

## **SIMULADO – AÇÃO FISCAL, RESPONSABILIDADE, PROFISSIONAL CREDENCIADO, AERONAVEGABILIDADE, RAB E COP (CEBRASPE: C/E)**

Como responder: mande algo tipo 1C 2E 3C ... (ou só o número e C/E).

- 1 - Na Ação Fiscal, por se tratar de fiscalização mais rigorosa, geralmente iniciada por denúncias ou informações de inteligência, as providências preventivas não são, em regra, as mais adequadas, sendo a cautelar e a sancionatória as mais aplicáveis. ( )
- 2 - Em Ação Fiscal, a hierarquia de providências impõe que a ANAC aplique primeiro medidas preventivas, mesmo quando há infrações de maior gravidade, sob pena de nulidade do ato. ( )
- 3 - As medidas cautelares, como detenção, interdição, suspensão e apreensão, são aplicadas quando há risco iminente à segurança de voo, à integridade física de pessoas, à coletividade, à ordem pública, à continuidade dos serviços prestados ou ao interesse público. ( )
- 4 - Na aplicação de medida cautelar, como suspensão das atividades, o acautelado somente poderá voltar a exercer a atividade após o julgamento do processo administrativo sancionador pela autoridade competente. ( )
- 5 - O procedimento para aplicação de medida cautelar inclui a emissão de Auto de Medida Acautelatória, sua geração no Sistema de Medidas Administrativas (SMA) e a autuação de processo no Sistema Eletrônico de Informações (SEI). ( )
- 6 - Após a notificação do acautelado, a análise do cumprimento das condições resolutivas pode levar à revogação da medida cautelar, mesmo antes do julgamento de eventual processo sancionador. ( )
- 7 - O Termo de Cessação de Conduta (TCC) representa compromisso de cessar a prática irregular e não repeti-la, mas sua apresentação suspende a tramitação do processo administrativo em curso e implica confissão dos fatos. ( )
- 8 - O descumprimento do TCC pode resultar em novas medidas acautelatórias e na abertura de Processo Administrativo Sancionador (PAS), com possibilidade de cassação ou suspensão punitiva. ( )
- 9 - No processo sancionador, o Auto de Infração formaliza a constatação da infração, descrevendo fatos e normas infringidas, e serve para instaurar o PAS. ( )
- 10 - No âmbito das sanções administrativas aplicáveis pela ANAC, multa, suspensão punitiva e cassação são medidas previstas, sendo a cassação a mais severa. ( )
- 11 - A suspensão punitiva pode ser aplicada por até 180 dias, com possibilidade de prorrogação por igual período, consistindo na interrupção temporária do exercício de licença, habilitação, certificado, autorização, permissão ou concessão. ( )
- 12 - A multa é a medida administrativa mais severa, pois afeta o patrimônio do infrator, enquanto a cassação possui caráter apenas educativo e não impede o exercício de atividades. ( )
- 13 - A Ação Fiscal busca, entre outros resultados, efetividade na repressão de ilícitos aeronáuticos, contribuição para melhoria dos índices de segurança operacional e aumento da confiança do público na aviação civil. ( )
- 14 - É incompatível com a Ação Fiscal a integração com instituições de segurança pública, pois a atuação fiscalizatória da ANAC é exclusivamente administrativa e não admite apoio externo. ( )
- 15 - Adulterar horas de voo em livro de registros de aeronave, por constituir fraude na aviação, pode acarretar pena de reclusão de 1 a 5 anos e multa, associada à falsidade ideológica. ( )
- 16 - Expor a perigo a segurança da aviação, como pilotar sob efeito de álcool ou drogas ou realizar manobras perigosas, pode ser enquadrado no art. 261 do Código Penal, com pena de reclusão de 6 meses a 2 anos. ( )
- 17 - Sequestrar aeronaves ou sabotar equipamentos aeronáuticos pode configurar,

respectivamente, os arts. 129 e 315 do Código Penal, com pena de reclusão de 2 a 8 anos. ( )

