

SIMULADO CEBRASPE — C/E (60 questões)

Temas: PEL (CIAC/CTAC), acesso ao mercado internacional, norma de slots, Resolução 400/2016, monitoramento de mercado e Sistema de Aviação Civil.

Instruções: julgue os itens a seguir como **C** (certo) ou **E** (errado).

1 - PEL é o conjunto de normas, regulamentos e procedimentos que regem a formação, a qualificação, a certificação e o licenciamento do pessoal da aviação civil no Brasil.

2 - CIAC é a organização certificada para formar recursos humanos e conduzir alunos à obtenção de licenças, habilitações e certificados requeridos pela ANAC, com certificado em nome da entidade e Especificação de Instrução indicando os cursos aprovados.

3 - CTAC é a organização certificada para fornecer treinamentos e conduzir exames teóricos e verificações, abrangendo, entre outros, pilotos, mecânicos de voo, comissários e despachantes operacionais de voo.

4 - Em regra, a lógica que mais aparece em prova é a distinção entre formação inicial (CIAC) e treinamento/qualificação avançada com checagens e verificações (CTAC).

5 - Para pilotos, é correto afirmar que o CTAC tem como finalidade típica a obtenção de licenças, inclusive PLA, pois ele substitui o CIAC na formação básica.

6 - É defeso ao CTAC, no contexto de pilotos, ofertar treinamento sem dispor, no mínimo, de simulador FFS nível D, pois esse é o patamar mínimo exigido para qualquer certificação de centro de treinamento.

7 - Um CIAC pode conduzir treinamento voltado à obtenção de licenças e habilitações iniciais e também à obtenção e/ou renovação de habilitações de classe e de operação, como voo por instrumentos e instrutor de voo.

8 - É correto afirmar que o CTAC se circunscreve ao treinamento de pilotos de linha aérea, sendo vedada a atuação com mecânicos de voo, comissários ou despachantes operacionais de voo.

9 - A certificação inicial de CIAC e CTAC é estruturada em 5 fases e funciona como “portais”: uma fase só se encerra quando seus requisitos tiverem sido atendidos.

10 - Na fase de contato inicial, pode haver reunião de orientação prévia, e reuniões adicionais podem ocorrer ao longo do processo para alinhamento e esclarecimento de dúvidas.

11 - Na fase de solicitação formal, a ANAC realiza triagem preliminar do pacote; havendo erros ou omissões, a análise detalhada prescinde de correção prévia e prossegue normalmente até a decisão final.

12 - A fase de demonstrações e inspeções busca constatar, na prática, que a organização cumpre requisitos e opera de forma segura conforme seus manuais, podendo incluir atividades a distância e presenciais.

13 - A certificação se formaliza com emissão dos documentos, e a regra é certificar apenas após conclusão satisfatória de todas as fases.

14 - Após a certificação inicial, a organização passa a um ciclo contínuo de conformidade, com revisões, inclusão de cursos, aprovação de instrutores e alterações de bases de treinamento.

15 - É correto afirmar que a validação de CTAC estrangeiro tem efeitos inferiores à certificação brasileira, servindo apenas como referência, sem permitir treinamentos e exames para habilitações brasileiras.

16 - A qualificação (ou validação de qualificação) de dispositivos de simulação de voo é tratada em processo próprio, regido pelo RBAC 60, e pode envolver CTAC e, em alguns casos, operadores que utilizem tais dispositivos em treinamentos e exames.

17 - Para explorar transporte aéreo internacional, empresa estrangeira precisa de autorização de operação conforme regulamentação da autoridade de aviação civil, sendo dispensada a autorização prévia de funcionamento societário prevista no direito civil comum.

18 - No transporte internacional regular com origem e destino no Brasil, há uma etapa de “presença jurídica” no país, além da etapa interna de autorização operacional pela autoridade aeronáutica.

