

## **QUESTIONÁRIO CF/ANAC 13/01**

**1- O Anexo 17 da ICAO é o documento, no âmbito internacional, que trata do tema da Segurança da Aviação Contra Atos de Interferência Ilícita, enquanto o Anexo 9 aborda as questões de Facilitação.**

**2- A documentação nacional que trata do tema AVSEC circunscreve-se ao PNAVSEC e aos atos normativos da ANAC.**

**3- Os requisitos do RBAC 107 aplicam-se de maneira distinta aos operadores de aeródromos, conforme sua classe, que é dividida conforme o tipo de serviço aéreo operado e da quantidade de passageiros processados.**

**4- A apresentação do PSA para aprovação da ANAC é obrigatória para aeródromos classes AP-2 e AP-3, para classe AP 1 que atenda voo de aeronave com capacidade superior a 30 assentos, e dispensada para classe AP-0.**

**5- O RBAC 107 aplica-se exclusivamente ao operador de aeródromo civil de uso público compartilhado, cujas responsabilidades relacionadas à AVSEC estão previstas no PNAVSEC.**

**6- O operador poderá implementar inclusão de medida de segurança ou procedimento alternativo de segurança em relação ao disposto na IS, desde que informe previamente à ANAC as alterações pretendidas para aprovação, através da Listagem de Inclusão de Medidas de Segurança e Procedimentos Alternativos.**

**7- O operador de aeródromo deverá apresentar seu Programa de Segurança Aeroportuária (PSA) para a análise e aprovação da ANAC.**

**8- O PSA do aeródromo deverá conter, dentre outros, um Programa de Controle de Qualidade AVSEC do aeródromo.**

**9- Sempre que houver alterações no PSA de um aeródromo, o operador deverá providenciar sua revisão em até 90 dias e apresentá-lo à ANAC.**

**10- O operador de aeródromo deverá conhecer as partes pertinentes do Programa de Segurança do Operador Aéreo (PSOA) dos operadores aéreos em operação no aeródromo e garantir a compatibilidade com as medidas do aeródromo.**

**11- O Programa de Segurança de Operador Aéreo (PSOA) deverá ser desenvolvido pelo operador aéreo e apresentado à ANAC para aprovação, através de Instrução Suplementar, se não houver PSA estabelecido nos aeródromos em que ele opera.**

**12- O ciclo de controle de qualidade AVSEC da ANAC é composto por três etapas, que são o planejamento das atividades, a execução das atividades e a realização da avaliação de risco.**

**13- As atividades do controle de qualidade AVSEC, que objetivam a avaliação de procedimentos e medidas de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, circunscrevem-se às inspeções, auditorias e testes.**

**14- O PACQ/AVSEC deve conter, no mínimo, a programação das atividades de Inspeção, Auditorias e Testes AVSEC, que serão desempenhadas conforme o planejamento.**

15- O DSAC é um documento com informações a respeito de ocorrências, de incidentes e de anormalidades referentes à AVSEC, podendo ser gerado por servidores da ANAC, através de um sistema informatizado, ou por regulados e pela sociedade em geral, por meio de ofício.

16- Casos de Evidência de vulnerabilidade no sistema de proteção da aviação civil, Recebimento ou identificação de ameaça à segurança da aviação civil e Ocorrência de tentativa ou consumação de ato de interferência ilícita serão tratados, pela ANAC, como DSAC.

17- O regulado que será submetido ao teste AVSEC deverá ter conhecimento da data exata em que a atividade será realizada, para que se programe e reúna todas as barreiras e demonstre seu potencial de garantir a segurança da aviação civil.

18- O ciclo de controle de qualidade AVSEC da ANAC inclui a etapa de realização de avaliação de risco AVSEC, por meio da análise de dados de vulnerabilidade e de nível de ameaça.

19- A inspeção AVSEC corresponde a uma avaliação detalhada de todos os aspectos previstos no PNAVSEC e na regulamentação da ANAC dentro das organizações envolvidas na aviação civil.

## **14/01**

20- A abordagem da ANAC na regulação econômica do transporte aéreo possui duas frentes, uma voltada a garantir um ambiente de negócios favorável ao desenvolvimento do setor e outra dedicada a garantir que esse desenvolvimento do setor não deixe de lado o respeito aos direitos do consumidor.

21- A modernização regulatória é uma importante estratégia para estimular a concorrência no setor aéreo, sendo a própria criação da ANAC uma iniciativa favorável à atração de novas empresas para o setor.

22- A flexibilização de restrições à participação do capital estrangeiro em empresas aéreas não faz parte das medidas adotadas no âmbito da modernização regulatória.

23- O Programa “Voo Simples” é uma das ações tomadas pela ANAC para promover a simplificação regulatória e a desburocratização, focando na agilidade na certificação de empresas e a redução de custos para o setor.

24- A modernização regulatória implementada pela ANAC inclui a diminuição das concessões de aeroportos ao setor privado a partir de 2011.