18 - Homicídio culposo em acidentes aéreos causados por negligência ou imprudência na operação ou manutenção pode ser enquadrado no art. 121, §3º do Código Penal, com pena de detenção de 1 a 3 anos. ( )

19 - A abordagem de Responsividade na fiscalização busca equilibrar a aplicação de sanções com a conformidade voluntária, e, na normatização, procura incluir o regulado no processo decisório. ( )

20 - Em ambiente de Regulação Responsiva, técnicas de Comando e Controle devem ser abolidas, por serem incompatíveis com uma regulação adaptativa. ( )

21 - Na Regulação Responsiva, é vedada a aplicação de sanções punitivas pesadas, pois esse tipo de punição é exclusivo do regime de Comando e Controle. ( )

22 - Baseada em princípios comportamentais, a Regulação Responsiva busca conciliar punições e incentivos de acordo com o histórico de comportamento de cada regulado, adaptando-se a cada situação. ( )

23 - Transparência e accountability, exigidas do regulador em modelo responsivo, remetem, respectivamente, à clareza e acessibilidade da informação e à responsabilidade do regulador na aplicação das normas. ( )

24 - Segundo os estudos do PPRR, o problema regulatório identificado envolveu elevado volume de processos sancionadores, baixa efetividade das sanções na mudança de comportamento e dosimetria com carência de proporcionalidade e razoabilidade. ( )

25 - Na revisão da Resolução ANAC 472/2018, busca-se aprimorar a pirâmide de enforcement e otimizar o fluxo do processo sancionador e do modelo de tomada de decisão, fortalecendo capacidade administrativa para lidar com falhas de risco significativo. ( )

26 - A responsividade, no material, é tratada como algo restrito à etapa de implementação inicial de uma norma, não abrangendo avaliação contínua de resultados e revisão de instrumentos. ( )

27 - Ferramentas de qualidade regulatória, como AIR e diretrizes de qualidade, podem ser usadas para incorporar responsividade nos processos normativos da Agência. ( )

28 - Conforme o material, a implementação da Regulação Responsiva na ANAC foi fortalecida por parcerias estratégicas, incluindo cooperação com instituições acadêmicas, a exemplo da UnB. ( )

29 - O Código Brasileiro de Aeronáutica prevê o credenciamento de profissionais pela ANAC para emissão de relatórios, pareceres e laudos que subsidiam processos de certificação. ( )

30 - Profissionais credenciados são necessariamente servidores integrantes do quadro da ANAC, alocados apenas em localidades com falta de pessoal para atividades de certificação. ( )

31 - O credenciamento de profissionais, por si só, transfere ao credenciado a competência regulatória da ANAC, permitindo que ele edite normas e aplique sanções em nome da Agência. ( )

32 - Relatórios e laudos produzidos por profissionais credenciados podem subsidiar decisões técnicas em processos de certificação, mas não eliminam a responsabilidade da autoridade competente pela decisão final. ( )

33 - Em regra, o credenciamento serve para ampliar capacidade de avaliação técnica, mas não substitui obrigações de conformidade do regulado nem o dever de supervisão da ANAC sobre o processo. ( )

34 - Se um profissional credenciado emitir laudo com inconsistências, o processo de certificação deve ser automaticamente indeferido, sem possibilidade de complementação, sob pena de violar a isonomia. ( )

35 - Certificação de aeronavegabilidade, no caso de aeronave certificada, busca verificar se o produto está de acordo com o projeto aprovado e em condições de operação segura. ( )

