

QUESTIONÁRIO CF/ANAC 18/12

1- A ANAC atua em diversas áreas, podendo-se destacar a regulação econômica, fiscalização de segurança operacional, certificação de aeronaves e aeroportos, formação e licenciamento de profissionais e o controle do espaço aéreo brasileiro.

2- Até o fim da década de 80, a aviação vivia em regime de rígido controle das tarifas e oferta de serviços, no qual as empresas aéreas operavam em regime de monopólios, com a presença de quatro linhas aéreas nacionais e cinco regionais.

3- No início dos anos 90 começaram a emergir os movimentos de desregulação da aviação civil, que teve seu ápice no início dos anos 2000, com a liberdade de ofertas e liberdade tarifária, bem como a criação do DAC, que passou a regular a aviação no Brasil.

4- Com a pandemia de COVID-19, vários impactos foram registrados no setor de transporte aéreo, incluindo a queda de 65,9% no tráfego aéreo global em 2020, se comparado com 2019.

5- A recuperação do setor aéreo no pós-pandemia só começou em 2023, ano em que a vacina começou a ser aplicada em massa, possibilitando a flexibilização das medidas contingenciais.

6- No início dos anos 2010 a responsabilidade por gerir e explorar todos os aeroportos brasileiros passou a ser da INFRAERO, uma vez que o regime de concessões não obteve sucesso no setor aéreo.

7- De acordo com o CBAER, o sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros, com as pistas de pouso, pistas de táxi, pátio de estacionamento de aeronaves, terminais de carga e passageiros e as respectivas facilidades.

8- Aeródromo é toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves, subdividindo-se em civis e militares, sendo os civis classificados em públicos e privados.

9- Os aeródromos civis somente podem ser utilizados mediante um cadastro realizado perante a ANAC.

10- Os aeródromos privados somente podem ser utilizados para fins comerciais se houver autorização formal do proprietário.

11- O DECEA, além das atribuições de defesa do espaço aéreo, também tem a missão de prover segurança e fluidez ao tráfego aéreo.

12- A ANAC tem por atribuição institucional o trato dos diversos aspectos da segurança de voo, inclusive os níveis relativos à formação, ao aperfeiçoamento e à especialização do pessoal aeronavegante.

13- A Convenção Internacional de Aviação Civil (CACI) foi realizada por iniciativa dos EUA, com a participação de 59 Estados, após a Segunda Guerra Mundial.

14- A razão principal para que a CACI ocorresse foi que as aeronaves, antes usadas para fins militares, passaram a ser usadas para o transporte civil, fazendo-se necessária uma ordenação desse transporte.

15- Ao final, 52 Estados assinaram a CACI, sob a condição de que os acordos seriam unilaterais e somente os EUA tivessem todas as liberdades do ar.

16- O processo de negociação de um Acordo de Serviços Aéreos ocorre através de consultas entre as partes, chamadas de rodadas de negociações ou conversações aeronáuticas, podendo ser na modalidade convencional ou não convencional.

17- Os documentos básicos de uma consulta são o ASA e o MOU, sendo o primeiro firmado entre autoridades de aviação e o segundo entre Governos.

18- Os Templates (TASA) são modelos de uso obrigatório pelos Estados-membros da ICAO, na modalidade Bilateral, Regional e Multilateral, seguindo apenas modelos tradicionais de Acordos.

19- O modelo de ASA adotado pelo Brasil apresenta artigos que podem ser definidos como gerais ou operacionais.

20- O Brasil permite até a quinta liberdade para serviços mistos e até a sétima liberdade para serviços exclusivamente cargueiros.

21- Apenas o Brasil adota capacidade livre em seus acordos, tendo todos os demais países adotado a capacidade restrita.

22- A Convenção Internacional de Aviação Civil ocorreu em Montreal, no Canadá, atual sede da ICAO.

23- O mandato da ICAO é auxiliar os países a alcançarem o maior grau possível de harmonização e uniformidade nas regulações e procedimentos de aviação civil.

