

- 1- A CLAC oferece às Autoridades de Aviação Civil latino-americanas uma estrutura de cooperação e coordenação em temas de aviação civil.
- 2- Por ter caráter consultivo, a produção normativa da CLAC não vincula juridicamente os Estados-membros.
- 3- A atuação da CLAC envolve, entre outros pontos, harmonização de normas técnicas e incentivo a acordos de liberalização aérea na região, com expectativa de ampliar conectividade e fluxos de pessoas e comércio.
- 4- A internalização do Estatuto da CLAC no Brasil faz com que Conclusões, Recomendações e Resoluções da CLAC passem a ter força vinculante automática no ordenamento interno.
- 5- A estrutura da CLAC é composta pela Assembleia, pelo Comitê Executivo e por uma Secretaria permanente sediada em Lima, no Peru.
- 6- A Assembleia da CLAC reúne representantes de todos os Estados-membros e realiza reunião ao menos uma vez a cada dois anos.
- 7- As Conclusões, Recomendações ou Resoluções da Assembleia são tomadas por decisão com concordância de maioria simples dos Estados representados.
- 8- Compete à Assembleia aprovar o programa de trabalho do biênio seguinte, inclusive com planejamento orçamentário, e revisar as atividades do período anterior.
- 9- O Comitê Executivo administra, coordena e dirige o programa de trabalho aprovado pela Assembleia, podendo formar comitês e grupos de trabalho ou de especialistas.
- 10- As atividades técnicas dos Estados-membros se desenvolvem por meio de grupos que podem ser criados para objetivo específico ou de forma permanente por ciclos bienais.
- 11- GEPEJTA, AVSEC/FAL – CLAC/OACI e GRUGES são exemplos de grupos técnicos citados no âmbito da CLAC.
- 12- No modelo de trabalho descrito, há seis macro tarefas distribuídas entre membros do Comitê Executivo e outro país que atue como ponto focal, sendo a escolha geralmente definida de forma consensual.
- 13- A CLAC atua como órgão auditor regional, podendo impor medidas corretivas compulsórias quando identificar não conformidade com SARPAs.
- 14- O SRVSOP presta assistência técnica para estabelecer e operar um sistema regional de vigilância da segurança operacional na América do Sul, alinhado à Convenção de Chicago e compatível com o USOAP.
- 15- O SRVSOP é essencialmente um mecanismo regional de AVSEC, voltado à segurança contra atos de interferência ilícita.
- 16- A Junta Geral, formada pelos Diretores Gerais de Aviação Civil dos Estados-membros, é o órgão máximo de decisão do SRVSOP.
- 17- O Diretor do Escritório Regional Sul-Americano da OACI em Lima atua como Coordenador-Geral do SRVSOP, sede que também se localiza em Lima.
- 18- A estratégia do SRVSOP baseia-se na participação ativa das Autoridades de Aviação Civil e do pessoal técnico envolvido em segurança operacional.
- 19- Entre os compromissos assumidos pelos Estados-membros do SRVSOP está o financiamento da operação das atividades do Sistema.
- 20- Entre os compromissos assumidos pelos Estados-membros do SRVSOP está harmonizar a regulamentação com o Regulamento Aeronáutico Latino-Americano (LAR).
- 21- Entre os compromissos assumidos pelos Estados-membros do SRVSOP está disponibilizar especialistas para apoiar outros Estados em atividades do Sistema, quando necessário.
- 22- No Plano Estratégico de Médio Prazo 2024–2027, a missão do SRVSOP é apoiar os Estados-membros na melhoria contínua da supervisão da segurança operacional.

- 23- No Plano Estratégico de Médio Prazo 2024–2027, a visão do SRVSOP inclui ser referência na harmonização de normas e alcançar o mais alto nível de Implementação Efetiva do USOAP entre as RSOOs do mundo.
- 24- O USOAP é o programa pelo qual a OACI monitora se os Estados-membros cumprem suas obrigações de supervisão da segurança operacional.
- 25- No USOAP, os resultados permitem avaliar a capacidade do Estado de prover supervisão, verificando a implementação eficaz e consistente dos elementos críticos que sustentam a implementação das SARPs e instrumentos correlatos.
- 26- No USOAP CMA, a OACI coleta e analisa informações usando abordagem baseada no risco, complementando auditorias cíclicas com coleta contínua de dados, para impulsionar melhoria contínua.
- 27- No USOAP CMA, a auditoria cílica é dispensada, pois a avaliação passa a depender exclusivamente de autodeclarações do Estado no sistema online.
- 28- A auditoria USOAP é uma revisão sistemática e objetiva do sistema de supervisão de segurança do Estado, para verificar conformidade com disposições da Convenção de Chicago ou regulamentos nacionais e a implementação de SARPs, procedimentos e melhores práticas.
- 29- As auditorias USOAP são ajustadas ao nível de complexidade da aviação do Estado auditado.
- 30- No USOAP CMA, calendário, duração e composição de equipe de auditoria decorrem da análise das informações submetidas pelo Estado no OLF.
- 31- As Protocol Questions (PQs) são empregadas como ferramenta padronizada para avaliar o nível de implementação eficaz no USOAP.
- 32- Entre os oito elementos críticos do USOAP, inclui-se a obrigação de vigilância.
- 33- Entre os oito elementos críticos do USOAP, inclui-se expressamente o controle de qualidade, como substituto do dever estatal de vigilância.