- 36 - As seções 21.175 e 21.183 do RBAC 21 refletem requisitos que sintetizam os conceitos de aeronavegabilidade discutidos no material. ( )
- 37 - Aprovação de retorno ao serviço é o aval final após manutenção que reconhece conformidade com projeto aprovado e condições de operação segura, e nem toda pessoa pode concedê-la, sendo restrita a pessoas certificadas pela ANAC. ( )
- 38 - Aeronavegabilidade continuada é o acompanhamento da “saúde” da frota de um determinado produto aeronáutico, e, quando ocorrências degradam o nível de segurança, pode-se emitir Diretriz de Aeronavegabilidade (DA) para tornar a ação corretiva obrigatória. ( )
- 39 - O RBAC 39 é referência para Diretriz de Aeronavegabilidade (DA), instrumento usado para tornar obrigatória ação corretiva quando necessário. ( )
- 40 - Para aeronave cujo modelo não tenha sido certificado, a certificação de aeronavegabilidade passa a focar apenas condições de operação segura, e não conformidade com projeto aprovado. ( )
- 41 - A Convenção de Chicago, especialmente seus Anexos 6 e 8, é citada no material como base relevante para certificação de organizações de manutenção e para manutenção da aeronavegabilidade continuada. ( )
- 42 - Ocorrências relevantes de falhas e mau funcionamento em produtos aeronáuticos não devem ser comunicadas à ANAC, para evitar viés de notificação, cabendo ao operador apenas arquivar internamente. ( )
- 43 - O Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) possui função cartorial, emitindo certificados de Matrícula e de Aeronavegabilidade e constituindo propriedade e garantias reais sobre aeronaves. ( )
- 44 - A ICAO é o agente soberano sobre os procedimentos de registro de aeronaves, cabendo a cada Estado signatário apenas executar o que a ICAO determinar. ( )
- 45 - Cada Estado possui seu registro de aeronaves; a ICAO atua definindo padrões e práticas recomendadas, mas não substitui a soberania estatal sobre o registro nacional. ( )
- 46 - No contexto do RAB, o registro e a documentação associada têm relevância para atos de propriedade e garantias reais, aproximando-se de uma função de cartório público. ( )
- 47 - Certificados de matrícula e aeronavegabilidade são suficientes, por si só, para autorizar qualquer operação de manutenção em aeronave, dispensando certificação de organização de manutenção ou licenças individuais. ( )
- 48 - A emissão e gestão de certificados e registros, no âmbito do RAB, relaciona-se ao controle documental e registral; já o retorno ao serviço após manutenção decorre de regras específicas de manutenção e pessoas autorizadas, não do registro cartorial. ( )
- 49 - O objetivo da certificação de uma organização de produção é assegurar que a organização esteja apta a produzir produtos aeronáuticos em conformidade com o projeto aprovado e, assim, apoiar a emissão de certificados de aeronavegabilidade. ( )
- 50 - Detentores de Certificado de Organização de Produção (COP) podem solicitar à ANAC aprovação para instalar itens por eles fabricados em aeronaves em que a peça seja aplicável, conforme a estrutura normativa aplicável. ( )
- 51 - O detentor de COP que fabrica peças está automaticamente autorizado a instalar qualquer item por ele fabricado em qualquer aeronave, sem necessidade de aprovação específica da ANAC. ( )
- 52 - Quando uma aeronave é produzida conforme certificado de tipo, em Subparte F do RBAC 21, é possível produzir sob esse arranjo, mas a organização deve obter COP em até 6 meses a partir da primeira emissão de certificado de aeronavegabilidade. ( )
- 53 - O COP é transferível para outra empresa mediante venda do parque fabril e notificação à ANAC, desde que o sistema de qualidade permaneça o mesmo. ( )
- 54 - Em geral, fornecedores que produzem componentes apenas para um único

fabricante de produto final não são obrigados a possuir COP próprio, desde que atendam requisitos de controle e aceitação do fabricante responsável. ( )

55 - Na vigilância continuada da organização de produção, auditorias podem ocorrer em intervalos variáveis, e auditorias não programadas podem ser motivadas por acidentes, incidentes ou eventos relevantes. ( )

56 - A Lista de Produtos (RLP) associada ao COP pode apresentar período de validade definido, podendo variar, por exemplo, entre 12 e 36 meses, conforme estabelecido. ( )

57 - Não conformidades identificadas em auditorias são tratadas de forma uniforme, sem distinção de criticidade, e sempre possuem o mesmo prazo de correção. ( )

58 - Na lógica de conformidade de produção, a responsabilidade pela aeronavegabilidade inclui o controle sobre partes e processos, e não se resume à inspeção final do produto acabado. ( )

## GABARITO

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