

QUESTIONÁRIO CF/ANAC 22/12

- 1- Uma das competências da SFI é subsidiar, com a produção de conhecimentos, a elaboração da Política Nacional de Inteligência.
- 2- Por se tratarem de atividades de naturezas distintas, não devem ocorrer interações entre as atividades de Ação Fiscal e Vigilância Continuada, a fim de preservar a isonomia do procedimento.
- 3- Os documentos necessários para o desenvolvimento da Ação Fiscal circunscrevem-se aos RBAC e suas Instruções Suplementares, que são os documentos específicos de aviação civil.
- 4- O transporte aéreo clandestino coloca em risco a segurança dos passageiros, mas não afeta a integridade do setor aéreo, o qual já tem uma reputação consolidada no Brasil.
- 5- Além do domínio das leis e regulamentos, os servidores que atuam na Ação Fiscal devem possuir conhecimento acerca das áreas de operações e de aeronavegabilidade, bem como possuir habilidades e técnicas de investigação.
- 6- Na ação fiscal, há uma margem de tolerância para certas ações que comprometam a segurança, desde que analisadas a frequência e a severidade das consequências.
- 7- Violar procedimentos de segurança e realizar manutenção clandestina são exemplos de ilícitos administrativos, que podem ser enquadrados criminalmente.
- 8- Adulterar horas voo em um livro de registros de aeronave é considerado fraude na aviação e pode acarretar pena de reclusão de 1 a 5 anos e multa.
- 9- Na ação fiscal, as medidas administrativas devem seguir a hierarquia de providências, aplicando-se primeiramente as medidas preventivas, mesmo para infrações de maior gravidade.
- 10- As medidas cautelares, como detenção, interdição, suspensão e apreensão, devem aplicadas quando há risco iminente à segurança de voo, à integridade física de pessoas, à coletividade, à ordem pública, à continuidade dos serviços prestados ou ao interesse público.
- 11- No caso de aplicação de medida cautelar, como suspensão das atividades, o regulado somente poderá voltar a exercer a atividade após o julgamento do processo administrativo sancionador por parte da autoridade competente.
- 12- O Termo de Cessação de Conduta, emitido pela ANAC, é um documento fundamental para a resolução de situações em que a implementação de medidas corretivas ou mitigadoras não é suficiente para cessar a conduta irregular ou restaurar o nível de segurança aceitável.
- 13- A apresentação do TCC suspende a tramitação do processo administrativo em curso na ANAC e implica confissão quanto à matéria de fato ou reconhecimento da ilicitude da conduta.
- 14- A suspensão punitiva pode ser aplicada por um período de até 180 dias que poderão ser prorrogados por igual período.
- 15- A multa é a medida administrativa mais severa porque pune o infrator de forma pecuniária.

16- Caso o regulado descumpra o TCC, ou seja, repita a prática irregular em até dois anos da assinatura do termo, será adotada nova medida cautelar e instaurado processo administrativo sancionador, com sugestão de cassação ou suspensão punitiva.

17- Dentre os resultados esperados com as ações fiscais, pode-se levar em conta 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.

18- Além de contribuir com a segurança da aviação, a ação fiscal resulta em melhorias para os processos e procedimentos da ANAC, através do contínuo aperfeiçoamento do arcabouço regulatório e da estrutura de supervisão da Agência.

19- O Plano Anual de Fiscalização é realizado com o objetivo de priorizar a ação em locais de maior risco, otimizando os recursos da agência.

20- A prioridade de ação da fiscalização pode ser redefinida com base em novas denúncias recebidas, após a realização da verificação de admissibilidade.

21- A Responsividade relacionada à fiscalização busca equilibrar a aplicação de sanções com a conformidade voluntária, e com relação à normatização, procura incluir o regulado no processo decisório.

22- Em um ambiente onde é aplicada a Regulação Responsiva, as técnicas de Comando e Controle devem ser abolidas, pois suas características são incompatíveis com uma regulação adaptativa.

23- Na Regulação Responsiva não se pode aplicar sanções punitivas pesadas, uma vez que esse tipo de punição é característica do regime de Comando e Controle.

24- Baseada em princípios comportamentais, a Regulação Responsiva busca conciliar a aplicação de punições e incentivos de acordo com o histórico de comportamento de cada regulado, adaptando-se a cada situação.

25- Em relação ao regulador, espera-se a transparência e a accountability, que remetem, respectivamente, à clareza e à acessibilidade da informação e à responsabilidade do regulador na aplicação das normas.

26- Garantir a regulação efetiva para a aviação civil de forma a permitir a inovação e a competitividade é um dos objetivos do Plano Estratégico da ANAC, que orienta a construção de um modelo responsável e inteligente.

27- Conforme os estudos do PPRR, foi constatado que a Regulação Responsiva resultou em problemas como elevado volume de processos sancionadores, insegurança dos julgadores em tomar decisões mais razoáveis e pouca discricionariedade frente à diversidade de regulados.

28- A Regulação Responsiva está aliada ao desenvolvimento contínuo das ferramentas de qualidade regulatória, com o objetivo de incorporar a responsividade nos processos normativos da Agência.

29- Os profissionais credenciados são profissionais componentes dos quadros da Agência para realizar tarefas em localidades onde não há quantidade de servidores suficiente para suprir a demanda das atividades de certificação.

30- O Código Brasileiro de Aeronáutica prevê o credenciamento de profissionais pela ANAC para que realizem a emissão de relatórios, pareceres e laudos que irão subsidiar o processo de certificação.