19 - No fluxo de acesso ao mercado, a porta de entrada do pedido, para empresa estrangeira, se concentra na área de acesso ao mercado, por envolver acordos e condições de exploração do serviço aéreo.

20 - A autorização de empresa estrangeira para transporte internacional regular é, em geral, mais simples que a de não regular, pois não exige estruturação jurídica no Brasil.

21 - No transporte internacional não regular, a caracterização envolve número limitado de frequências em um intervalo de tempo, com limites objetivos em janela de 12 meses.

22 - Em 12 meses, considera-se não regular até 4 frequências mensais por até 9 meses (consecutivos ou não) ou até 15 frequências mensais por até 3 meses (consecutivos ou não).

23 - O transporte internacional não regular tende a ser mais célere e menos burocrático, em parte porque, em regra, não exige constituição da empresa no Brasil.

24 - A autorização para não regular é dada por portaria com prazo fixo anual, independentemente da validade dos documentos apresentados.

25 - Para operador privado estrangeiro, a comunicação de sobrevoo e, no máximo, um pouso técnico ocorre em sistema próprio e é compartilhada com o controle do espaço aéreo via órgão de coordenação pertinente.

26 - A Autorização de Voo ANAC é instrumento usado quando há mais de um pouso ou permanência no território, com validade típica de 60 dias e possibilidade de prorrogação por 45 dias, respeitando a validade dos documentos.

27 - É defeso reduzir a validade da Autorização de Voo ANAC abaixo de 60 dias, ainda que documentos apresentados vençam antes desse prazo.

28 - Para a permanência de aeronave civil estrangeira, a Autorização de Voo ANAC demanda validação pela Receita Federal por termo de admissão temporária de bens, e o registro posterior das operações alimenta a coordenação de tráfego dentro do país.

29 - O objetivo da coordenação de aeroportos nível 3 é otimizar uso de infraestrutura saturada e disciplinar o acesso, buscando eficiência e concorrência em aeroporto com restrição de capacidade.

30 - Aeroporto coordenado (nível 3) é aquele cujo elevado nível de ocupação compromete componente crítico como pista, pátio ou terminal em certos horários, dias ou períodos do ano.

31 - Slot aeroportuário é a infraestrutura alocada para uma operação específica de pouso ou decolagem, em data e horário determinados, independentemente de o aeroporto ser coordenado (nível 3) ou não.

32 - Série de slots é um conjunto de slots para a mesma empresa, em semanas consecutivas e no mesmo aeroporto, podendo alternar o dia da semana, desde que mantido o mesmo horário.

33 - A Base de Referência é usada para monitoramento e para determinar histórico de slots, sendo formada em data prevista no calendário de atividades.

34 - PDO é a publicação de dados de operações realizadas e canceladas, fornecida pelas empresas aéreas, e não pelo operador do aeroporto, para fins de monitoramento do uso de slots.

35 - Na alocação inicial de slots, a prioridade recai primeiro sobre novas solicitações de entrantes pelo banco de slots, depois sobre alterações de histórico e, por último, sobre histórico de slots.

36 - Para alteração de histórico, a faixa aceitável de mudança de horário pode variar por aeroporto; como regra de prova, admite-se 120 minutos em alguns aeroportos coordenados, ao passo que, em Congonhas, a referência é de 0 minuto.

37 - Uma empresa entrante pode ser definida por um teto de slots por dia; como referência, até 8 slots/dia em GRU, REC e SDU e até 20 slots/dia em Congonhas.

38 - O percentual do banco de slots reservado a entrantes é uniforme: 100% do banco em GRU, REC e SDU e 50% do banco em Congonhas.

39 - É correto afirmar que o slot integra o patrimônio da empresa e constitui direito adquirido permanente, podendo ser negociado livremente como ativo comercial.

40 - Swap é ajuste bilateral de slots entre empresas para acomodação de malha, enquanto cessão é mecanismo de mercado secundário, introduzindo transferência sob regras específicas.

