

QUESTIONÁRIO CF ANAC – C/E (Modelo do App)

- 1- A base da ética própria do servidor público é dirigida precipuamente a ele como pessoa, de modo que não é considerado impróprio que ele receba para si algo que só lhe seja ofertado por causa da sua condição de servidor público. subsequente.
- 2- É defeso aos servidores da ANAC receber presentes, tais como brindes e hospitalidades, oferecidos por quem tenha interesse em decisão sua ou de colegiado do qual participe.
- 3- O acordo do CORSIA (Mecanismo de Compensação de Emissões da Aviação), adotado pelo Brasil, obriga o país a iniciar o monitoramento das emissões e compensá-las a partir de 2050.
- 4- A ANAC tem por atribuição institucional o trato dos diversos aspectos da segurança de voo e o controle do espaço aéreo.
- 5- Podemos citar, como eventos impulsores das concessões aeroportuárias no Brasil, os preparativos para a Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016.
- 6- A 1.^a Liberdade do Ar garante o direito de sobrevoo e de pouso em território estrangeiro.
- 7- Capacidade é o número de voos que as empresas podem operar, usualmente calculado em frequências semanais.
- 8- SARP (Standard and Recommended Practices) são normas e recomendações estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) para balizar como cada autoridade de aviação civil no mundo tratará de temas relacionados à aviação.
- 9- A composição do conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) para o triênio de 2022 a 2025 é dividida em 3 partes: o Brasil integra a I, a Argentina, a II e o Chile, a III.
- 10- O conceito de Continuous Monitoring Approach – USOAP CMA utiliza uma abordagem baseada no risco e visa proporcionar uma supervisão intermitente da implementação das normas de segurança.
- 11- O Sistema de Aviação Civil Brasileiro foi instituído com a finalidade de organizar as atividades necessárias ao funcionamento e ao desenvolvimento da aviação civil, por meio de ações coordenadas de regulação, controle, fiscalização, orientação e incentivo.
- 12- O Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), que surgiu com o intuito de promover a prevenção de acidentes aeronáuticos seguindo a filosofia baseada no trinômio “o homem, o meio e o avião”, substituiu investigações por inquéritos.
- 13- A Política Nacional de Transportes (PNT) é um exemplo de política generalista, enquanto a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC) é a política específica para a aviação civil.
- 14- Uma das competências da Secretaria de Aviação Civil é propor a política nacional de transportes no setor de aviação civil, bem como as ações governamentais a ela relacionadas e, no que couber, com o Ministério da Defesa.
- 15- A teoria regulatória institucionalista, além de observar os interesses públicos ou privados que influenciam a regulação, analisa o funcionamento de cada tipo de organização, as instituições que regem as regras do jogo e a própria dinâmica do ambiente regulado.
- 16- As motivações de natureza econômica para embasar a ação regulatória consistem na existência de monopólios ou de possibilidade de abusos de poder de mercado, na presença de externalidades e na simetria de informações.
- 17- O surgimento do Estado regulador brasileiro acompanhou a necessidade observada pela sociedade de tornar os ambientes de negócio mais competitivos, estáveis e com melhores condições de receberem mais investimento privado.

