

QUESTIONÁRIO CF/ANAC 02/01

- 1- A concessão é o instituto em que um serviço privado é delegado pelo Estado à iniciativa pública, por sua livre vontade, através de um contrato.
- 2- A Constituição Federal dispõe que é de competência da União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, entre outros serviços, a navegação aérea, aeroespacial e a infraestrutura aeroportuária.
- 3- Apesar de a Constituição prever os regimes de autorização, concessão ou permissão, apenas a concessão e a permissão estão normatizadas como possibilidade para a gestão de aeroportos no CBA/86, sendo a forma de gestão de infraestrutura por meio de autorização não utilizada no setor aeroportuário brasileiro.
- 4- É competência da ANAC conceder a infraestrutura aeroportuária brasileira, sob as diretrizes do governo federal, devendo ser formalizada por meio de contrato e precedida de licitação.
- 5- O critério utilizado pelo governo federal para julgamento da licitação de aeroportos tem sido o da maior oferta, nos casos de pagamento ao poder concedente pela outorga da concessão, com a possibilidade de inversão da ordem das fases de habilitação e julgamento das propostas.
- 6- Atualmente, o processo de licitação utilizado é o leilão, em que será escolhida a proposta que tiver maior valor ofertado pelos interessados.
- 7- Por meio do Contrato de Concessão, o poder público transfere apenas a titularidade do serviço público ao novo concessionário, ficando a fiscalização do serviço público com o poder concedente.
- 8- A Lei Geral das Concessões estabelece que o edital de licitação deverá prever o prazo/período de concessão do serviço público, o qual também deverá constar expressamente no contrato de concessão.
- 9- A legislação vigente estabelece, para cada caso, o período exato que deve durar o contrato de concessão, ficando a cargo dos EVTEA orientar as atividades que serão desenvolvidas nesse prazo.
- 10- O processo de concessão de um aeroporto federal inicia com a publicação de Resolução do PPI, que propõe ao Presidente da República a edição do decreto autorizando a inclusão no Programa Nacional de Desestatização (PND) dos aeroportos de interesse.
- 11- No processo de concessão, os EVTEA tem a função de demonstrar a viabilidade do projeto de concessão do aeroporto, trazendo informações que irão subsidiar o Edital e a avaliação dos investidores.
- 12- Os principais documentos jurídicos da concessão são o Edital e o Contrato, sendo sua elaboração a etapa que mais demanda esforços das áreas técnicas da ANAC.
- 13- No processo de licitação, a elaboração dos documentos jurídicos toma como base contratos anteriores, que deverá sofrer modificações para se adequar ao modelo desejado e, posteriormente, serem submetidos à audiência pública.

