

## QUESTIONÁRIO CF/ANAC 08/01

- 1- O principal objetivo da fiscalização é contribuir para o alcance do mais alto nível de segurança possível.
- 2- O planejamento da fiscalização baseada em risco é direcionado conforme o perfil de risco e o desempenho econômico do regulado.
- 3- O fator determinante para a customização das atividades de fiscalização, como o escopo das atividades e a duração do ciclo avaliativo, é exclusivamente o desempenho de segurança.
- 4- O perfil de risco de um regulado não poderá mudar, devido às características das atividades desempenhadas.
- 5- Uma das formas de se avaliar o nível de desempenho de segurança de um regulado é por avaliar a maturidade de seu SGSO.
- 6- As UDVD devem realizar o processo de fiscalização e manter a sua visão de risco do regulado em sigilo, não podendo divulgar dados a outras UDVD e nem aos regulados.
- 7- As áreas do Lado Ar de um aeródromo que sejam classificadas como risco prioritário devem adotar as medidas de segurança previstas para as Áreas Controladas.
- 8- As áreas de segurança de um aeródromo podem ser classificadas em Áreas Controladas e Áreas Restritas de Segurança.
- 9- As medidas de segurança para ARS somente serão aplicadas a determinadas áreas de aeródromos que realizem atividade direcionada à aviação comercial regular.
- 10- Para acessar uma AC, o servidor da ANAC, em exercício da função, deve se apresentar a um APAC e realizar o procedimento de identificação e autorização.
- 11- O servidor da ANAC possui prerrogativa indissociável de acesso à ARS sem precisar passar por inspeção de segurança.
- 12- Os servidores federais e os militares da aeronáutica que portarem a credencial aeroportuária permanente poderão acessar à ARS, podendo ser inspecionados de forma randômica.
- 13- Qualquer agente público que tenha prerrogativa para o porte de arma de fogo poderá acessar à ARS sem necessidade de inspeção de segurança.
- 14- Com a necessidade de tornar a aplicação de requisitos normativos mais adaptável, surgiu a regulação por comando e controle.
- 15- A Regulação Responsiva busca aplicar aos regulados uma abordagem flexível, adaptativa e participativa.
- 16- A Responsividade relaciona-se aos princípios de proporcionalidade, razoabilidade, transparência e accountability.

- 17- Tal qual na regulação por comando e controle, a Regulação Responsiva prevê que o regulador aplique medidas de hard regulation ao regulado que apresentar determinados desvios às normas.
- 18- Um dos desafios da Regulação Responsiva é a escolha sobre quando se deve usar incentivos ou quando se deve aplicar punições.
- 19- A eficácia da Regulação Responsiva se relaciona com o equilíbrio entre confiança e controle.
- 20- As medidas sancionatórias, conforme a Regulação Responsiva, devem ser usadas sempre como última medida.
- 21- A accountability refere-se à responsabilização dos regulados pela aplicação das normas.
- 22- O principal objetivo da Regulação Responsiva é estimular os regulados a cumprirem as normas, utilizando-se de ferramentas de hard regulation.
- 23- O PPRR da ANAC tem seguido um processo estruturado em quatro etapas.
- 24- O profissional credenciado é incumbido pela ANAC da responsabilidade de emitir licenças e certificados para os entes regulados que estiverem previstos em seu credenciamento.
- 25- O CBA prevê que a ANAC poderá credenciar profissionais para atuarem no suporte aos processos de certificação.
- 26- Em determinados casos, a ANAC deverá cobrar do profissional credenciado que registre o procedimento de verificação in loco em arquivo de vídeo que será usado para a realização da vigilância continuada do credenciado.
- 27- Aeronavegabilidade é um conceito relacionado ao equipamento aeronáutico e sua capacidade de voar com um nível mínimo de segurança.
- 28- Aeronave que não possua certificado de tipo aprovado pela autoridade aeronáutica não poderá ser considerada como segura para a navegação aérea.
- 29- Tanto o certificado de projeto de tipo, quanto o certificado de organização de produção são exclusivos de seu detentor e em hipótese alguma podem ser transferidos à outra organização.
- 30- Em termos de legislação, a certificação de projeto de tipo é recomendada pela Convenção de Montreal, a nível internacional, e exigida, pelo CBA, a nível nacional.
- 31- Para aeronaves que não possuam certificado de projeto aprovado, a segurança da operação será estabelecida com a verificação das condições da aeronave.
- 32- A certificação de projeto de tipo pode ocorrer tanto para uma nova aeronave quanto para a modificação de um projeto já certificado previamente.
- 33- A certificação do projeto de uma aeronave visa garantir que o produto a ser fabricado possua um grau mínimo de segurança e que alcance um nível adequado de desempenho.