24- O Conselho da ICAO é composto por 36 países, eleitos a cada 2 anos pelo Secretariado, divididos em 3 grupos.

25- O Conselho atua por meio de Comitês, que atuam em temas específicos, levando ao Conselho propostas de decisões sobre os assuntos de que tratam.

26- A Comissão de Navegação Aérea, na qual o Brasil participa, é uma espécie de Comitê formado por 19 membros, os Comissários, que trabalham para avaliar todos os temas referentes à Segurança Operacional (Safety).

27- O Secretariado propõe os regulamentos, manuais, procedimentos e normas feitas pela OACI, contando com técnicos indicados pelos países membros.

28- Os regulamentos propostos pelos Painéis são avaliados por Comitês e, posteriormente, levados à aprovação do Conselho.

29- Os Painéis possuem diversos representantes da ANAC, sendo dois deles presididos por membros brasileiros.

30- Por ser um membro do Conselho da ICAO, o Brasil possui uma delegação permanente em Chicago, a DELBRASMONT, sendo o Assessor de Transporte Aéreo e o Seconded, chefiados pelo Ministério das Relações Exteriores.

31- As SARP, um dos pontos mais importantes da ICAO, servem para harmonizar as normas entre os países, gerar sustentabilidade ambiental, aumentar a segurança da aviação civil e segurança contra atos de interferência ilícita.

32- A Assessoria de Relações Internacionais (ASINT) da Superintendência de Governança e Meio Ambiente (SGM) elabora mensalmente o Plano de Atuação Internacional, o qual define os parâmetros para participação nas missões internacionais e de representação internacional, dando transparência à atuação da Agência.

33- As Políticas Públicas para o setor de aviação no Brasil ficam a cargo do MPOR, através da SAC e do Ministério da Defesa, através do DECEA, subordinado ao COMAER.

34- O Conselho de Aviação Civil – CONAC – é um órgão de assessoramento do Presidente da República para a formulação da política de ordenação da aviação civil.

35- Propor, apoiar e acompanhar as parcerias com a iniciativa privada, relativas às infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil, é uma das competências da SAC.

36- Compete à SAC assessorar o Ministro de Estado na coordenação e na supervisão dos órgãos e das entidades do sistema de aviação civil, bem como acompanhar e monitorar a aplicação dos recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil para investimentos em infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil.

37- A PNT orienta as ações da SAC e a PNAC orienta as ações de toda a aviação civil brasileira.

38- A promoção da segurança, proteção ao meio ambiente e o desenvolvimento da aviação civil são alguns dos objetivos da PNAC.

39- A regulação é uma forma de intervenção estatal, com o objetivo de fazer com que o setor regulado funcione da maneira mais próxima possível da referência ideal.

40- Existem dois grupos de motivações para fundamentar a regulação, as motivações de natureza econômica e as motivações de natureza técnica.

40- Dentre as motivações de natureza jurídica que justificam a regulação do setor aéreo estão a proteção a direitos como a universalização de acesso, a promoção da equidade e a existência de externalidades e a assimetria de informações.

41- A regulação estatal da economia é o conjunto de medidas legislativas, administrativas, convencionais, materiais ou econômicas, abstratas ou concretas, pelas quais o Estado, de maneira restritiva da autonomia empresarial ou meramente indutiva, determina, controla ou influencia o comportamento dos agentes públicos.

42- Na teoria regulatória do interesse privado, parte-se da ideia de que a regulação surge de ações dos indivíduos ou de grupos organizados, que atuam junto aos reguladores, motivados pela maximização de seus próprios interesses.

43- O problema regulatório da captura é a situação em que o regulador age em prol dos interesses de grupos privados específicos, abandonando a busca por alcançar o interesse público.

44- A partir da década de 1990, há a busca por regular de forma mais inteligente, através da Bad Regulation, deixando de lado as discussões sobre a necessidade de mais ou menos regulação.

45- A partir dos anos 90, o Estado brasileiro abandona a prestação direta dos serviços públicos em diversos setores, concedendo a operação às empresas privadas.