- 18- As agências de regulação, até a década de 1930, focaram primeiramente nas questões como a segurança, a saúde ocupacional e o meio ambiente.
- 19- As companhias aéreas de baixo custo oferecem uma ampla gama de serviços aos passageiros, incluindo várias classes de cabine, serviços de bordo, acesso a áreas exclusivas em aeroportos e programas de fidelidade.
- 20- No Brasil, não há restrições quanto ao controle de empresas aéreas nacionais por capital estrangeiro, e as empresas aéreas têm liberdade para estudar o mercado e escolher como, onde e quando vão realizar suas operações.
- 21- A estrutura de custos das companhias aéreas circunscreve-se aos custos com combustíveis e lubrificantes e com seguros, arrendamentos e manutenção de aeronaves.
- 22- As denominadas falhas de governo ocorrem devido às limitações de informação, aos interesses conflitantes e às restrições políticas.
- 23- A agenda regulatória é um instrumento de planejamento das agências reguladoras por meio do qual são estabelecidos os assuntos prioritários a serem regulamentados pela respectiva junto ao setor interessado.
- 24- Há duas dimensões da Avaliação de Impacto Regulatório (AIR): a antecedente, em que se desenha e justifica a opção regulatória, e a consequente, em que se estabelecem indicadores de resultado que permitirão a avaliação do resultado regulatório.
- 25- O provimento de informações é um instrumento regulatório que consiste no fornecimento de informação detalhada, disponibilizada estrategicamente, para que os consumidores possam se posicionar melhor perante o ambiente de mercado do qual fazem parte.
- 26- A regulação responsiva caracteriza-se pela técnica de penalização direta, a fim de que o regulado busque se adaptar a circunstâncias específicas, conforme a necessidade do mercado.
- 27- A análise de impacto regulatório, o desenvolvimento da proposta, a consulta pública e a deliberação final são etapas integrantes do processo normativo da ANAC.
- 28- O ordenamento jurídico brasileiro carece de diploma legal que, exordialmente, materialize mecanismos de governança regulatória, mediante a atribuição de obrigações e procedimentos voltados à ampliação da transparência, ao fortalecimento da avaliação prévia das regulamentações e ao aperfeiçoamento do processo decisório.
- 29- A ARR tem um papel relevante na promoção da transparência e na prestação de contas das ações da ANAC, uma vez que os resultados da avaliação podem ser compartilhados com o público.
- 30- A ARR é etapa integrante do ciclo regulatório e seu primeiro passo é a definição do problema regulatório que se pretende resolver.
- 31- Caso identifique um documento incompleto ou deficiente no pacote de documentos da organização ou pessoa requerente de certificação, a ANAC não é obrigada a notificar a requerente, devendo fazê-lo apenas quando o documento estiver em clara desconformidade com a legislação aplicável.
- 32- O processo de certificação na aviação civil é, em geral, dividido nas seguintes fases: solicitação prévia; solicitação formal; avaliação de documentos; demonstrações e inspeções; certificação.
- 33- No processo de fiscalização, a vigilância continuada não se confunde com a ação fiscal, porque, primariamente, esta adota medidas sem caráter punitivo, enquanto aquela determina medidas acautelatórias e punições.

34- A fiscalização baseada em risco é uma metodologia de planejamento e execução das atividades de fiscalização com base no perfil de risco e no desempenho de segurança operacional dos regulados, a fim de priorizar a destinação dos recursos da ANAC aos problemas de segurança operacional mais relevantes.

35- Cabe a cada Unidade Diretamente Vinculada à Diretoria (UDVD), conforme as suas competências regulatórias e fiscalizatórias, o estabelecimento do perfil de risco dos regulados e do respectivo agrupamento, bem como dos indicadores que serão utilizados para monitorar o desempenho de segurança operacional.

36- É imprescindível a inspeção de segurança dos agentes

públicos que possuam a prerrogativa legal para portar arma de fogo em razão de ofício e, no exercício de suas atribuições, necessitem circular nas áreas restritas de segurança, ainda que portem ostensivamente a credencial aeroportuária.

37- Como consequência do princípio da independência das instâncias administrativa e criminal, é defeso ao servidor da ANAC aplicar sanções administrativas a ilícitos que configurem crimes devidamente previstos em legislação.

38- A integração com as áreas de fiscalização, a efetividade na repressão dos ilícitos aeronáuticos e a contribuição para a melhoria dos índices de segurança operacional são resultados esperados das ações fiscais.

39- As ações da Superintendência de Inteligência e Ação Fiscal (SFI), conforme suas competências regimentais, devem se restringir à fiscalização em ação fiscal, em observância ao princípio da especialização.

40- Na ação fiscal, é imprescindível que os agentes fiscais dominem os procedimentos para a instrução de processos administrativos, a aplicação de penalidades e o acompanhamento do cumprimento das decisões, a fim de assegurar a regularização das infrações e a observância dos preceitos legais.

41- O Projeto Prioritário Regulação Responsiva (PPRR) na ANAC tem, entre outros, o objetivo de desenvolver instrumentos regulatórios diversificados.

42- O principal objetivo da regulação responsiva é incentivar os regulados a cumprirem normas, bem como estimulá-los a manter comportamentos corretos em prol do interesse público.

43- O credenciamento conferido pela ANAC a um profissional pode ser transferido a outrem, mas as pessoas credenciadas somente têm permissão para realizar as atividades que houverem sido inicialmente estabelecidas no processo de credenciamento.