- 34- A fabricação de peças padronizadas, como porcas, arruelas e parafusos não precisam de aprovação por parte da autoridade aeronáutica, desde que as normas de engenharia aplicadas na fabricação sejam reconhecidas.
- 35- Determinados artigos usados em aeronaves podem ter o seu desempenho mínimo definido em uma OTP.
- 36- O regulamento de aviação civil que estabelece limites para os níveis de ruído no processo de certificação de aeronaves é o RBAC 36.
- 37- O processo de certificação de aeronave pode ser tipicamente dividido nas fases de projeto conceitual ou pré-requerimento; definição dos requisitos aplicáveis e planejamento do programa; e execução.
- 38- O nível de envolvimento da ANAC no processo de certificação de um projeto de tipo somente será definido na fase de Autorização para Inspeção de Tipo.
- 39- A ANAC poderá solicitar a reabertura do processo de certificação caso ocorra circunstância que demande essa atitude, como a ocorrência de um acidente fatal com causas relacionadas ao projeto.
- 40- O regulador deverá comprovar à autoridade aeronáutica que o projeto satisfaz os requisitos de engenharia propostos para aquele projeto, podendo utilizar-se de evidências de projeto, cálculos, simulações e ensaios em voo.
- 41- Um fabricante que queira realizar mudanças no projeto de tipo do qual é detentor, deverá solicitar à ANAC a aprovação da modificação por meio de um Certificado Suplementar de Tipo.
- 42- A ANAC poderá realizar a validação de um projeto de tipo aprovado pela autoridade aeronáutica de outro Estado, aplicando o princípio da reciprocidade, mas não haverá a necessidade de conhecer a base de certificação do projeto, desde que o Estado seja membro da ICAO.
- 43- A certificação de uma organização de produção pode ser realizada através de um processo composto por 4 fases.
- 44- Um produto aeronáutico está associado a 3 tipos de certificação: projeto, produção e aeronavegabilidade.
- 45- Qualquer empresa que seja fornecedora de componentes para fabricantes de produtos aeronáuticos deverá obter um certificado de organização de produção.
- 46- O requerimento de certificação de organização de produção é, normalmente, realizado em conjunto com o certificado de projeto.
- 47- Para a emissão de qualquer certificado de projeto é obrigatório que a empresa tenha evidências de implementação de um Sistema de Qualidade.
- 48- Em conjunto com um COP, a ANAC sempre irá emitir um RLP, que especificará os produtos que o detentor poderá produzir.
- 49- Somente será permitido que o fabricante produza um item aeronáutico sem o certificado de tipo para a finalidade de comprovar sua capacidade de produção de acordo com os requisitos estabelecidos, devendo obter o certificado em até 6 meses.

**50- O processo de certificação pode levar de 1 a 5 anos, enquanto a validade do certificado varia de 12 a 36 meses.**

1 C	2 E	3 E	4 E	5 C
6 E	7 E	8 C	9 E	10 C
11 E	12 C	13 E	14 E	15 C
16 C	17 C	18 C	19 C	20 E
21 E	22 E	23 C	24 E	25 E
26 E	27 C	28 E	29 E	30 E
31 C	32 C	33 E	34 C	35 C
36 C	37 E	38 E	39 C	40 C
41 E	42 E	43 C	44 C	45 E
46 C	47 E	48 C	49 C	50 E
51	52	53	54	55
56	57	58	59	60
61	62	63	64	65
66	67	68	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**