEORIA E GOVERNANÇA
REGULATÓRIA, MEDICINA AERONÁUTICA (CEBRASPE: C/E)**

Base: apostilas 2.1, 2.2, 2.3, 2.6, 3.1, 3.2, 3.3, 10.5. Como responder: marque C ou E. (Gabarito no final)

1 - O transporte aéreo é caracterizado, em geral, por maior velocidade e maior custo relativo quando comparado a modais terrestres, sendo preferido para cargas de alto valor agregado ou sensíveis ao tempo.

2 - O transporte aéreo é o modal mais eficiente para cargas de baixo valor e alto volume, pois maximiza a economia de escala com custos marginais decrescentes em qualquer distância.

3 - Em redes do tipo hub-and-spoke, a concentração de voos em um hub pode aumentar conectividade, ainda que possa elevar dependência do aeroporto central e gerar gargalos.

4 - No modelo ponto-a-ponto, as empresas necessariamente operam apenas em aeroportos congestionados, o que reduz atrasos e elimina necessidade de coordenação de slots.

5 - A demanda por transporte aéreo tende a ser derivada: depende de atividades econômicas, turismo e integração regional, e não apenas de preferências isoladas do consumidor.

6 - A elasticidade-preço da demanda é sempre baixa e idêntica para todos os passageiros, razão pela qual não há justificativa econômica para tarifas diferenciadas.

7 - O gerenciamento de receitas pode levar passageiros a pagarem valores diferentes no mesmo voo, sem que isso, por si só, comprove infração regulatória ou concorrencial.

8 - Se dois passageiros pagam preços distintos pelo mesmo voo, então ocorreu, necessariamente, prática abusiva ilícita, pois a isonomia tarifária é exigência universal do transporte aéreo.

9 - A existência de custos fixos elevados e capacidade limitada tende a incentivar estratégias de maximização de receita por voo, incluindo segmentação tarifária.

10 - A aviação regular de passageiros não envolve restrições operacionais relevantes, pois a capacidade pode ser aumentada instantaneamente sem limitações de frota, tripulação e infraestrutura.

11 - A Convenção de Chicago (1944) é frequentemente tratada como referência central do regime internacional de aviação civil, incluindo princípios sobre soberania do espaço aéreo.

12 - A Convenção de Chicago estabeleceu que a OACI é soberana sobre o espaço aéreo de cada Estado e pode autorizar voos domésticos sem anuência nacional.

13 - A soberania do Estado sobre o espaço aéreo do seu território é princípio basilar, motivo pelo qual cabotagem, via de regra, depende de autorização específica.

14 - Cabotagem é o transporte entre dois pontos no mesmo Estado por empresa de outro Estado e, por padrão, é um direito automaticamente concedido pelos acordos bilaterais.

15 - Acordos sobre Serviços Aéreos (ASA) são instrumentos por meio dos quais Estados definem direitos de tráfego, capacidade, pontos, designação e outras condições de operação.

16 - Um ASA é sempre multilateral e uniformizado, não havendo acordos bilaterais no transporte aéreo internacional.

17 - Cláusulas de segurança operacional e de segurança da aviação contra atos de interferência ilícita podem aparecer em ASAs, refletindo

compromissos e exigências entre as partes.

18 - Em ASAs, a cláusula de segurança operacional trata exclusivamente de ameaça terrorista e de triagem de passageiros.

19 - A designação de empresa aérea pelo Estado é típica em ASAs, podendo haver exigências quanto a controle, propriedade e sede da empresa designada.

20 - Uma vez designada uma empresa, o outro Estado é obrigado a aceitar a designação sem qualquer verificação ou possibilidade de recusa, ainda que os requisitos do acordo não sejam atendidos.

21 - As Liberdades do Ar tratam de direitos de tráfego entre Estados, como sobrevoo, escala técnica e transporte de passageiros/carga em diferentes combinações de origem e destino.

22 - A Primeira Liberdade corresponde ao direito de pousar para embarcar passageiros e carga em Estado estrangeiro, sem qualquer acordo.

