

SIMULADO – TRANSPORTE AEREO, ACORDOS, SISTEMA OACI, PNAC, TEORIA E GOVERNANCA REGULATORIA, E MEDICINA NA AVIACAO (CEBRASPE: C/E) – 100 QUESTOES

Como responder: marque C ou E. Se quiser, responda em lista: 1C 2E 3C ...

- 1 - O transporte aereo, como modalidade de transporte, destaca-se pela velocidade e pela capacidade de reduzir barreiras geograficas, mas costuma apresentar custo unitario maior do que modais terrestres para cargas de baixo valor. ()
- 2 - No transporte aereo, o custo marginal de um assento vazio e praticamente nulo apos a decolagem, o que explica a relevancia de gestao de receita e de ocupacao para companhias aereas. ()
- 3 - O transporte aereo regular e aquele realizado com frequencia e horarios previamente publicados, enquanto o nao regular tende a ocorrer por demanda especifica, sem grade publica permanente. ()
- 4 - Em rotas aereas, o modelo hub-and-spoke concentra fluxos em aeroportos concentradores para aumentar conectividade, ao passo que o ponto-a-ponto prioriza ligacoes diretas, reduzindo conexoes. ()
- 5 - No contexto economico do setor, aumento de taxa de ocupacao (load factor) sempre reduz a receita total, pois implica queda de tarifa media. ()
- 6 - A IATA e uma organizacao internacional intergovernamental com poder normativo equivalente ao da OACI, podendo impor obrigacoes diretamente aos Estados. ()
- 7 - A Convencao de Chicago (1944) estabeleceu bases para a aviacao civil internacional e originou o arranjo institucional que inclui a OACI como organizacao especializada do sistema ONU. ()
- 8 - Direitos de trafego (liberdades do ar) sao concedidos automaticamente a todas as empresas de todos os Estados signatarios da Convencao de Chicago, sem necessidade de acordos. ()
- 9 - Primeira Liberdade corresponde ao direito de sobrevoar o territorio de outro Estado sem pousar. ()
- 10 - Segunda Liberdade corresponde ao direito de realizar escala tecnica (ex.: reabastecimento/manutencao) sem embarcar ou desembarcar passageiros ou carga. ()
- 11 - Terceira e Quarta Liberdades tratam, respectivamente, de transportar passageiros/carga do Estado que designa a empresa para o outro Estado e do outro Estado para o Estado que designa a empresa. ()
- 12 - Quinta Liberdade envolve transportar passageiros/carga entre o territorio do outro Estado e o territorio de um terceiro Estado, no ambito de um servico destinado ou proveniente do Estado que designa a empresa. ()
- 13 - Oitava e Nona Liberdades sao formas de cabotagem (entre pontos no territorio do outro Estado), e a legislacao brasileira atual nao permite o exercicio de cabotagem (8a e 9a liberdades). ()
- 14 - A Sexta Liberdade e, em geral, interpretada como combinacao pratica de direitos associados a Terceira e Quarta Liberdades, envolvendo trafego via Estado intermediario. ()
- 15 - Acordos sobre servicios aereos (ASA) costumam tratar de temas como rotas, capacidade (frequencias/voos), designacao de empresas, tarifas, e clausulas de propriedade e controle das empresas designadas. ()
- 16 - Em ASA, a clausula de designacao define o numero de empresas que um Estado pode designar e, em regra, condiciona a autorizacao ao cumprimento de requisitos do acordo. ()
- 17 - Acordos multilaterais sempre prevalecem sobre accordos bilaterais; por isso, os Estados, em regra, nao celebram ASA bilaterais. ()
- 18 - A negociacao de ASA tipicamente envolve intercambio de propostas, definicao de texto e anexos, e posterior assinatura, podendo incluir memorandos e atas de reuniao. ()
- 19 - A OACI tem sede em Montreal (Canada) e, no sistema, a Assembleia e o orgao soberano, convocado ordinariamente a cada 3 anos. ()