- 14- O processo de elaboração/revisão dos documentos jurídicos é conduzido pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA, a qual realiza consulta às demais áreas da ANAC, bem como coordena a participação delas nas discussões de toda empreitada licitatória.
- 15- O Edital da licitação do processo de concessão deve ser publicado antes da Resolução do PPI com as regras e demais condições da licitação e aprovação pela Procuradoria Federal e pela Diretoria da ANAC.
- 16- É previsto um prazo mínimo de 60 dias entre a publicação do Edital e a data prevista para o recebimento das propostas, para assegurar um determinado espaço de tempo para a preparação, pelos interessados, dos documentos e demais requisitos de participação na licitação.
- 17- A Comissão Especial de Licitação (CEL) possui a finalidade de conduzir os procedimentos relativos à licitação, examinar e julgar os documentos referentes ao processo, e será destituída imediatamente antes da assinatura do contrato de concessão dos aeroportos.
- 18- A CEL deverá ser composta por, no mínimo, três membros, sendo, pelo menos, dois servidores públicos qualificados pertencentes aos quadros permanentes da ANAC, tendo como atribuições o recebimento de documentos e propostas, procedendo ao seu julgamento, classificação e habilitação, além do recebimento de recursos e adjudicação do objeto licitado ao vencedor.
- 19- No processo de concessão de infraestrutura aeroportuária, optou-se pela realização de licitação na modalidade “leilão” com inversão de fases.
- 20- Após a publicação do ato de homologação da licitação, a proponente vencedora deverá, sem prazo estipulado, comprovar que atendeu às obrigações prévias definidas no Edital para celebração do contrato de concessão.
- 21- No caso de a proponente vencedora não cumprir as obrigações contratuais, ficará sujeita ao impedimento da assinatura do contrato de concessão, bem como a execução da garantia de proposta e eventual aplicação de outras penalidades previstas no Edital.
- 22- Os documentos da concessão deverão ser disponibilizados pelo poder concedente ao TCU, para que este possa realizar a análise de legalidade, legitimidade e economicidade do processo.
- 23- Apenas as concessões aeroportuárias passam por processo de relicitação, de acordo com a Lei nº 13.448/2017.
- 24- O parceiro originalmente contratado e os acionistas relevantes da empresa responsável pelo contrato não poderão participar do novo certame e, até a conclusão da relicitação e o antigo concessionário deve assegurar a continuidade da prestação dos serviços essenciais, sob pena de aplicação de penalidades contratuais.
- 25- No processo de relicitação, a nova concessionária deve pagar indenização para a concessionária que será substituída, sendo essa uma condição para o início do novo contrato de parceria.
- 26- O prazo para a conclusão do processo de relicitação é de 24 meses, prorrogáveis sucessivas vezes até o limite de 12 meses e, na hipótese de não haver interessados para o novo contrato, o Poder Concedente deverá adotar as medidas contratuais e legais cabíveis.

- 27- O primeiro processo de relicitação no país foi a do Contrato de Concessão do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, assinado em 2011 e, atualmente, estão qualificados para relicitação os aeroportos do Galeão e de Viracopos.
- 28- Audiência Pública para as concessões de aeroportos pode ser realizada por intercâmbio documental ou por meio de sessão presencial, sendo permitida a utilização concomitante de ambos mecanismos.
- 29- Os Collaborative Safety Teams (CSTs), ou Grupos Colaborativos de Segurança Operacional, são grupos que reúnem diversas partes interessadas da indústria da aviação para trabalharem, conjuntamente, na melhoria da segurança.
- 30- Os membros dos CST compartilham dados de segurança operacional entre si, exceto relatórios de acidentes e incidentes, que cabem exclusivamente ao Estado da ocorrência.
- 31- Os Grupos Colaborativos de Segurança Operacional aproveitam a expertise e os recursos coletivos da comunidade da aviação para abordar os desafios de segurança, mas não de um modo tão eficaz quanto uma avaliação individual feita pela própria entidade.
- 32- Os CST trabalham como uma equipe para tratar de questões de segurança operacional, resolução de problemas comuns, treinamento e capacitação, mas não abordam o desenvolvimento de novas tecnologias, que devem ser mantidas em segredo.
- 33- Os Grupos Colaborativos de Segurança realizam monitoramento contínuo da eficácia das iniciativas de segurança operacional, utilizando também de mecanismos de feedback para garantir a melhoria contínua do sistema de segurança.
- 34- O PSOE-ANAC estabelece diretrizes e requisitos para orientar a implantação e o desenvolvimento de Sistemas de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO), demonstrando o compromisso da ANAC com a melhoria contínua dos níveis de segurança operacional na aviação civil brasileira.
- 35- O objetivo dos Grupos Brasileiros de Segurança Operacional, juntamente com Provedores de Serviço da Aviação Civil e comunidade da aviação civil é concentrar esforços para melhorar a segurança operacional da aviação civil no Brasil, equiparando-a ao nível das regiões mais seguras do mundo.
- 36- Os BAST são comitês integrados por profissionais dedicados à melhoria da segurança operacional da aviação civil brasileira, sem personalidade jurídica, divididos em BCAST, BHEST, BGAST e BAIST.

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