23 - A Segunda Liberdade, em termos gerais, relaciona-se a escala técnica (por exemplo, reabastecimento/manutenção) sem embarque ou desembarque comercial.

24 - A Terceira Liberdade permite transportar tráfego do Estado que designa a empresa para o território do outro Estado.

25 - A Quarta Liberdade permite transportar tráfego do território do outro Estado para o território do Estado que designa a empresa.

26 - A Quinta Liberdade envolve transportar tráfego entre o outro Estado e um terceiro Estado, no contexto de um serviço que tem origem ou destino no Estado que designa a empresa.

27 - A Sexta Liberdade é a permissão de fazer cabotagem dentro de um Estado estrangeiro, sem restrições.

28 - Em geral, liberdades além das mais básicas dependem de negociação e concessão, não sendo automáticas por simples adesão à Convenção de Chicago.

29 - Direitos de tráfego são definidos exclusivamente por decisão unilateral do operador aeroportuário, sem participação de Estados ou tratados.

30 - Em muitos modelos de ASA, há disposições sobre capacidade e frequências, que podem ser pré-determinadas ou mais liberalizadas, conforme a política das partes.

31 - A OACI possui órgãos como Assembleia e Conselho, associados à condução de temas e decisões no âmbito da aviação civil internacional.

32 - A Assembleia da OACI funciona como órgão permanente de gestão diária, reunindo-se semanalmente para deliberar sobre rotinas operacionais de cada Estado.

33 - O Conselho da OACI possui papel relevante na condução de assuntos entre as sessões da Assembleia, com apoio do Secretariado.

34 - Anexos à Convenção de Chicago tratam de padrões e práticas recomendadas, influenciando harmonização internacional e exigindo implementação nacional.

35 - Padrões e práticas recomendadas (SARPs) são aplicados automaticamente em todos os Estados, independentemente de incorporação nacional ou notificação de diferenças.

36 - A existência de SARPs não elimina a necessidade de regulamentação doméstica, pois a implementação ocorre via normas e estruturas nacionais.

37 - A OACI substitui as autoridades nacionais: logo, a certificação de operadores e licenças é emitida diretamente pela OACI.

38 - A estrutura internacional depende de cooperação entre Estados signatários e de mecanismos de coordenação, o que não equivale a soberania supranacional.

39 - A OACI atua apenas em temas ambientais, não tendo relação com segurança operacional, navegação aérea ou padronização.

40 - A coordenação internacional busca reduzir riscos e inconsistências, mas não elimina divergências, que podem ser tratadas por notificações e arranjos nacionais.

41 - No âmbito de política pública, pode-se distinguir políticas setoriais específicas e políticas gerais, e confundir essas categorias pode tornar um item incorreto.

42 - Externalidades e assimetria de informação são exemplos clássicos de falhas de mercado frequentemente usadas para justificar intervenção regulatória.

43 - Universalização de acesso e equidade são sempre falhas de mercado do tipo externalidade, razão pela qual são idênticas às motivações econômicas.

44 - Política de aviação civil pode envolver objetivos como conectividade, desenvolvimento econômico, integração regional, segurança e sustentabilidade, além de qualidade de serviço.

45 - A intervenção estatal no setor aéreo é injustificável em qualquer cenário, pois a concorrência perfeita é regra e sempre resolve todos os problemas.

46 - A presença de poder de mercado pode justificar instrumentos que afetem barreiras à entrada e contestabilidade, mas isso não implica que 'fixar preços' seja a única alternativa.

47 - A regulação só existe quando o Estado impõe comandos imperativos; incentivos e mecanismos indutivos não podem ser considerados formas de regulação.

48 - A avaliação regulatória costuma envolver diagnóstico do problema, objetivos, alternativas e análise de impactos, e não apenas a redação do texto normativo.

49 - Se um setor é regulado, então a regulação necessariamente aumenta o bem-estar social, pois toda intervenção é superior ao mercado.