- 20 - O Conselho da OACI é o órgão executivo e, segundo o material, é composto por 36 Estados. ()
- 21 - O Conselho supervisiona o trabalho do Secretariado e conduz os trabalhos da instituição, incluindo a condução de emendas aos Anexos e o trato de SARPs. ()
- 22 - A Assembleia da OACI é permanente e se reúne semanalmente, enquanto o Conselho se reúne a cada 3 anos. ()
- 23 - A estrutura organizacional da OACI inclui, entre outros, Conselho, Secretariado, Comitês e Comissões, além de escritórios regionais. ()
- 24 - Políticas públicas podem ser gerais (ex.: política nacional de transportes) e políticas específicas (ex.: política nacional de aviação civil), e planos tendem a detalhar a implementação e investimentos. ()
- 25 - O CONAC é citado como órgão ligado à formulação/ordenação da aviação civil no Brasil, com funções de assessoramento e acompanhamento de diretrizes do setor. ()
- 26 - A PNAC é um exemplo de política pública específica do setor, enquanto a PNT é exemplo de política generalista no campo dos transportes. ()
- 27 - O Plano Aeroportuário Nacional (PAN) é apresentado como instrumento de planejamento tático da aviação civil, e sua versão pode aparecer em consulta pública. ()
- 28 - A PNAC é um plano de investimentos com cronograma de obras e fontes de financiamento, enquanto o PAN é apenas um conjunto de princípios abstratos. ()
- 29 - Externalidades, assimetria de informação, poder de mercado e bens públicos são exemplos de falhas de mercado que podem justificar intervenção regulatória. ()
- 30 - Motivações jurídicas para regular podem incluir proteção de direitos fundamentais como universalização, equidade, privacidade, redistribuição e não discriminação. ()
- 31 - Pela definição trabalhada no material, regulação pode ocorrer por comandos restritivos, mas também por medidas indutivas e econômicas; não se limita a proibições. ()
- 32 - Teorias do interesse privado explicam a regulação como sempre voltada ao interesse público e imune à pressão de grupos organizados. ()
- 33 - A captura regulatória descreve situação em que o regulador passa a atuar por interesses privados específicos, afastando-se do interesse público. ()
- 34 - Abordagens institucionalistas enfatizam como desenho institucional, rotinas e interações influenciam decisões regulatórias, além de pressão social e econômica. ()
- 35 - No Estado regulador brasileiro, agências reguladoras surgem como arranjo institucional para regular setores, com características como autonomia administrativa, financeira e decisória, dentro dos limites legais. ()
- 36 - Em regra, agências reguladoras no Brasil são autarquias em regime especial, com dirigentes nomeados pelo chefe do Executivo e referendados pelo Legislativo, em modelo de diretoria colegiada. ()
- 37 - A independência decisória de uma agência elimina qualquer forma de controle externo, inclusive controle judicial e controle por órgãos de fiscalização. ()
- 38 - Instrumentos como transparência, participação social e mecanismos de prestação de contas aparecem como elementos de boas práticas de governança regulatória. ()
- 39 - A liberalização de oferta (rotas) e a liberdade tarifária influenciam a atuação das empresas aéreas, afetando estratégias comerciais e concorrência. ()
- 40 - Companhias aéreas low-cost carriers (LCC) se caracterizam, em geral, por estrutura de custos reduzida e simplificação de serviços, enquanto full-service carriers (FSC/legacy) tendem a oferecer maior escopo de serviços. ()
- 41 - A classificação de companhias (carga, regionais, nicho, híbridas) ajuda a compreender estratégias e posicionamentos, mas não altera o fato de todas operarem em ambiente sem regulação alguma. ()
- 42 - Fatores como combustível, câmbio, custos aeroportuários, regulação e demanda influenciam a atuação das empresas aéreas e o nível de oferta de voos. ()

)

43 - No contexto medico-aeronautico, o hipobarismo (reduzida pressao atmosferica) esta associado a riscos como hipoxia e transtornos por variacao de pressao em cavidades, como barotite. ()

44 - Barotite e um transtorno tipico de hipobarismo e pode ocorrer por dificuldade de equalizacao de pressao no ouvido medio. ()

45 - A doença descompressiva pode se manifestar com dor articular e sintomas neurologicos e esta associada a reducao de pressao, sobretudo quando ha nitrogenio dissolvido nos tecidos. ()

46 - O ruido e condicao ambiental comum na atividade aerea e pode afetar audicao e desempenho, motivo pelo qual limites e protecao sao relevantes. ()

47 - A variacao de aceleracao (G) pode afetar sistema circulatorio e nervoso, alterando irrigacao e podendo comprometer visao e consciencia, dependendo do eixo e intensidade. ()

48 - A desorientacao espacial e sempre resolvida apenas pela percepcao vestibular; por isso, instrumentos sao secundarios e pouco relevantes em voo por instrumentos. ()

49 - O RBAC 67 trata de requisitos de certificacao medica aeronautica e busca harmonizacao com referencia internacional (ex.: Anexo 1 da OACI). ()

50 - O exame medico aeronautico e unicamente um procedimento clinico geral, sem relacao com riscos especificos do voo, como hipoxia, aceleracao, fadiga e ruido. ()

51 - Em acordos de servicos aereos, a clausula de propriedade e controle (substantial ownership and effective control) costuma exigir que a empresa designada seja de propriedade substancial e sob controle efetivo do Estado que a designa. ()