- 34- Entre os oito elementos críticos do USOAP, incluem-se licenças, certificação e autorização.
- 35- Entre os oito elementos críticos do USOAP, inclui-se a solução das preocupações com safety (segurança operacional).
- 36- O USAP CMA busca promover a segurança da aviação mundial contra atos de interferência ilícita, por meio de monitoramento e auditoria contínuos do desempenho de AVSEC dos Estados-membros.
- 37- No USAP CMA, o monitoramento se relaciona com a conformidade com normas do Anexo 17 e medidas relevantes do Anexo 9, além de procedimentos associados, guias e práticas.
- 38- No USAP CMA, o foco é a supervisão de safety do Anexo 19, sendo as medidas do Anexo 9 irrelevantes para a lógica do programa.
- 39- A lógica operacional do USAP CMA envolve obter e analisar dados, identificar deficiências e avaliar riscos, fornecer recomendações prioritárias, validar ações corretivas e reavaliar níveis globais para promover melhoria contínua.
- 40- Entre os elementos críticos do USAP CMA (Doc 9734, Parte C) estão: legislação; programas e regulamentação; autoridade competente; qualificação e instrução de pessoal; orientação técnica e instrumentos; certificação e aprovação; controle de qualidade; solução de problemas.
- 41- Entre as áreas de auditoria do USAP CMA estão, entre outras, operações aeroportuárias; segurança de aeronaves em solo e em voo; passageiros e bagagens; carga, correio e insumos de voo; respostas a atos de interferência ilícita; e facilitação em aspectos de segurança.
- 42- A Área Controlada (AC) é a área do aeródromo cujo acesso é restrito às pessoas autorizadas pelo operador do aeródromo.
- 43- A AC pode abranger áreas internas do perímetro operacional (lado AR) e incluir áreas de risco não prioritário, pontos sensíveis ou outras áreas, dentro ou fora do perímetro operacional.

- 44- As áreas do lado AR avaliadas com grau de risco prioritário devem ser classificadas como Área Restrita de Segurança (ARS).
- 45- A ARS deve incluir, no mínimo, pátios de aeronaves usados pela aviação comercial regular ou por operação charter e áreas de embarque entre o ponto de inspeção e a aeronave.
- 46- A ARS deve incluir, no mínimo, áreas de manuseio e armazenamento de bagagens, de carga e mala postal conhecidos, de provisões, de materiais de limpeza e de outros suprimentos destinados às aeronaves da aviação comercial regular ou charter.
- 47- Por definição, a ARS não integra a AC, pois áreas restritas e áreas controladas são categorias que não se sobrepõem.
- 48- O operador do aeródromo deve garantir que somente pessoas, veículos e equipamentos previamente identificados e autorizados accessem a AC pelos pontos de controle de acesso.
- 49- Para ingresso em ARS, além de previamente identificados e autorizados, pessoas, veículos e equipamentos também devem ser inspecionados nos pontos de controle de acesso.
- 50- É permitido o acesso desacompanhado à AC e à ARS ao servidor designado pela ANAC e ao inspetor ou investigador credenciado pelo Comaer, no exercício de suas funções, desde que apresentem identificação emitida pelos respectivos órgãos.
- 51- Para os demais agentes públicos, exige-se credencial aeroportuária produzida pelo operador do aeródromo, não sendo válida a substituição por identidades funcionais e/ou brasões de seus órgãos.
- 52- Como regra ordinária, todos os agentes públicos em serviço no aeroporto devem ser inspecionados antes de ingressar na ARS, com garantia de prioridade durante a inspeção.
- 53- A inspeção randômica pode ser aplicada a servidores públicos federais e a militares das Forças Armadas com credencial aeroportuária permanente ostensiva, que necessitem circular na ARS para fiscalização ou controle de espaço aéreo, desde que por solicitação e responsabilidade do órgão ao qual pertençam.
- 54- A inspeção randômica equivale a uma dispensa: uma vez selecionado aleatoriamente, o agente pode recusar a inspeção sem qualquer consequência operacional.
- 55- A dispensa de inspeção é prevista para agentes públicos com prerrogativa legal de portar arma de fogo em razão do ofício, desde que portem ostensivamente a credencial aeroportuária e necessitem circular na ARS no exercício das atribuições.
- 56- A dispensa de inspeção decorre apenas do porte de arma, ainda que não exista prerrogativa legal ligada ao ofício nem exigência de credencial ostensiva.
- 57- Diante de recusa do agente público em cumprir requisitos estabelecidos em norma, o operador aeroportuário deve comunicar imediatamente à Polícia Federal (ou, na ausência, ao órgão policial do aeroporto) e registrar o fato em DSAC, sem prejuízo de denúncia ou representação.
- 58- Na recusa a cumprir requisitos, o registro em DSAC supre a necessidade de comunicação a autoridade policial, que passa a ser mera faculdade do operador.
- 59- Na inspeção randômica, a recusa do agente em se submeter à inspeção quando selecionado pode acarretar perda da prerrogativa de randômica, a depender de avaliação da Polícia Federal (ou do órgão policial do aeroporto), com retorno à inspeção padrão.
- 60- Ainda que existam prerrogativas de acesso ou regimes especiais de inspeção, o agente público deve cooperar com o controle de acesso exercido por APACs e/ou vigilantes, identificando-se com urbanidade e cortesia, sem discriminação, e reconhecendo esses profissionais como camada adicional de segurança.