50 - A captura regulatória pode ocorrer quando decisões passam a refletir interesses privados organizados em detrimento do interesse público.

51 - Teorias de interesse público e de interesse privado oferecem explicações distintas sobre por que a regulação surge e como o regulador decide.

52 - Na perspectiva de interesse privado, a regulação é sempre criada para beneficiar a sociedade como um todo, sendo impossível que favoreça grupos organizados.

53 - A ideia de 'mercado por regulação' é compatível com explicações em que grupos organizados buscam obter benefícios por meio de normas e decisões regulatórias.

54 - A análise institucional pode enfatizar rotinas, incentivos internos e desenho organizacional como fatores que afetam decisões regulatórias, além de pressões externas.

55 - Teorias institucionalistas negam qualquer influência de incentivos e, por isso, explicam decisões apenas por preferências individuais do regulador.

56 - A noção de falha de governo reconhece que a intervenção pode gerar distorções, custos e efeitos não pretendidos.

57 - Se há participação social, a captura é automaticamente eliminada, pois consultas públicas neutralizam assimetrias de poder e informação.

58 - Regulação pode combinar instrumentos econômicos, jurídicos e técnicos, dependendo do problema e do desenho institucional.

59 - No contexto brasileiro, as agências reguladoras podem ter surgido em ondas e com ênfases diferentes ao longo do tempo, incluindo setores de infraestrutura.

60 - A existência de agência reguladora implica que o Estado abandonou qualquer preocupação com interesse público, atuando apenas em favor dos regulados.

61 - Governança regulatória envolve práticas e processos para aumentar qualidade, transparência, participação e responsabilização nas decisões.

62 - Governança regulatória se resume a publicar normas, sendo desnecessário monitorar resultados ou revisar regras.

63 - Instrumentos de participação social podem reduzir assimetria de informação sem transferir a decisão final para quem participa.

64 - Consulta pública e audiência pública são sempre idênticas em formato, momento e finalidade, não havendo diferenças práticas.

65 - A AIR (Análise de Impacto Regulatório) tende a ser ferramenta ex ante, estruturando problema, objetivos e alternativas antes da decisão final.

66 - A ARR (Avaliação de Resultado Regulatório) é, em regra, ferramenta ex post, podendo subsidiar revisão, simplificação ou substituição de normas.

67 - Uma AIR bem feita dispensa qualquer estimativa de custos, pois basta apontar o objetivo desejado e publicar a norma.

68 - Definir indicadores desde o início pode facilitar monitoramento e a ARR, evitando improviso na mensuração de resultados.

69 - Em avaliação regulatória, confundir correlação com causalidade pode levar a conclusões apressadas sobre efeitos de uma norma.

70 - A ARR é inútil em normas técnicas, pois técnicos sempre preveem perfeitamente os impactos e não erram em diagnóstico.

71 - A medicina aeronáutica está ligada à avaliação de aptidão psicofísica e ao controle de fatores humanos que afetam segurança operacional.

72 - O Certificado Médico Aeronáutico (CMA) é irrelevante para segurança, pois não há relação entre condições de saúde e desempenho em voo.

73 - O hipobarismo está associado à redução da pressão atmosférica em altitude e pode contribuir para fenômenos como hipóxia e expansão de gases.

74 - A hipóxia hipobárica ocorre quando a pressão parcial de oxigênio diminui com a altitude, reduzindo disponibilidade de oxigênio nos tecidos.

75 - Hipóxia por estagnação relaciona-se, em geral, à redução do fluxo sanguíneo, podendo ocorrer em situações como forças G elevadas.

76 - Hipóxia histotóxica ocorre quando o oxigênio não chega aos pulmões por baixa pressão atmosférica, sendo resolvida apenas com descida imediata.

77 - A barossinusite pode causar dor na testa ou ao redor do nariz por expansão/contração de gás aprisionado em seios paranasais, frequentemente percebida na descida e aproximação.