25- O programa de concessões possui o objetivo de atrair investimentos públicos para melhorar a infraestrutura dos aeroportos e, conseqüentemente, promover melhorias no atendimento aos usuários.

26- No âmbito da modernização regulatória, a better regulation vem sendo adotada pelos países membros da OCDE e da União Europeia, com o objetivo de alcançar uma regulação mais transparente e baseada em menos evidências.

27- A Resolução ANAC nº 400/2016, tem o papel de estabelecer regras gerais sobre os direitos e deveres dos passageiros do transporte aéreo, além de trazer também flexibilidades regulatórias para viabilizar o desenvolvimento de um mercado propício à vinda de novas empresas.

- 28- Além de estabelecer regras gerais sobre os direitos e deveres dos passageiros do transporte aéreo, a Resolução 400 ainda trata sobre a regulação econômica do mercado de aviação civil.
- 29- A adoção de medidas de soft regulation é uma forma de buscar um ambiente de negócios favorável, que pode ser apoiada em incentivos, mas que exige comando e controle para garantir a aderência dos regulados.
- 30- Um dos desafios na regulação econômica do transporte aéreo é equilibrar a defesa direta dos passageiros com sua defesa indireta, a qual significa a flexibilização da regulação para a atração de novas empresas.
- 31- A atração de mais concorrência é uma forma de defesa indireta dos passageiros, pois isso atrai mais empresas que irão competir por preços e qualidade de serviços, beneficiando os passageiros com serviços mais baratos e com mais qualidade.
- 32- Em pesquisas realizadas, os passageiros revelaram ser mais importante o histórico de atrasos e cancelamentos de uma empresa aérea do que o valor pago pela passagem.
- 33- Para proteger o interesse direto dos passageiros em pagar menos pela passagem aérea, deve-se fortalecer sua proteção indireta, por meio da atração de mais concorrência.
- 34- Comparativamente com outros países, o Brasil possui uma regulação considerada como protetiva do consumidor.
- 35- Os níveis de judicialização no Brasil superam significativamente aqueles verificados em outros países, o que é algo positivo, uma vez que isso demonstra que os passageiros sempre têm razão nas suas reivindicações.
- 36- A ANAC adotou a plataforma Consumidor.gov.br como sistema eletrônico oficial para o registro de reclamações de passageiros, obrigando apenas as empresas brasileiras de transporte aéreo público regular de passageiros a estarem ativas na plataforma e a responderem às reclamações dos usuários no prazo de até 10 dias.
- 37- Para proteger os passageiros do transporte aéreo, é necessário estabelecer, em norma, o máximo de direitos possíveis.
- 38- Para a efetiva proteção do consumidor e para o estímulo de um mercado onde prevalece a concorrência, é essencial que se faça, primariamente, o uso de mecanismos extrajudiciais para resolução de quaisquer conflitos.

**15/01**

- 39- Tanto o operador de aeródromo, quanto o operador aéreo devem identificar as informações, dados e sistemas de tecnologia da comunicação, julgados como críticos para sua operação, e implementar medidas para protegê-los, por meio de uma avaliação de risco.
- 40- A ANAC instituiu o Comitê de Segurança Cibernética, voltado para os assuntos externos à Agência, que possui três subcomitês; e o Comitê de Segurança da Informação e Proteção de Dados Pessoais, para tratar dos assuntos internos da Agência.

- 41- Os subcomitês do CSC são destinados a estabelecer os critérios e procedimentos de notificação de incidentes cibernéticos na Aviação Civil, definir o Plano Setorial de Segurança Cibernética e propor ações de fomento à Segurança Cibernética.
- 42- As concessões de aeroportos no Brasil se iniciaram em 2011, com o contrato do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante/RN
- 43- Dos maiores aeroportos em movimentação de passageiros no Brasil, apenas o Aeroporto do Galeão continua sob operação da Infraero, após ter sido excluído da 7ª rodada na fase de estudos de viabilidade.
- 44- A partir da 5ª rodada de concessões, com a dificuldade de aplicar o FNAC em aeroportos regionais deficitários, passou-se a definir blocos de aeroportos superavitários e deficitários nos contratos de concessão.
- 45- A evolução dos IQS dos aeroportos sob concessão mostram que o regime de concessões não obteve sucesso, uma vez que não houve melhoria dos índices de qualidade e nível de serviço.
- 46- O aeroporto de Viracopos é o responsável por 90% das multas relacionadas ao cumprimento dos contratos de concessão.
- 47- O sucesso dos programas de concessão está diretamente relacionado com o fiel cumprimento dos contratos de concessão.
- 48- A pandemia foi reconhecida como um evento de força maior e não segurável, sendo o risco alocado ao Poder Concedente, sendo adotadas diversas medidas para compensar seus efeitos.
- 49- As relições são previstas nos casos em que as concessionárias não atingem seus objetivos contratuais, embora não exista amparo legal para esse tipo de solução.