- 61- A migração gradual de tradições orais para coleções escritas de regras busca aumentar a estabilidade das normas e favorecer constância na aplicação, reduzindo decisões ao sabor de interpretações pessoais.
- 62- A adoção de regras escritas tem como efeito esperado ampliar a liberdade interpretativa individual, ainda que isso aumente a variação do que cada um entende como “certo” e “errado”.

- 63- O Código de Hamurábi é apresentado como exemplo clássico de consolidação escrita de regras, com 282 disposições que regulavam costumes, vida civil, ordem penal e normas administrativas, inclusive prevendo procedimentos e penalidades.
- 64- O texto parte do pressuposto de que existe consenso definitivo sobre a distinção entre ética e moral, razão pela qual códigos de ética seriam dispensáveis no serviço público.
- 65- No recorte adotado, códigos de ética funcionam como conjuntos de regras para explicitar condutas aceitáveis e inaceitáveis em grupos socialmente diversos, reduzindo a subjetividade causada por origens e formações distintas.
- 66- Códigos de ética, nesse recorte, pretendem disciplinar também situações imprevisíveis e inéditas, de modo a eliminar completamente a necessidade de julgamento em casos concretos.
- 67- Servidor público, na definição simplificada do texto, é a pessoa investida de função para realizar serviço em nome do poder público, destinado a atender necessidade de um ou mais cidadãos.
- 68- Ao agir em nome do Estado, o servidor passa a carregar atributos do Estado que não são dados aos demais cidadãos, razão pela qual deve ter clareza de que não atua “por si”, mas pela função que exerce.
- 69- A condição de servidor não altera o “jogo” ético, pois o agente, mesmo no exercício da função, atua apenas como indivíduo, sem portar atributos do Estado.
- 70- A ética do servidor, conforme o texto, exige separar pessoa e função, porque a reação social ao “poder especial” se dirige ao papel institucional e não à pessoa privada.
- 71- É impróprio que o servidor receba “para si, como pessoa” algo que não lhe seria oferecido apenas por ser cidadão, quando a oferta decorre do “manto” da função pública.
- 72- É compatível com a ética pública receber vantagens pessoais, desde que fora do local de trabalho e sem contrapartida formalmente exigida, ainda que a vantagem decorra da posição funcional.
- 73- É impróprio conduzir a ação funcional visando qualquer coisa além do interesse público, ainda que a motivação privada seja apresentada como “secundária” ou “indireta”.
- 74- O dever de impessoalidade admite que simpatias e antipatias influenciem o trato com colegas, desde que não afetem diretamente o atendimento ao público.
- 75- O Código de Ética Profissional do Servidor Público Civil do Poder Executivo Federal é apresentado como “carta legal” instituída pelo Decreto nº 1.171/1994, explicitando regras, deveres e vedações.
- 76- O Decreto nº 1.171/1994 prevê Comissões de Ética em órgãos e entidades da Administração Pública Federal e também em quem exerça atribuições delegadas pelo poder público.
- 77- A regra deontológica da verdade permite ao servidor omitir ou falsear informações quando isso atender aos interesses da Administração Pública.
- 78- Na lógica destacada, toda pessoa tem direito à verdade, e o servidor não pode omiti-la nem falseá-la, ainda que isso contrarie interesses da pessoa interessada ou da Administração.
- 79- O dever de finalidade pública reprova o “legalismo vazio”, de modo que pode haver desvio de finalidade mesmo quando as formalidades legais foram cumpridas e não exista violação expressa à lei.
- 80- No contexto da ANAC, a pressão do regulado integra o cenário, inclusive com tentativas por meios lícitos ou ilícitos para obter e manter capacidades dependentes da Agência, cabendo ao agente público assegurar que apenas meios lícitos prosperem, tendo como guia interno o Código de Ética e Conduta dos Agentes Públicos da ANAC (Resolução nº 569/2020).
- 81- A Corregedoria da ANAC é Unidade Setorial de Correição do Sistema de Corregedorias do Poder Executivo federal, sob supervisão técnica e normativa da CGU.
- 82- A Coordenadoria de Procedimentos Preliminares conduz investigações correcionais preliminares para juízo de admissibilidade, decidindo pela necessidade de arquivar ou instaurar sindicância, PAD ou PAR.

- 83- A Coordenadoria de Procedimentos Preliminares é responsável por designar e instalar comissões de sindicância, PAD e PAR, bem como acompanhar seus trabalhos.
- 84- A Coordenadoria de Apuração Disciplinar e Correcional executa e coordena atos para designar e instalar comissões de sindicâncias, PADs e PARs, presta subsídios e acompanha os trabalhos.
- 85- A Corregedoria integra o Subcomitê de Integridade da ANAC, no qual se discutem ações para identificar riscos à integridade e definir estratégias de mitigação.
- 86- Entre os deveres destacados do art. 116 da Lei nº 8.112/1990, está atender com presteza ao público e prestar as informações requeridas, ressalvadas as protegidas por sigilo.
- 87- O dever de atender com presteza autoriza o servidor a procrastinar respostas quando a prestação de informações possa gerar desconforto institucional, ainda que não haja sigilo envolvido.
- 88- Guardar sigilo sobre assunto da repartição envolve não revelar ou divulgar assuntos ligados às atividades internas, inclusive atos internos e rotineiros, evitando prejuízo à segurança e à regularidade do serviço.
- 89- Em agências reguladoras, destaca-se dever de sigilo sobre operações e serviços prestados por instituições reguladas, quando conhecidos em razão do cargo ou função, conforme referência legal indicada no texto.