78 - A barotite média é incompatível com variações de pressão, e seu risco aumenta quando a tuba auditiva não equaliza adequadamente a pressão.

79 - A doença descompressiva pode envolver formação de bolhas, com sintomas que variam conforme local afetado, incluindo dor articular.

80 - A doença descompressiva é impossível em aviação civil, pois só ocorre em mergulho, nunca em operações em altitude.

81 - O sistema vestibular está associado ao labirinto na orelha interna, envolvendo estruturas como canais semicirculares, utrículo e sáculo.

82 - O sistema vestibular fica na orelha externa e, por isso, não é afetado por movimentos de cabeça e acelerações.

83 - Canais semicirculares estão ligados à detecção de aceleração angular,

ao passo queutrículo e sáculo se relacionam à aceleração linear.

84 - Ilusões vestibulares podem levar a desorientação espacial, exigindo confiança nos instrumentos quando referências visuais são inadequadas.

85 - A chamada ilusão de 'buraco negro' está associada a aproximação noturna sem referências visuais adequadas, podendo induzir trajetória inadequada.

86 - Em ambiente com boa visibilidade e referências visuais abundantes, ilusões visuais são impossíveis e não precisam ser consideradas.

87 - A desorientação espacial pode ocorrer mesmo em pilotos experientes, especialmente em condições IMC (condições meteorológicas por instrumentos) ou em noite escura.

88 - A visão noturna depende apenas de cones, razão pela qual luz forte na cabine melhora a adaptação noturna para pouso em pista não iluminada.

89 - Forças G positivas podem reduzir perfusão cerebral e contribuir para perda de consciência (G-LOC) em situações extremas, especialmente sem técnicas de proteção.

90 - A fadiga é irrelevante na aviação, pois pilotos conseguem manter desempenho constante por tempo indefinido desde que motivados.

91 - Um programa de segurança operacional deve considerar fatores humanos, incluindo limitações fisiológicas e percepção, como parte da prevenção de acidentes.

92 - Na gestão de riscos, confundir 'perigo' (hazard) com 'risco' é erro comum: risco envolve probabilidade e severidade associadas ao perigo.

93 - Se um operador reporta poucos eventos, isso prova, necessariamente, que ele é mais seguro do que outro que reporta mais.

94 - Uma cultura de reporte pode aumentar registros de ocorrência sem significar piora real, exigindo interpretação cuidadosa de indicadores.

95 - No contexto de regulação, a participação social obriga o regulador a aceitar todas as contribuições recebidas, sob pena de nulidade automática do ato.

96 - A motivação de atos administrativos pode ser relevante para controle e transparência, inclusive quando há discricionariedade.

97 - Discricionariedade administrativa significa liberdade total sem limites, sendo desnecessário observar proporcionalidade ou finalidade pública.

98 - Em decisões regulatórias, a clareza procedural e a justificativa de escolhas podem reduzir judicialização e aumentar legitimidade, ainda que não eliminem controvérsias.

99 - O fato de uma decisão favorecer um administrado dispensa motivação e afasta qualquer dever de transparência.

100 - Em governança regulatória, separar instrumento (meio) de objetivo (fim) evita confusão: por exemplo, consulta pública é meio; melhoria regulatória é fim.

GABARITO

1C 2E 3C 4E 5C 6E 7C 8E 9C 10E

11C 12E 13C 14E 15C 16E 17C 18E 19C 20E

21C 22E 23C 24C 25C 26C 27E 28C 29E 30C

31C 32E 33C 34C 35E 36C 37E 38C 39E 40C

41C 42C 43E 44C 45E 46C 47E 48C 49E 50C

51C 52E 53C 54C 55E 56C 57E 58C 59C 60E

61C 62E 63C 64E 65C 66C 67E 68C 69C 70E

71C 72E 73C 74C 75C 76E 77C 78C 79C 80E

81C 82E 83C 84C 85C 86E 87C 88E 89C 90E
91C 92C 93E 94C 95E 96C 97E 98C 99E 100C