52 - A existencia de clausula de propriedade e controle em um ASA impede, por definicao, qualquer forma de codeshare entre empresas de Estados distintos. ()

53 - Em ASA, a clausula de capacidade pode adotar abordagem de capacidade predeterminada (controle) ou de livre determinacao pelo mercado (liberal), dependendo do modelo negociado. ()

54 - A chamada liberdade tarifaria, quando prevista em acordo, significa que tarifas deixam de ser assunto do Estado e passam a ser definidas pelas empresas, com possiveis mecanismos de notificacao e intervencao excepcional. ()

55 - O open skies e sempre um tratado multilateral universal, com aplicacao automatica a todos os Estados signatarios da Convencao de Chicago. ()

56 - O direito de trafego e uma permissao estatal: mesmo quando uma liberdade do ar esta prevista, a empresa so opera se houver designacao e autorizacao conforme o acordo e regras domesticas. ()

57 - A Convencao de Chicago consagra a soberania completa e exclusiva do Estado sobre o espaco aereo acima de seu territorio. ()

58 - A Convencao de Chicago proibe qualquer cobranca de taxas aeroportuarias e de navegacao aerea, por serem consideradas restricoes ao comercio. ()

59 - Os Anexos a Convencao de Chicago contem SARPs (normas e praticas recomendadas) e, em geral, sao atualizados por processo tecnico e decisorio no ambito da OACI. ()

60 - Diferentemente do texto da Convencao, os Anexos sao ratificados individualmente por cada Parlamento nacional antes de produzir qualquer efeito interno. ()

61 - O Sistema de Aviacao Civil Internacional inclui, alem da OACI, atores como Estados, autoridades de aviacao civil, organismos regionais e entidades da industria, com diferentes papeis e niveis de influencia. ()

62 - A OACI emite SARPs, mas nao fiscaliza diretamente todas as companhias aereas do mundo; a responsabilidade primaria de cumprimento e supervisao e dos Estados. ()

63 - O uso de diferenças (differences) permite ao Estado comunicar a OACI divergencias entre sua regulamentacao/pratica e os SARPs, preservando transparencia e harmonizacao possivel. ()

- 64 - A existencia de uma difference comunicada a OACI torna automaticamente ilegal qualquer operacao internacional envolvendo o Estado que a comunicou. ()
- 65 - A Politica Nacional de Aviacao Civil (PNAC) tende a orientar principios e diretrizes do setor, enquanto planos e programas costumam detalhar metas, medidas e implementacao. ()
- 66 - Em politica publica setorial, e comum haver articulacao entre objetivos economicos (conectividade, competitividade) e objetivos sociais (acesso, integracao territorial). ()
- 67 - A PNAC, por ser politica setorial, exclui completamente temas ambientais e de sustentabilidade. ()
- 68 - O transporte aereo pode ser instrumento de integracao nacional e desenvolvimento regional, mas enfrenta limitacoes como infraestrutura aeroportuaria, custo e elasticidade de demanda. ()
- 69 - Na teoria regulatoria de interesse publico, a regulacao e vista como resposta a falhas de mercado, visando maximizar bem-estar social, embora na pratica haja limitacoes de informacao e implementacao. ()
- 70 - Na teoria do interesse privado, a regulacao pode ser entendida como resultado de pressao e barganha de grupos organizados, podendo gerar beneficios concentrados e custos difusos. ()
- 71 - A afirmacao toda regulacao e necessariamente boa para o consumidor e compativel com a visao de captura regulatoria. ()
- 72 - O conceito de mercado por regulacao associa-se a ideia de que grupos competem por regras e beneficios, e grupos mais organizados tendem a obter vantagens. ()
- 73 - Abordagens institucionalistas ajudam a explicar por que a mesma falha de mercado pode produzir respostas regulatorias distintas, dependendo do arranjo institucional, incentivos e rotinas do regulador. ()
- 74 - Dizer que institucionalismo ignora completamente interesses privados e publicos e uma generalizacao correta. ()
- 75 - Governanca regulatoria pode ser entendida como o conjunto de mecanismos de direcao, controle e prestacao de contas da regulacao, incluindo transparencia, participacao e avaliacao. ()
- 76 - Demanda por regulacao pode surgir de crises, falhas de mercado, pressao social e politica, enquanto oferta de regulacao depende de capacidade estatal, desenho institucional e instrumentos disponiveis. ()
- 77 - A existencia de consulta publica e audiencias elimina o risco de captura, pois garante que todos os grupos tenham o mesmo poder de influencia. ()
- 78 - Instrumentos como AIR (analise de impacto regulatorio) e avaliacao ex post tendem a melhorar qualidade regulatoria ao explicitar problema, alternativas, custos, beneficios e riscos. ()
- 79 - O principal-agente e relevante na governanca regulatoria: sociedade e governo (principal) delegam a agencia (agente), o que cria desafios de alinhamento, monitoramento e accountability. ()
- 80 - A autonomia das agencias reguladoras implica ausencia de coordenacao com politicas governamentais amplas, sob pena de violar independencia. ()
- 81 - Em medicina aeronautica, hipoxia hipobarica ocorre por reducao da pressao parcial de oxigenio em altitude, podendo afetar julgamento e desempenho antes de sinais evidentes. ()
- 82 - A hiperventilacao pode simular ou agravar sintomas de hipoxia; diferenciar ambas e relevante no manejo em voo. ()
- 83 - Intoxicacao por monoxido de carbono tende a piorar a capacidade de transporte de oxigenio no sangue e pode ser confundida com fadiga ou hipoxia. ()
- 84 - O tempo de consciencia util (TUC) aumenta quanto maior a altitude, pois o corpo acelera a compensacao ventilatoria. ()
- 85 - A descompressao rapida pode causar barotrauma e aumentar risco de doença descompressiva, sendo a descida e oxigenio medidas classicas de resposta operacional. ()