44- Consoante o Código Brasileiro de Aeronáutica, é responsabilidade da ANAC a emissão de licenças e certificados necessários para a execução de atividades aéreas, sendo possível, em casos excepcionais, a delegação de tais atribuições.

45- Na fase de certificação de produção, o fabricante deve evidenciar que o sistema por ele adotado garante que todas as unidades, ao deixarem a linha de produção, estejam em conformidade com o projeto aprovado e, ainda, em condições de operação segura.

46- Para que seja aceito internacionalmente, ou seja, de acordo com a Convenção de Chicago, um certificado de estar de acordo com um projeto aprovado e estar em condições de operação segura.

47- Toda aeronave brasileira possui um estágio de vida no RAB, caracterizado por três fases distintas: matrícula, vida útil e cancelamento de matrícula.

48- Por meio do RAB são emitidos o Certificado de Aeronavegabilidade e o Certificado de Manutenção da aeronave, documentos técnicos que devem estar a bordo de toda aeronave civil brasileira.

49- Evidências de projeto, cálculos, análises de engenharia, inspeções e simulações constituem exemplos de maneiras distintas por meio das quais pode ser determinado o cumprimento de requisitos no processo de certificação de aeronave.

50- A denominada Ordem Técnica Padrão (OTP) é uma norma adotada pela ANAC que contém os requisitos mínimos de desempenho para determinados artigos usados em aeronaves civis.

51- No processo de validação de certificação de aeronave fabricada no estrangeiro, a ANAC pode dispensar o conhecimento da base de certificação da aeronave, mas deve aplicar o princípio da reciprocidade no trato com as autoridades aeronáuticas e(ou) empresas estrangeiras.

52- O processo de certificação de aeronave pode ser tipicamente dividido em três fases: projeto conceitual ou pré-requerimento; definição dos requisitos aplicáveis e planejamento do programa; e execução.

53- Todos os detentores de certificado de organização de produção sujeitam-se à vigilância continuada da ANAC, composta pelas atividades de monitoramento continuado na linha de produção, inspeções de aeronavegabilidade, acompanhamento do voo de produção e auditorias.

54- Mesmo as organizações que fornecem componentes apenas para um fabricante, e não diretamente ao mercado, necessitam do certificado de organização de produção.

55- Cabe ao MRB desenvolver um documento que contenha os requisitos iniciais mínimos de manutenção programada, devendo tal documento ser aprovado pela autoridade de aviação civil do país de origem da aeronave.

56- Caso uma aeronave não possua manual de manutenção do fabricante, ela não poderá ser operada, ainda que apresente instruções para aeronavegabilidade continuada.

57- O COM, emitido

pela ANAC, autoriza uma organização de manutenção aeronáutica a executar e aprovar, para retorno ao serviço, determinados serviços de manutenção aeronáutica, conforme classificação e detalhamento definidos pela ANAC em seu certificado.

58- Uma pessoa pode aprovar o retorno ao serviço de algum artigo que tenha sido submetido a manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração, desde que tal retorno não acarrete mudanças nas limitações operacionais da aeronave, contidas no manual de voo aprovado, conforme requerido em regimento específico.

59- Somente é permitido operar uma

aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo, entre outros documentos, apólice de seguro ou certificado de seguro válido, exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico.

60- O referido regulamento cobre uma ampla gama de aspectos operacionais — como a condução de voos, a manutenção e a inspeção de aeronaves —, mas não aborda requisitos de equipamentos e procedimentos de emergência, que são regulados por outra norma.

61- Além do transporte de

passageiros com perfil executivo, empresas regidas pelo regulamento em questão podem realizar voos panorâmicos, atender deslocamentos em eventos e, se autorizadas e devidamente equipadas, realizar transporte aeromédico.

62- O referido regulamento é direcionado para operações com aeronaves que apresentem capacidade para até 9 passageiros no caso dos helicópteros e 19 passageiros no caso dos aviões.

63- A autorização que permite que o táxi aéreo realize voos como uma linha aérea é do tipo operação regular condicionada.

64- A utilização de helicópteros para transporte de passageiros distante do litoral, para atendimento de plataformas de petróleo em alto-mar, por exemplo, classifica-se como operação off-shore e requer a verificação de condições para realização de voos sobre grandes extensões de água.