41 - Para cessão, pode ser exigido histórico reconhecido por 3 temporadas equivalentes consecutivas, de modo a evitar especulação e preservar estabilidade do sistema.

42 - Em certas hipóteses, a cessão de slots para empresa de grupo econômico diferente pode restringir o acesso ao banco de slots por 3 temporadas equivalentes, salvo exceção quando não houver outra interessada.

43 - A meta de regularidade, usada para manutenção de histórico de slots, é de 80%, calculada por série como razão entre slots utilizados e slots alocados na Base de Referência.

44 - O desvio tolerado para avaliação de pontualidade pode ser de 15 minutos, e o foco regulatório recai sobre padrão repetitivo, não sobre episódio isolado.

45 - Na comercialização, é suficiente informar o valor do serviço de transporte; tarifas aeroportuárias e valores governamentais podem ser omitidos, desde que apareçam apenas no comprovante final de compra.

46 - Serviços adicionais, como assento marcado e bagagem despachada, podem ser incluídos automaticamente no valor final, independentemente de contrataçãoativa do consumidor.

47 - O passageiro pode desistir da passagem sem ônus em até 24 horas após receber o comprovante de compra, desde que a compra tenha sido feita com antecedência mínima de 7 dias em relação ao embarque.

48 - Alteração programada de horário ou itinerário deve ser comunicada com antecedência mínima de 72 horas; se a comunicação ocorrer com menos de 72 horas, e o passageiro não concordar, ele pode escolher reembolso integral ou reacomodação.

49 - Mesmo com comunicação adequada, apenas se a alteração do horário superar 1 hora em voo doméstico ou 2 horas em voo internacional, e o passageiro não concordar, ele poderá escolher reembolso integral ou reacomodação.

50 - A franquia mínima de bagagem de mão é de 10 kg por passageiro, cabendo ao transportador definir dimensões e quantidade de volumes para cumprir essa franquia.

51 - Em caso de avaria ou violação do conteúdo da bagagem despachada, o passageiro tem até 7 dias para formalizar protesto, e o transportador tem até 7 dias, após o protesto, para avaliar e adotar providências.

52 - Em caso de extravio, o prazo de restituição no endereço indicado é de até 21 dias em voos domésticos e 7 dias em voos internacionais; ultrapassado o prazo, há dever de indenizar em até 10 dias.

53 - A assistência material segue a escada 1 2 4: comunicação após 1 hora, alimentação após 2 horas, e hospedagem e traslado após 4 horas, quando aplicável.

54 - Preterição ocorre quando o transportador deixa de transportar passageiro que se apresentou para embarque; quando configurada, há compensação fixa de 250 DES no doméstico e 500 DES no internacional.

55 - O voluntário que aceita alterar o voo por negociação mantém direito à compensação fixa em DES, cumulativamente ao que foi acordado com o transportador.

56 - A ANAC monitora tarifas a partir de valores efetivamente comercializados, enquanto índices de inflação podem usar tarifas ofertadas em buscas; por isso, é possível haver diferenças metodológicas sem contradição necessária.

57 - Dados estatísticos do transporte aéreo devem ser remetidos até o 15º dia do mês posterior à operação, abrangendo também operações de táxi aéreo, por se tratar de segmento relevante para a série histórica.

58 - No sistema brasileiro, o controle do espaço aéreo é atribuição da ANAC, enquanto o DECEA se limita à segurança de voo; já a investigação de acidentes pelo CENIPA tem natureza sancionadora e visa apurar culpa.

59 - É correto afirmar que não há conflitos relevantes entre o Código Aeronáutico, o direito do consumidor e convenções internacionais, sendo tema pacificado e uniforme.

60 - Para envio de demonstrações contábeis à ANAC, basta que a empresa tenha qualquer operação comercial, pois o critério de relevância por participação de mercado não é utilizado para definir quem deve prestar essas informações.

GABARITO

Marque C (certo) ou E (errado).

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