- 86 - A visao noturna depende fortemente de bastonetes; por isso, hipoxia e fumo podem degradar significativamente desempenho noturno. ()
- 87 - A ilusao somatogravica pode levar o piloto a perceber atitude diferente da real durante aceleracao, aumentando risco de comando inadequado, especialmente sem referencia visual externa. ()
- 88 - A ilusao coriolis ocorre quando movimentos de cabeca durante curva prolongada geram sensacao intensa de giro, podendo causar vertigem e desorientacao. ()
- 89 - Em aceleracao positiva (+Gz), o sangue tende a descer para membros inferiores, reduzindo perfusao cerebral; isso pode causar visao cinzenta, blackout e G-LOC. ()
- 90 - A tolerancia a +Gz independe de condicionamento fisico e de tecnicas como manobra anti-G, pois e puramente genetica. ()
- 91 - Fadiga e risco relevante para desempenho humano e pode ser agravada por horario biologico, longas jornadas, carga de trabalho e privacao de sono. ()
- 92 - O jet lag resulta apenas de privacao de sono; mudancas de fuso horario nao interferem no ritmo circadiano. ()
- 93 - Cinetose (enjoo por movimento) pode ser precipitada por conflitos sensoriais e tende a piorar a capacidade de executar tarefas e manter atencao. ()
- 94 - O uso de alcool, mesmo em pequenas quantidades, pode degradar desempenho, julgamento e visao noturna; alem disso, pode piorar hipoxia em altitude. ()
- 95 - Medicamentos com efeito sedativo podem comprometer segurança operacional; por isso, avaliacao de efeitos colaterais e orientacao aeromedica sao relevantes. ()
- 96 - A avaliacao medica aeronautica se relaciona a riscos especificos do voo e nao se limita a check-up geral, considerando fatores como visao, audicao, cardiovascular, neurologico e saude mental. ()
- 97 - A perda auditiva induzida por ruido e irreversivel em muitos casos; a prevencao envolve protecao, controle de exposicao e monitoramento. ()
- 98 - A hipotermia e o calor excessivo sao irrelevantes na aviacao, pois aeronaves sempre mantem temperatura padrao e constante para todos os perfis de voo. ()
- 99 - Stress, ansiedade e fatores psicosociais podem influenciar atencao e tomada de decisao, e por isso aspectos psicologicos aparecem como parte do enfoque de medicina aeronautica. ()
- 100 - Dizer que instrumentos nunca devem prevalecer sobre sensacoes corporais e uma regra segura para evitar desorientacao espacial em voo IMC. ()

GABARITO

1C 2C 3C 4C 5E 6E 7C 8E 9C 10C 11C 12C 13C 14C 15C 16C 17E 18C 19C 20C 21C 22E
23C 24C 25C 26C 27C 28E 29C 30C 31C 32E 33C 34C 35C 36C 37E 38C 39C 40C 41E 42C
43C 44C 45C 46C 47C 48E 49C 50E 51C 52E 53C 54C 55E 56C 57C 58E 59C 60E 61C 62C
63C 64E 65C 66C 67E 68C 69C 70C 71E 72C 73C 74E 75C 76C 77E 78C 79C 80E 81C 82C
83C 84E 85C 86C 87C 88C 89C 90E 91C 92E 93C 94C 95C 96C 97C 98E 99C 100E