65- No que se refere ao pessoal de administração, devem ser designadas pessoas para ocupar os cargos, por exemplo, de gestor responsável, diretor de segurança institucional e diretor ou gerente de manutenção.

66- Para VFR noturno, é requerida a iluminação dos instrumentos, assim como a disponibilização de lanternas para a tripulação e a presença de luzes externas (navegação, anticolisão e farol de pouso).

67- A MEL (minimum equipment list) de uma aeronave específica indica os equipamentos que podem estar inoperantes, por um período limitado, durante a operação da aeronave.

68- Os serviços aéreos especializados são operações mais simples, que requerem menos aprovações e verificações antes de iniciar suas operações comerciais.

69- As licenças de pessoal são de responsabilidade compartilhada entre a ANAC e o DECEA.

70- Aeronaves que possuem peso vazio de até 200 kg e velocidade máxima de até 100 knots não exigem licença da ANAC para serem pilotadas, devendo os interessados obterem habilitação em associações aerodesportivas reconhecidas pelos praticantes.

71- Para desempenhar atividades AVSEC, é preciso passar por processo de seleção que contemple avaliação de antecedentes.

72- O processo de certificação de CIAC ou CTAC, método ordenado que assegura o cumprimento de requisitos regulamentares e garante a segurança operacional no treinamento de pessoal da aviação civil, é estruturado em 5 fases.

73- Situações de baixa visibilidade ocorrem apenas em voos noturnos ou em voos diurnos dentro das nuvens.

74- Multas são consideradas incentivo regulatório de natureza financeira.

75- O principal documento nacional que trata de infraestrutura aeroportuária é o RBAC n.º 154 – Projeto de Aeródromos.

76- No Código de Referência de Aeródromo, que oferece um método complexo para inter-relacionar determinadas especificações, o primeiro elemento é uma letra referente ao comprimento básico de pista da aeronave e o segundo elemento é um número baseado na envergadura da aeronave.

77- O processo de certificação é o meio pelo qual é feita uma avaliação da infraestrutura do lado AR do aeródromo e da capacidade do operador de aeródromo de cumprir os regulamentos técnicos da ANAC, de maneira a preservar a segurança operacional no aeródromo.

78- O Certificado Operacional de Aeroporto é concedido com prazo de validade definido, devendo, portanto, ser renovado antes do final do prazo.

79- É uma exigência da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) que os Estados contratantes certifiquem os aeródromos públicos usados para tráfego aéreo regional.

80- A presença incorreta de pessoa na área protegida de uma superfície designada para pouso e decolagem de aeronaves é considerada incursão em pista.

81- O código de identificação do aeródromo (CIAD) é transferível, já que, no caso de um aeródromo ser excluído do cadastro, o indicador de localidade fica disponível para ser atribuído a outro aeródromo que venha a ser cadastrado.

82- A aprovação do PDIR na ANAC é requisito obrigatório para aeródromos que processem operações regulares, regidas pelo RBAC n.º 121 ou pelo RBAC n.º 129, em aeronaves com mais de 19 assentos ou com capacidade de carga paga acima de 3.400 kg.

83- O Brasil é pioneiro na certificação e operação de vertiportos, tendo estabelecido, por exemplo, para sua operação as mesmas regras para a operação de helicópteros no que se refere ao ruído.

84- O maior marco da regulação da segurança da aviação civil no Brasil ocorreu em 2010, com a publicação de um novo PNAVSEC, que permitiu uma maior aproximação da indústria com os órgãos públicos.

85- O primeiro sequestro de aeronave no Brasil ocorreu na década de 70 do século passado e mudou completamente a regulação em aviação civil no país.

86- O Programa de Segurança Aeroportuária deve ser tratado como documento de acesso restrito às pessoas legítimas com necessidade de conhecimento da informação.

87- Os normativos da ANAC que regulam os processos de certificação AVSEC baseiam-se exclusivamente no Anexo 17 da Convenção de Chicago.

88- 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.

89- 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.

90- No ambiente da aviação civil, a confiabilidade dos registros é uma parte integrante e indissociável dos aspectos de segurança da aviação.