46- A Lei de Liberdade Econômica estabelece normas de proteção à livre iniciativa e ao livre exercício de atividade econômica e disposições sobre a atuação do Estado como agente normativo e regulador.

47- A operação dos aeroportos no Brasil é realizada por entes privados (através de concessões públicas), pela Infraero (empresa pública), por estados ou municípios.

48- Os serviços aéreos são considerados atividades econômicas de interesse privado, mas constituem um negócio de natureza pública.

49- O sistema hub-and-spoke traz um efeito multiplicador para a conectividade da malha aérea, embora esse sistema possua algumas dificuldades associadas, como atrasos por congestionamentos nos hubs e necessidade de estrutura compatível com os horários de pico.

50- As empresas aéreas possuem liberdade para escolherem as rotas em que vão operar e para definir os preços que serão praticados, sem que seja necessário registrar, junto à ANAC, os voos que planeja realizar.

51- As companhias aéreas de baixo custo, ou low cost, costumam operar em aeroportos principais para poder aproveitar ao máximo a conectividade dos voos e gerar ganho de receitas com a grande movimentação de passageiros.

52- Companhias aéreas regionais focam em voos de curta distância, muitas vezes operando como parceiros de companhias aéreas maiores, conectando passageiros de cidades menores a hubs maiores e combinam elementos de diferentes modelos de negócios, com características de companhias de baixo custo e de serviço completo.

53- O controle econômico das empresas aéreas no Brasil pode ser feito com até 20% de capital estrangeiro, visando garantir a maior participação do capital nacional.

54- Assim como na Nova Zelândia, no Brasil a medicina de aviação é uma especialização dentro da medicina ocupacional ou medicina do trabalho, sob as regras das NR's elaboradas pelo Ministério do Trabalho e Emprego.

55- A medicina ocupacional no Brasil se relaciona com o MTE, enquanto que a medicina na aviação fica a cargo da ANAC.

56- O barotrauma advém de eventos decorrentes da baixa pressão atmosférica em que os gases no interior do corpo humano se expandem e podem causar traumas ou dor intensa, levando à incapacitação súbita em voo.

57- Barossinusite é a dor que ocorre na testa ou na região ao redor do nariz, por causa do trauma decorrente do aumento de volume do gás aprisionado em um ou mais seios paranasais, o que ocorre geralmente na fase de aproximação e pouso.

58- O sistema vestibular é comandado pelo labirinto, órgão responsável pelo equilíbrio, que fica na orelha externa e apresenta diversas estruturas denominadas sáculo, utrículo e os canais semicirculares, que detectam a aceleração lineal e a aceleração angular do corpo e da cabeça.

59- Mergulhadores que praticam mergulho do tipo SCUBA Diving costumam sofrer do estágio I da doença descompressiva, caracterizada por fortes dores de cabeça e alterações visuais.

60- Após procedimento cirúrgico para retirada de parte do pulmão ou após pneumotórax é indicado esperar pelo menos 14 dias antes de voar.

61- Autocinesi é a ilusão visual de deslocamento de ponto luminoso sobre um fundo escuro, principalmente quando há outras referências luminosas.

62- O ruído é uma condição ambiental comum na atividade aérea pela presença do sistema motopropulsor da aeronave e, além do dano a longo prazo, pode causar incapacitação súbita no piloto e levar à perda de controle da aeronave.

1 E	2 C	3 E	4 C	5 E
6 E	7 C	8 C	9 C	10 E
11 C	12 C	13 E	14 C	15 E
16 C	17 E	18 E	19 C	20 E
21 E	22 E	23 C	24 E	25 C
26 C	27 E	28 C	29 C	30 E
31 C	32 E	33 C	34 C	35 C
36 C	37 C	38 C	39 C	40 E
41 E	42 C	43 C	44 E	45 C
46 C	47 C	48 E	49 C	50 E
51 E	52 E	53 E	54 E	55 C
56 C	57 E	58 E	59 E	60 E
61 E	62- E			