- 90- O dever de sigilo impede qualquer prestação de informação ao cidadão, ainda que não haja proteção por sigilo e exista dever de transparéncia aplicável ao caso.
- 91- O dever de manter conduta compatível com a moralidade administrativa é conectado, no texto, ao enfrentamento de condutas de conotação sexual, distinguindo comportamentos inadequados de assédio sexual, com consequências disciplinares distintas.
- 92- Condutas de conotação sexual de baixo ou médio grau de reprovabilidade configuram, por si, assédio sexual e exigem a penalidade de demissão.
- 93- É proibido participar de gerência ou administração de sociedade privada e exercer o comércio, exceto como acionista, cotista ou comanditário, sendo admitida a participação em associações e fundações conforme ressalva indicada.
- 94- Mesmo sem poderes de gestão, é vedado ao servidor ser acionista ou cotista de sociedade privada, pois a mera participação societária é incompatível com o serviço público.
- 95- É proibido receber presentes oferecidos por quem tenha interesse em decisão do agente ou de colegiado de que participe, distinguindo-se que brindes e hospitalidades não se enquadram como presentes, nos termos dos normativos citados.
- 96- Hospitalidades são sempre consideradas presentes e, portanto, são sempre vedadas ao servidor, ainda que atendam a limites e condições previstos em regulamento.
- 97- Ausência intencional ao serviço por mais de 30 dias consecutivos configura abandono de cargo, e ausência interpolada, sem justa causa, por mais de 60 dias úteis em 12 meses configura inassiduidade habitual.
- 98- Constitui conflito de interesses, nos termos destacados, divulgar ou fazer uso de informação privilegiada em proveito próprio ou de terceiro, bem como prestar serviços, ainda que eventuais, a empresa cuja atividade seja controlada, fiscalizada ou regulada pelo ente ao qual o agente público esteja vinculado.
- 99- Apenas há conflito de interesses quando se comprova ganho financeiro direto do agente, não bastando risco, vantagem indireta ou favorecimento a terceiro.
- 100- Segundo o material, a infração ao art. 5º da Lei nº 12.813/2013 configura improbidade administrativa e pode resultar em demissão.
- 101- A lei de criação da ANAC atribui à Agência a regulação e fiscalização das emissões de poluentes e do ruído aeronáutico da aviação civil, o que sustenta a atuação técnica de certificação ambiental do produto aeronáutico.

- 102- As regras de certificação ambiental de ruído, emissões de poluentes e CO<sub>2</sub> são estabelecidas no Anexo 16 da Convenção de Chicago, especificamente nos Volumes I, II e III.
- 103- A ANAC atua, com outros órgãos do Governo, no CAEP (Comitê de Proteção Ambiental da Aviação da OACI), em discussões sobre metodologias, critérios e elegibilidade de medidas, incluindo SAF para o CORSIA.
- 104- Na agenda climática, a OACI é responsável pelos compromissos de redução de emissões tanto da aviação internacional quanto da aviação doméstica, cabendo aos Estados apenas executar o que for definido.
- 105- As emissões da aviação doméstica são tratadas como questão soberana de cada Estado e, se houver compromisso, tendem a aparecer no âmbito das contribuições nacionalmente determinadas do Acordo de Paris.
- 106- Entre os objetivos ambientais citados, estão crescimento neutro de emissões a partir de 2020, descarbonização completa da aviação internacional até 2050 (net-zero) e redução de 5% das emissões via SAF ou combustíveis mais limpos.
- 107- Para atingir a neutralidade a partir de 2020, o texto restringe a solução à compra de créditos de carbono, excluindo melhorias operacionais e tecnológicas e o uso extensivo de SAF.
- 108- O texto sugere que a melhora tecnológica é lenta, apontando que o tempo médio de concepção de um novo projeto de aeronave é de cerca de 10 anos.
- 109- Ainda que existam ganhos por eficiência, há limite para redução de emissões apenas com eficiência, pois a aviação já é descrita como um setor bastante eficiente.
- 110- A produção de SAF é descrita como muito pequena, estimada em cerca de 0,3% da demanda global de combustíveis de aviação, o que ajuda a explicar o papel do CORSIA.
- 111- O CORSIA é apresentado como esquema global em que companhias aéreas compensam aumentos de emissões acima dos níveis pré-COVID registrados em 2019–2020.
- 112- O Brasil adotou o CORSIA e a ANAC já realiza monitoramento e reporte desde 2019, mas as obrigações de compensação para o Brasil só se iniciam a partir de 2027.
- 113- A partir de 2027, apenas voos internacionais que tenham origem e destino em aeroportos brasileiros estarão sujeitos à obrigação de compensação prevista no CORSIA.
- 114- A Resolução ANAC nº 743 é indicada como norma que regulamenta o monitoramento e a compensação das emissões de CO<sub>2</sub> relativas às operações internacionais no âmbito do CORSIA.
- 115- SAF é definido como combustível de aviação proveniente de fontes renováveis ou de resíduos, devendo atender a critérios de sustentabilidade ambiental no processo de produção.
- 116- Do ponto de vista da segurança operacional, o SAF deve ser produzido por tecnologias aprovadas pela ASTM e, quando aprovado, pode ser usado até 50% em mistura com querosene fóssil, sem alteração na aeronave, por ter propriedades físico-químicas equivalentes às do combustível convencional.