31- Os documentos que estabelecem os processos de credenciamento que devem ser seguidos para demonstrar os requisitos técnicos estabelecidos em RBAC são as Instruções Suplementares – IS.

32- Os credenciamentos dos profissionais podem ser transferidos, mas as atividades permitidas aos examinadores são exaustivamente listadas nos documentos de credenciamento.

33- Os próprios exames e laudos/pareceres/relatórios realizados pelos credenciados servem de objeto para o servidor da ANAC realizar a vigilância continuada sobre o credenciado.

34- Aeronave é todo equipamento que consegue alçar voo por meios próprios, desde que seja através de reações aerodinâmicas.

35- O certificado de aeronavegabilidade identifica cada aeronave que pretenda voar internacionalmente com um conjunto alfanumérico, conhecido como marcas de nacionalidade e matrícula.

36- Para que uma aeronave possa ter o direito de sobrevoo e pouso técnico em países signatários da Convenção de Chicago, deve, minimamente, possuir um Certificado de Matrícula e um Certificado de Aeronavegabilidade válidos.

37- Para que uma aeronave possa ter o direito de sobrevoo e pouso técnico em países signatários da Convenção de Chicago, deve, minimamente, possuir um Certificado de Matrícula e um Certificado de Aeronavegabilidade válidos.

38- A ANAC atua diretamente em todos os casos que envolvam atividade aeronáutica, independente do nível de risco, fiscalizando rigorosamente para garantir que nenhum acidente ou incidente ocorra.

39- A Certificação de Projeto é exigida pela Convenção de Chicago e recomendada pelo CBA, sendo tratada no RBAC 21.

40- Os processos de certificação de projeto, produção e aeronavegabilidade são regidos pelo RBAC 21. C

41- Toda e qualquer aeronave deve possuir certificado de tipo para poder receber autorização de operação aérea, independente da categoria em que se enquadra.

42- Para alguns segmentos da aviação civil, como a experimental, a desportiva e aeronaves de projeto militar para uso civil, que não possuem certificação de projeto, o foco da certificação passa a ser a análise das condições de operação segura.

43- O RAB possui a função cartorial de emitir os certificados de Matrícula e Aeronavegabilidade e constituir a propriedade e garantias reais sobre aeronaves.

44- As diretrizes do RAB são previstas no CBA, ficando a cargo da ANAC a sua administração, através da SAR.

45- Cada Estado possui um registro de aeronaves, sendo a ICAO o agente soberano sobre os procedimentos de registro de aeronaves para cada um dos Estados signatários.

46- O Registro Aeronáutico Brasileiro realiza todo registro de atos, contratos e instrumentos sobre aeronaves civis brasileiras e estrangeiras.

47- O Registro Aeronáutico Brasileiro mantém os registros de todas as aeronaves em livro próprio, desde que elas ainda estejam ativas.

48- O RAB foi criado em 1925, mas somente em 1927 foi oficialmente registrada a primeira aeronave brasileira.

49- A matrícula é uma medida inicial, cujo único objetivo é possibilitar a pintura da aeronave para facilitar a vistoria técnica inicial, não gerando direitos ou prerrogativas.

50- O RAB atua internacionalmente como o ponto de entrada autorizador para a transmissão de informações ao Registro Internacional, o qual foi criado através da Convenção da Cidade do Cabo.

51- O processo de certificação de produção leva cerca de um a três anos e possui quatro etapas: Requerimento; Análise e adequação de documentos; Avaliação inicial; e Emissão do Certificado de Organização de Produção.

52- Artigo aeronáutico pode ser uma aeronave, motor ou hélice; enquanto Produto é um material, parte, componente, processo ou aparelho.

53- O produto aeronáutico, de maneira geral, deve passar pelo processo de certificação de projeto, de produção e de operação, ou aeronaveabilidade, devendo, para este último, estar de acordo com um projeto aprovado.

54- Organizações que fornecem componentes apenas para um fabricante (e não diretamente ao mercado) devem possuir um Certificado de Organização de Produção.

55- Para a fabricação de peças e partes, o COP é sempre emitido em conjunto com o certificado do projeto.

56- Para a certificação de qualquer produto ou artigo aeronáutico é necessário evidenciar a implementação do Sistema da Qualidade e comprovar a conformidade do 1º produto de série com o Projeto de Tipo de certificado.

57- O certificado de projeto e de organização de produção podem, ambos, serem transferidos de uma empresa para outra, desde que a interessada comprove ter um sistema de qualidade equivalente ao da certificada.

58- O detentor de COP que fabrica peças pode obter aprovação da ANAC para instalar os itens por ele fabricados em qualquer aeronave em que a peça for utilizável.

59- Sob nenhuma hipótese, uma organização de produção poderá fabricar um produto aeronáutico sem possuir um certificado de organização de produção reconhecido pela ANAC.

60- Conforme a subparte F do RBAC 21, uma organização de produção pode fabricar um produto somente sob o certificado de tipo, no entanto, é requerido que ela obtenha o COP em até um ano.

61- A produção conforme especificado na subparte F permite que o requerente fabrique o primeiro produto e demonstre à ANAC que seu sistema de qualidade é capaz de produzir o produto conforme o projeto aprovado, etapa necessária para a obtenção do COP.

62- A validade do COP e a frequência de realização das auditorias em organizações de produção são definidas com base nas características do produto e o desempenho do fabricante, variando a validade de 12 a 36 meses e o intervalo das auditorias de 3 a 18 meses.

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