91- Para fazer frente às responsabilidades de segurança cibernética perante o ambiente da aviação civil, a ANAC instituiu o Comitê de Segurança Cibernética, voltado para os assuntos externos à agência.

92- A regulação técnica da ANAC tem como foco principal a questão econômica do setor de aviação civil, para garantir a sustentabilidade do sistema.

93- Os combustíveis e lubrificantes são responsáveis por mais de um terço dos custos de uma empresa aérea, sendo uma estratégia para fazer frente a esse custo a busca por maior eficiência nas operações.

94- Dada a necessidade de suprir a demanda de rotas internacionais no Brasil, empresas estrangeiras estão dispensadas da constituição jurídica da empresa no país para explorar serviço de transporte internacional em território nacional.

95- O slot integra o patrimônio da empresa de transporte aéreo, de modo que não é possível a troca de slots entre empresas.

96- Um aeroporto coordenado (nível 3) é um aeroporto com baixo nível de ocupação da capacidade aeroportuária, nos quais é necessário impedir momentos de ausência de operação.

97- A ANAC publica regularmente informações sobre a pontualidade e a regularidade das companhias aéreas, de modo a possibilitar que a sociedade faça escolhas baseadas em dados concretos.

98- O estabelecimento de tarifas próprias de transporte aéreo pelas companhias aéreas depende de aprovação prévia, periódica, pela ANAC.

99- 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.

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

101- Em caso de atraso de voo por mais de quatro horas em relação ao horário originalmente contratado, a escolha da forma de compensar o passageiro afetado é do transportador.

102- 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 o controle de cargas.

103- A regulação econômica de aeroportos é o processo por meio do qual o Estado intervém nas decisões de oferta de infraestrutura aeroportuária.

104- Cabe à Comissão Especial de Licitação avaliar o cumprimento de todas as exigências editalícias.

105 O prazo para a concessão de serviços aeroportuários é definido por lei e, por isso, não pode ser definido no contrato de concessão.

106- Com a concessão do aeroporto, a titularidade do serviço público é transferida ao vencedor do certame.

107- A remuneração das concessionárias é composta de receita tarifária e receita não tarifária.

108- Disponibilidade de equipamentos é um dos indicadores de qualidade do serviço exigidos dos aeroportos da faixa 1A, que são os aeroportos de maior movimentação de passageiros do país.

109- Um dos deveres da concessionária é solicitar prévia autorização da ANAC para a realização de adequações na infraestrutura aeroportuária que reduzam, de forma significativa, a oferta da infraestrutura.

110- Segundo o TCU, apenas a administração, de forma direta, pode realizar obra pública, que é toda construção de bem público.

111- Dos maiores aeroportos em movimentação de passageiros no Brasil, apenas o Aeroporto do Santos Dumont continua sob operação da INFRAERO.

112- A abordagem não linear de modelos de acidentes considera que a ocorrência destes é resultado de uma série de eventos que interagem sequencialmente, sendo possível a prevenção dos acidentes por meio da eliminação de uma das causas na sequência.

113- O modelo de acidente por ressonância funcional (FRAM) busca eliminar a variabilidade para entender como os acidentes em aviação ocorrem e evitar resultados inesperados.

114- Apesar de todos os Estados-membros possuírem soberania sobre o espaço aéreo de seu território, eles devem estar sujeitos a atividades de monitoramento contínuo pela OACI, sendo tal sujeição um dos princípios que embasa o programa USOAP.

115- Entre os objetivos do PNSO está o aperfeiçoamento da capacidade de supervisão da segurança operacional do Estado brasileiro.

116- O PSO-BR adotou um modelo de segurança compartilhada entre a ANAC e a Presidência da República.

117- Os CSTs envolvem múltiplas partes interessadas, como companhias aéreas e autoridades reguladoras, mas não contemplam os fabricantes de aeronaves a fim de garantir a manutenção do sigilo industrial.

118- A adoção da estrutura do SGSO é obrigatória para grandes prestadores de serviço que realizem operações complexas, não sendo tal sistema aplicável a instituições de menor porte.

119- O SGSO busca reduzir proativamente os riscos de segurança, a fim de evitar acidentes e incidentes de aviação.

120- A criação de planos detalhados que abordem tanto os cenários de emergência quanto as ações a serem tomadas está entre os elementos do planejamento de resposta a emergências.

GABARITO (C/E)

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