- 117- A aprovação pela ASTM, por si só, torna o combustível automaticamente elegível como SAF em termos ambientais, independentemente de análise de ciclo de vida e de certificação de sustentabilidade.
- 118- Além da camada técnica, o SAF deve demonstrar redução total de carbono por análise de ciclo de vida, inclusive considerando mudanças indiretas no uso da terra, e deve ser certificado por critérios de sustentabilidade econômica, social e ambiental.
- 119- O texto defende neutralidade tecnológica e de matéria-prima na promoção do SAF, pois restrições excessivas podem comprometer escala e oferta suficiente para cumprir obrigações e descarbonizar com soluções internas.
- 120- O material cita mandatos de mistura, incentivos fiscais e mandatos de redução de carbono como instrumentos para incentivar SAF e registra que o PL “Combustível do Futuro” (2022) prevê mandato de redução de emissões às empresas aéreas nacionais, a ser cumprido por uso de

- SAF, com horizonte de 10 anos, cabendo à ANAC monitorar, reportar e fiscalizar se aprovado.
- 121- A certificação AVSEC consiste em processos regulatórios e de supervisão destinados a assegurar que operadores de aeródromos e operadores aéreos implementem medidas eficazes de proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita, com rigor técnico e aderência às normas vigentes.
- 122- A certificação AVSEC tem natureza essencialmente voluntária, cabendo ao regulado decidir se pretende aderir às medidas previstas, sem relação com requisitos do PNAVSEC.
- 123- O RBAC 107, na emenda indicada, aplica-se ao operador de aeródromo civil de uso público, compartilhado ou não, no tocante às responsabilidades de AVSEC atribuídas pelo PNAVSEC.
- 124- A aplicabilidade de cada requisito do RBAC 107, conforme a classe do aeródromo, é definida no Apêndice A do próprio regulamento.
- 125- Aeródromos AP-0 são aqueles com operação exclusiva de aviação geral, de táxi aéreo e/ou de aviação comercial na modalidade de fretamento.
- 126- A classificação AP no RBAC 107 é definida exclusivamente pela infraestrutura do aeródromo, independentemente do tipo de serviço aéreo operado e do volume de passageiros processados.
- 127- Aeródromos AP-1 operam aviação comercial regular ou charter, com média aritmética anual de passageiros processados nessas operações, nos últimos três anos, inferior a 600.000.
- 128- Aeródromos AP-2 operam aviação comercial regular ou charter, com média aritmética anual de passageiros processados nessas operações, nos últimos três anos, superior ou igual a 600.000 e inferior a 5.000.000.
- 129- Aeródromos AP-3 operam aviação comercial regular ou charter, com média aritmética anual de passageiros processados nessas operações, nos últimos três anos, superior ou igual a 5.000.000.
- 130- A banca tende a errar quando troca “média aritmética anual dos últimos três anos” por “pico mensal” ou por “somatório anual do último ano”, pois a lógica de classificação prevista é por média anual trienal.
- 131- O RBAC 107 determina que o operador de aeródromo adote os meios e procedimentos previstos no PSA, cujo conteúdo é definido pela ANAC por meio de Instrução Suplementar.
- 132- O PSA é definido diretamente no RBAC 107, de modo que a Instrução Suplementar apenas reproduz trechos do regulamento, sem função normativa relevante.
- 133- A apresentação do PSA para aprovação da ANAC é obrigatória para aeródromos AP-2 e AP-3.
- 134- Para aeródromos AP-1, a apresentação do PSA torna-se obrigatória quando houver atendimento a voo de aeronave com capacidade superior a 60 assentos.
- 135- Para aeródromos AP-0, a apresentação do PSA à ANAC é sempre obrigatória, por se tratar do nível mínimo de conformidade em AVSEC.
- 136- O operador do aeródromo deve apresentar o Formulário de Dados AVSEC do Aeródromo, com anexos, mantendo-o atualizado sempre que houver alteração nas operações e demais configurações requeridas.
- 137- A inclusão de medida de segurança ou procedimento alternativo ao disposto na IS pode ser implementada livremente, desde que o operador registre a mudança no PSA após a execução.
- 138- A adoção de medida de segurança ou procedimento alternativo ao previsto na IS exige comunicação prévia e aprovação, com justificativa, devendo a alternativa assegurar nível de segurança igual ou superior ao requisito aplicável ou atingir o objetivo do procedimento normalizado.
- 139- O PSA é documento de acesso restrito, destinado a pessoas legítimas com necessidade de conhecimento, ainda que as partes pertinentes devam ser disponibilizadas à comunidade aeroportuária que delas necessite para aplicação coordenada e eficaz.

- 140- Por ser de acesso restrito, o PSA não pode ser compartilhado, em hipótese alguma, com entidades públicas ou privadas que atuem no aeródromo, ainda que precisem dele para executar procedimentos de prevenção e resposta.
- 141- O PSA deve conter informações gerais do aeródromo e do operador, descrever detalhadamente infraestrutura e equipamentos de segurança de AVSEC (tipo, quantidade e localização) e registrar medidas e procedimentos, indicando, no mínimo, quem executa e quando, onde e como se executa.
- 142- O PSA pode se limitar a objetivos gerais e princípios de atuação, sem detalhar quem executa os procedimentos e sem indicar quando, onde e como serão executados, para preservar sigilo.