## 16/01

- 50- A regulação é um instrumento de intervenção estatal nas atividades econômicas, que restringe as possibilidades de escolhas dos agentes a ela submetidos, cuja delimitação do objeto e escopo advém do processo político, característico de cada país em cada momento social, econômico e político.
- 51- Somente existe regulação econômica em mercados em que há monopólio, não cabendo em mercados em que há concorrência e naqueles em transição para a concorrência.
- 52- Nos mercados em que há monopólio, ou elevado poder de mercado de um agente, a regulação é normalmente vista como um substituto da concorrência, com o objetivo de induzir os aeroportos a fornecer infraestrutura, nível de serviço e preços próximos ao que se esperaria observar em mercados competitivos.
- 53- Em mercados em transição para a concorrência, normalmente a regulação tem o objetivo de promover a concorrência, aumentando as barreiras à entrada.
- 54- Em mercado em que há concorrência estabelecida, não é necessário haver intervenção regulatória, uma vez que a transparência e as relações entre fornecedores e usuários já são efetivamente estabelecidas.

- 55- A estrutura de propriedade e de exploração dos aeroportos em cada país é relevante na definição e evolução do modelo regulatório, visto que os objetivos e a forma de se regular de uma entidade estatal são iguais aos de uma empresa privada.
- 56- A regulação econômica de aeroportos é o processo por meio do qual o Estado intervém nas decisões de oferta de infraestrutura aeroportuária, nível de serviço e sua remuneração.
- 57- A Conferência de Economia de Aeroportos e Serviços de Navegação Aérea recomendou 10 princípios-chave para a definição dos preços por serviços aeroportuários, sendo os principais a não discriminação, a relação com custos, a transparência e a consulta aos usuários.
- 58- Os principais objetivos da regulação econômica devem ser minimizar o risco de práticas anticompetitivas ou abuso de posição dominante, garantir a não discriminação e a transparência na precificação e promover investimentos eficientes que atendam à demanda atual e futura e gerar receita tributária para a União.
- 59- As atividades econômicas nos aeroportos podem ser classificadas em atividades aeronáuticas e atividades não-aeronáuticas.
- 60- As atividades econômicas aeronáuticas são aquelas realizadas à bordo de aeronave, enquanto que as atividades não-aeronáuticas são aquelas realizadas por colaboradores em solo.
- 61- Os modelos de regulação econômica adotadas em aeroportos em diversos países são a Regulação por custos, Regulação por preços-tetos, Regulação por requisitos institucionais e Regulação por regras de defesa de concorrência.
- 62- O modelo de Regulação por custos é tradicionalmente utilizado na regulação de setores considerados como monopólios naturais, no qual os preços são definidos de forma a remunerar os custos totais e proporcionar uma taxa de retorno atrativa ao investidor.
- 63- Modelos de Regulação por requisitos institucionais envolvem a indicação de representantes dos usuários no conselho diretor dos aeroportos, ou a participação acionária de empresas aéreas nos aeroportos, mas o princípio mais relevante é o estabelecimento de consultas facultativas do aeroporto aos seus usuários.
- 64- Os modelos de regulação light-handed foram adotados para incluir os usuários nas decisões referentes aos aeroportos, considerando-se que eles também tenham capacidade técnica para contribuir e participar das decisões.
- 65- Na regulação light-handed, em vez de o regulador atuar diretamente na prescrição de investimentos, nível de serviço e preços, são estabelecidos requisitos institucionais para promover e assegurar a participação dos usuários nestas decisões.
- 66- O modelo de Regulação por regras de defesa da concorrência é aplicado em mercados em que não se justifica uma regulação setorial específica, mas no qual apenas a aplicação de regras de defesa da concorrência já é suficiente, como o monitoramento do desempenho do mercado e da conduta dos aeroportos.
- 67- No modelo de Regulação por regras de defesa da concorrência, não poderá ocorrer a introdução de regulação direta, ou fallback regulation, mesmo quando houver desvios de comportamento do regulado.

68- Os modelo de regulação baseados em Custos e por Preços-tetos são tradicionais e mais interventivos, enquanto os modelos baseados em Requisitos Institucionais e em Regras de defesa da concorrência são menos interventivos.

1 C	2 E	3 C	4 E	5 E
6 C	7 C	8 C	9 C	10 C
11 E	12 E	13 E	14 C	15 E
16 C	17 E	18 C	19 E	20 C
21 C	22 E	23 C	24 E	25 E
26 E	27 C	28 E	29 E	30 C
31 C	32 E	33 C	34 C	35 E
36 E	37 E	38 E	39 C	40 C
41 C	42 C	43 E	44 C	45 E
46 C	47 C	48 C	49 E	50 C
51 E	52 C	53 E	54 E	55 E
56 C	57 E	58 E	59 C	60 E
61 C	62 C	63 E	64 C	65 C
66 C	67 E	68 C	69	70
71	72	73	74	75
76	77	78	79	80
81	82	83	84	85
86	87	88	89	90
91	92	93	94	95
96	97	98	99	100
101	102	103	104	105
106	107	108	109	110
111	112	113	114	115
116	117	118	119	120
121	122	123	124	125
126	127	128	129	130

131 132 133 134 135