- 143- Quando aplicável, o PSA deve conter, como parte integrante, PSTAV, PCA, Programa de Instrução de AVSEC do operador (nos termos do PNIAVSEC) e PCQ/AVSEC.
- 144- O Programa de Instrução de AVSEC do operador de aeródromo integra o PSA apenas se o aeródromo for AP-3, sendo dispensado para AP-1 e AP-2.
- 145- Alterações no PSA exigem revisão pelo operador em até 90 dias, e a apresentação à ANAC ocorre quando determinado.
- 146- Alterações no PSA exigem apresentação imediata e automática à ANAC em prazo máximo de 24 horas, independentemente de determinação.
- 147- O Responsável pela AVSEC do operador do aeródromo é encarregado da guarda, distribuição e controle do PSA, devendo assegurar o sigilo do documento.
- 148- O operador do aeródromo deve manter ao menos uma cópia do PSA, física ou digital.
- 149- A última versão aprovada da Listagem de Inclusão de Medidas de Segurança e Procedimentos Alternativos integra o PSA.
- 150- O operador do aeródromo deve conhecer as partes pertinentes do PSOA dos operadores aéreos que atuam no aeródromo e coordenar a compatibilização de medidas de segurança, para garantir implementação adequada de medidas preventivas e de resposta.
- 151- O RBAC 108 aplica-se ao operador aéreo quanto às responsabilidades de AVSEC atribuídas pelo PNAVSEC, com aplicabilidade dos requisitos por classe definida no Apêndice A do regulamento.
- 152- A inversão entre RBAC 107 e RBAC 108 é pegadinha típica: atribuir RBAC 107 ao operador aéreo ou RBAC 108 ao operador de aeródromo contraria a lógica normativa apresentada.
- 153- Operadores Classe I, no RBAC 108, incluem os que realizam serviço aéreo privado, abrangendo operações especiais de aviação pública por órgãos e entes públicos, conforme RBAC 90.
- 154- Operadores Classe II referem-se a serviço aéreo especializado público ou transporte aéreo público não regular com aeronave de até 30 assentos, com subdivisão II-A e II-B.
- 155- Operadores Classe III realizam transporte aéreo público em voos domésticos exclusivamente de carga ou mala postal, excluída a modalidade não regular com aeronave de até 30 assentos.
- 156- Operadores Classe IV realizam transporte aéreo público doméstico de passageiros, excluída a modalidade não regular com aeronave de até 30 assentos, subdividida em IV-A (capacidade inferior a 30 passageiros) e IV-B (capacidade igual ou superior a 30 passageiros).
- 157- Operadores Classe V realizam transporte aéreo público internacional exclusivamente de carga, excluída a modalidade não regular com aeronave de até 30 assentos.
- 158- Operadores Classe VI realizam transporte aéreo público internacional de passageiros, excluída a modalidade não regular com aeronave de até 30 assentos.
- 159- O RBAC 108 determina que o operador aéreo adote os meios e procedimentos previstos no PSOA, cujo conteúdo é definido por Instrução Suplementar da ANAC.
- 160- A inclusão de medida de segurança ou procedimento alternativo ao previsto na IS do PSOA exige comunicação prévia e aprovação, devendo manter nível de segurança igual ou superior ao

- requisito aplicável ou atingir o objetivo do procedimento normalizado.
- 161- Antes de explorar serviço de transporte aéreo público, o operador deve comprovar ter acesso ao conteúdo da IS que define seu PSOA.
- 162- Registros e documentos exigidos pelo RBAC 108 devem ser mantidos exclusivamente em meio físico, em razão das medidas de AVSEC.
- 163- Além de cumprir o RBAC 108 conforme o PSOA e a aplicabilidade do regulamento, o operador aéreo deve conhecer e cumprir as medidas de AVSEC estabelecidas pelo operador do aeródromo onde opera.
- 164- O operador aéreo deve manter ao menos uma cópia do PSOA em cada base operacional, em meio físico ou digital.
- 165- A última versão aprovada da Listagem de Inclusão de Medidas de Segurança e Procedimentos Alternativos integra o PSOA.
- 166- O PSOA deve descrever medidas e procedimentos para cumprimento do RBAC 108, indicando, no mínimo, quem executa e quando, onde e como se executa.
- 167- Como parte integrante, o PSOA deve conter Plano de Contingência AVSEC do operador aéreo, Programa de Instrução AVSEC e Programa de Controle de Qualidade AVSEC do operador aéreo.
- 168- O responsável, em âmbito nacional, pela AVSEC do operador aéreo é encarregado pela guarda, distribuição e controle do PSOA, garantindo o sigilo do documento.
- 169- Ainda que o servidor não atue diretamente em AVSEC, espera-se que conheça a existência e a importância dos processos de certificação da Agência, incluindo a certificação AVSEC.
- 170- A Convenção de Chicago teria entrado em vigor em 1944, coincidindo com sua assinatura, sendo incorreta a distinção entre assinatura e vigência.
- 171- É incorreto tratar AVSEC como sinônimo de safety, pois AVSEC se refere à segurança contra atos de interferência ilícita, e não à segurança operacional.
- 172- A ancoragem normativa internacional típica de AVSEC se vincula ao Anexo 17 e, em temas correlatos, a partes do Anexo 9, sendo pegadinha confundir com Anexo 19.
- 173- O Doc 8973 é manual da OACI de acesso restrito, e tanto ele quanto o Anexo 17 são atualizados em razão de novas ameaças e tecnologia, não sendo documentos estáticos por natureza.
- 174- No Brasil, o pacote-base indicado para AVSEC inclui CBA (Lei 7.565/1986), lei de criação da ANAC (Lei 11.182/2005), estrutura da ANAC (Decreto 5.731/2006) e PNAVSEC (Decreto 11.195/2022).
- 175- O ciclo de controle de qualidade AVSEC na ANAC é contínuo e compreende planejamento, execução, relatório anual e avaliação de risco.
- 176- O PACQ/AVSEC é o Plano Anual de Controle de Qualidade pelo qual a ANAC programa as atividades de controle de qualidade AVSEC.
- 177- O RACQ/AVSEC é o Relatório Anual de Controle de Qualidade AVSEC, produzido como parte do ciclo, após a execução das atividades.
- 178- A avaliação de risco AVSEC é feita com base em análise de dados de vulnerabilidade e de nível de ameaça e subsidia a elaboração do PACQ/AVSEC do ano subsequente.
- 179- O ciclo de controle de qualidade AVSEC inicia-se em 1º de janeiro e encerra-se em 31 de dezembro, sendo a avaliação de risco a etapa que retroalimenta o planejamento do ano seguinte.
- 180- O PACQ/AVSEC deve conter, no mínimo, a programação anual de auditorias AVSEC, inspeções AVSEC e testes AVSEC.
- 181- A regulação das relações de consumo no transporte aéreo pressupõe equilíbrio entre estímulo a um ambiente de negócios competitivo e preservação de direitos mínimos do consumidor, evitando tanto a rigidez excessiva quanto a desproteção.

- 182- A proteção do consumidor no transporte aéreo é alcançada exclusivamente pelo aumento de direitos formalizados em normas, ainda que isso reduza concorrência e eleve preços.
- 183- A atuação econômica da ANAC, nesse tema, combina proteção indireta ao passageiro por meio do aumento de concorrência e proteção direta pela fixação de direitos e deveres mínimos nas relações de consumo.
- 184- A criação de um ambiente mais competitivo e atrativo para empresas pode funcionar, por si, como forma de proteção ao consumidor, ao ampliar oferta, opções e faixas de preço.
- 185- A liberdade de oferta e a liberdade tarifária, ao permitirem que empresas definam rotas, serviços e preços, são tratadas como motores de expansão do setor e, indiretamente, como benefício ao consumidor.
- 186- A flexibilização do capital estrangeiro na aviação brasileira, segundo a aula, consistiu em elevar o limite para 20%, que era menor antes da mudança.
- 187- Medidas de desburocratização como o Voo Simples são apresentadas como simplificação e modernização, com potencial de reduzir custos e aumentar agilidade, e não como endurecimento regulatório.
- 188- Concessões aeroportuárias são associadas à modernização e à atração de investimento privado em infraestrutura, com expectativa de melhora de atendimento e retroalimentação entre investimento e atração de operações.
- 189- A lógica de better regulation aproxima a ANAC de regulação transparente e baseada em evidências, incorporando AIR e consulta pública como partes relevantes do rito normativo.
- 190- A edição de normas econômicas dispensa processos de participação e análise, pois decorre de vontade discricionária, sendo a consulta pública incompatível com decisões regulatórias.
- 191- O preço é tratado como principal fator na compra do bilhete pelo passageiro, acima de atributos como horários, histórico de atrasos, espaço do assento, milhagem e bagagem despachada.
- 192- A ampliação de direitos ao passageiro é sempre desejada e, por definição, não acarreta custos nem efeitos sobre preço ou concorrência.
- 193- Benefícios regulatórios tendem a ter custo e, em alguma medida, esse custo pode recair sobre o consumidor, seja por repasse no preço, seja por redução de concorrência.
- 194- A preferência do passageiro por “mais direitos” é automaticamente equivalente à preferência por “mais proteção”, independentemente de impactos sobre preço e opções de mercado.
- 195- A Resolução ANAC nº 400/2016 é tratada como regra geral de direitos e deveres nas condições gerais de transporte, buscando equilíbrio e flexibilidade para acomodar diferentes modelos de negócio, inclusive low cost.
- 196- A Resolução ANAC nº 400/2016 foi concebida para endurecer ao máximo o mercado, uniformizando modelos de negócio e reduzindo a liberdade tarifária como objetivo central.
- 197- A Resolução ANAC nº 280/2013 é referida como marco para acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial.
- 198- No Brasil, a assistência material por atraso ou cancelamento independe do motivo, ao passo que, nos EUA, essa assistência pode depender das regras tarifárias do bilhete.
- 199- No Brasil, a assistência material por atraso ou cancelamento depende do motivo do evento, enquanto, nos EUA, é automática e independe de regras tarifárias.
- 200- A proteção ao consumidor exige atuação prática além da edição de normas, incluindo acompanhamento eficiente do mercado e fiscalização orientada a condutas com potencial lesivo coletivo.
- 201- A atuação fiscalizatória da ANAC é descrita como predominantemente voltada à solução de casos individuais de passageiros, substituindo a função típica dos Procons.
- 202- A ANAC foca fiscalização em âmbito coletivo, enquanto os Procons são indicados como via típica para demandas individuais, de modo complementar e não excluente.

- 203- Inspeções presenciais e remotas sobre CGTA e acessibilidade, fiscalização remota de sites e contratos e monitoramento de SAC são exemplos de ferramentas de atuação mencionadas.
- 204- O monitoramento do Consumidor.gov.br é descrito como instrumento de fiscalização coletiva, não como substituto automático de canais individuais de reclamação.
- 205- A judicialização de conflitos de consumo no Brasil é retratada como muito superior à de outros países, com estudo comparando 1 ação por 7.883 voos nos EUA e 1 ação por 1,35 voos no Brasil.
- 206- O estudo citado indica maior judicialização nos EUA do que no Brasil, pois 1 ação por 1,35 voos nos EUA seria índice mais elevado do que 1 ação por 7.883 voos no Brasil.
- 207- A ANAC passou a atuar como órgão de monitoramento no Consumidor.gov.br em 2016 e adotou a plataforma, em 2019, como sistema eletrônico oficial para registro de reclamações de passageiros.
- 208- Desde a adoção como sistema oficial, empresas do transporte aéreo público regular de passageiros, brasileiras e estrangeiras, devem estar ativas na plataforma e responder às reclamações em até 10 dias.
- 209- A obrigação de resposta no Consumidor.gov.br é facultativa para empresas estrangeiras, ainda que seja exigida para empresas brasileiras do transporte aéreo público regular.
- 210- O prazo de 10 dias para resposta é requisito normativo, enquanto o tempo médio de resposta em torno de 5 dias é indicador de desempenho, não substituindo o prazo fixado.
- 211- A regulação econômica de aeroportos é intervenção estatal que restringe escolhas dos agentes regulados sobre oferta de infraestrutura, nível de serviço e remuneração, sendo seu escopo influenciado por processo político, opinião pública e agentes do mercado.
- 212- O escopo da regulação econômica de aeroportos é tecnicamente fixo e independente do processo político, não sofrendo influência de opinião pública nem de agentes econômicos.
- 213- A regulação econômica pode existir em mercados monopolistas, concorrenciais e em transição, podendo atuar como substituto da concorrência em situações de poder de mercado e como promotora de concorrência em mercados em transição.
- 214- Mesmo em mercados concorrennciais, pode haver intervenção regulatória para promover transparência e padronização na relação entre fornecedores e usuários.
- 215- A estrutura de propriedade e exploração do aeroporto influencia o desenho do modelo regulatório, pois regular entidade estatal e regular empresa privada envolvem desafios distintos.
- 216- A tensão institucional típica opõe ACI, que tende a defender redução de regulação para ampliar liberdade tarifária e de planejamento, e IATA, que tende a defender regulação para conter poder de mercado e evitar aumento de tarifas.
- 217- Externalidades negativas associadas a aeroportos incluem ruído, poluição e congestionamento viário, justificando preocupação regulatória além da relação direta entre prestador e usuário.
- 218- O artigo 15 da Convenção de Chicago consagra o princípio de não discriminação por nacionalidade, impedindo cobrança de preços aeroportuários mais altos de operadores estrangeiros do que de operadores nacionais em operações semelhantes.
- 219- O princípio do artigo 15 autoriza discriminar por nacionalidade, desde que o operador estrangeiro seja mais lucrativo ou represente maior risco econômico ao aeroporto.
- 220- Os quatro princípios recomendados em 2008 para definição de preços aeroportuários incluem não discriminação, relação com custos, transparência e consulta aos usuários.

## **GABARITO**

1 C	2 C	3 C	4 E	5 C
6 C	7 C	8 C	9 C	10 C
11 C	12 C	13 E	14 C	15 E

16 C	17 C	18 C	19 C	20 C
21 C	22 C	23 C	24 C	25 C
26 C	27 E	28 C	29 C	30 C
31 C	32 C	33 E	34 C	35 C
36 C	37 C	38 E	39 C	40 C
41 C	42 C	43 C	44 C	45 C
46 C	47 E	48 C	49 C	50 C
51 C	52 C	53 C	54 E	55 C
56 E	57 C	58 E	59 C	60 C
61 C	62 E	63 C	64 E	65 C
66 E	67 C	68 C	69 E	70 C
71 C	72 E	73 C	74 E	75 C
76 C	77 E	78 C	79 C	80 C
81 C	82 C	83 E	84 C	85 C
86 C	87 E	88 C	89 C	90 E
91 C	92 E	93 C	94 E	95 C
96 E	97 C	98 C	99 E	100 C
101 C	102 C	103 C	104 E	105 C
106 C	107 E	108 C	109 C	110 C
111 C	112 C	113 E	114 C	115 C
116 C	117 E	118 C	119 C	120 C
121 C	122 E	123 C	124 C	125 C
126 E	127 C	128 C	129 C	130 C
131 C	132 E	133 C	134 C	135 E
136 C	137 E	138 C	139 C	140 E
141 C	142 E	143 C	144 E	145 C
146 E	147 C	148 C	149 C	150 C
151 C	152 C	153 C	154 C	155 C
156 C	157 C	158 C	159 C	160 C
161 C	162 E	163 C	164 C	165 C
166 C	167 C	168 C	169 C	170 E
171 C	172 C	173 C	174 C	175 C
176 C	177 C	178 C	179 C	180 C
181 C	182 E	183 C	184 C	185 C
186 E	187 C	188 C	189 C	190 E
191 C	192 E	193 C	194 E	195 C
196 E	197 C	198 C	199 E	200 C
201 E	202 C	203 C	204 C	205 C
206 E	207 C	208 C	209 E	210 C
211 C	212 E	213 C	214 C	215 C
216 C	217 C	218 C	219 E	220 C