



## QUESTIONÁRIO CF/ANAC 06/01

- 1- A regulação tem como premissa fazer com que o mercado funcione exatamente da maneira considerada como ideal.
- 2- As motivações de natureza jurídica para a regulação incluem, dentre outras, a proteção a direitos fundamentais, a universalização de acesso e a assimetria de informações ou bens públicos.
- 3- Na teoria regulatória do interesse privado, o regulador age em benefício dos interesses dos regulados, mas o regulador em si é um agente sem interesses próprios.
- 4- Até a década de 1930, a regulação focava em questões econômicas, como a regulação acerca dos monopólios naturais.
- 5- A partir da década de 90, há uma iniciativa de atuação através da better regulation.
- 6- Assim como no Brasil, antes da regulação estatal, os EUA eram um país patrimonialista, com grande participação do Estado na economia.
- 7- O surgimento do Estado regulador brasileiro se deu pela necessidade de tornar os ambientes de negócios mais competitivos, estáveis e com melhores condições de receberem investimentos públicos.
- 8- A Regulação Responsiva prevê que se utilize de medidas qualificadas como hard regulation, quando o regulado não se mostra proativo no cumprimento das normas.
- 9- O direito regulatório tem a função de garantir a prestação de serviços de qualidade para a sociedade, estimulando a concorrência entre os agentes do mercado.
- 10- O Brasil, de acordo com a IATA, deve mais que dobrar a quantidade de passageiros transportados pelo modal aéreo nos próximos 20 anos.
- 11- A distribuição de rotas através do sistema hub-and-spoke deve ser adotada pelas companhias aéreas por ser o sistema mais eficiente e sem fatores negativos.
- 12- Os maiores beneficiários do transporte aéreo são as empresas aéreas, que lucram com o transporte de cargas e passageiros, não havendo benefícios a outros elementos da cadeia de valor.
- 13- A evolução do mercado de transporte aéreo no Brasil ocorreu principalmente a partir de 2012, ano em que houve a instalação da liberdade tarifária no país.

- 14- Companhias aéreas de serviço completo oferecem uma ampla gama de serviços aos passageiros, mantêm redes extensas, operando tanto voos domésticos quanto internacionais, com uso de hubs em aeroportos principais e fazem parte de alianças globais para expandir sua conectividade.**
- 15- Companhias aéreas regionais focam em voos de curta distância, combinando elementos de diferentes modelos de negócios, com características de companhias de baixo custo e de serviço completo.**
- 16- A função da regulação econômica é promover o interesse privado, viabilizando os investimentos privados e garantindo o bem-estar dos consumidores por meio da disponibilidade e qualidade dos serviços, em condições adequadas de preço.**
- 17- A relação entre a oferta e a demanda é um fator de grande importância para a maximização de receitas dos operadores aéreos, sendo necessário um estudo de mercado para realizar operações com a máxima eficiência e aproveitamento das aeronaves.**
- 18- Qualquer companhia aérea pode operar no Brasil, desde que cumpra os requisitos técnicos previstos em regulamento e assine um contrato de concessão celebrado com a ANAC.**
- 19- É defeso à ANAC, por ausência de competência legal, julgar ou aplicar qualquer tipo de sanção em função de supostas condutas anticompetitivas ou infrações contra a ordem econômica, devendo encaminhar ao CADE os casos verificados.**
- 20- Redução de preços, promoção da sustentabilidade e proteção ao consumidor são benefícios observados com a promoção da concorrência no setor aéreo.**
- 21- Apenas os custos gerados com a compra de combustíveis utilizado pelas companhias aéreas já somam cerca de 50% dos custos totais das companhias aéreas brasileiras.**
- 22- As companhias aéreas obtém 95% de sua receita através da venda direta de bilhetes aéreos aos passageiros.**
- 23- Revenue Management pode ser definido como maximizar a receita por passageiro pela venda do assento certo para a pessoa certa ao preço certo.**
- 24- A discriminação de preços é a estratégia que envolve a cobrança de preços diferentes a consumidores diferentes, com maior ou menor disposição para pagar pela passagem aérea.**
- 25- Uma medida que garante a possibilidade de pagar menos por uma passagem aérea é o unbundling, que é a venda de serviços adicionais inclusos no preço do bilhete.**
- 26- As principais temáticas tratadas na ANAC são safety, security, regulação econômica de aeroportos e acompanhamento do mercado de transporte aéreo, sendo os dois primeiros temas denominados regulação econômica, ao passo que os dois últimos são regulação técnica.**
- 27- A segurança é a principal preocupação e o núcleo da regulação técnica da ANAC, permeando algumas de suas atividades e regulamentações para assegurar um ambiente de aviação civil seguro e confiável no Brasil.**

- 28- No que tange à regulação econômica, o enfoque da ANAC é buscar o maior nível de concorrência possível no setor, tanto no transporte aéreo quanto entre aeroportos.**
- 29- As áreas de atuação da ANAC em regulação econômica circunscrevem-se à tarifas aéreas; outorgas e slots; concessões aeroportuárias; direitos dos passageiros; regulação de serviços auxiliares e monitoramento de mercado.**
- 30- Com o advento da atividade estatal regulatória, o Estado deixa de ser o prestador de diversos serviços, tornando-se o garantidor da prestação e o controlador da atuação privada.**
- 31- O Direito Regulatório é o ramo do Direito que tem por função precípua garantir a prestação de serviços de qualidade para a sociedade, buscando a maximização, a proteção e a segurança dos direitos dos cidadãos-usuários.**
- 32- A intervenção regulatória do estado deve ocorrer para corrigir falhas de mercado e promover o interesse e o bem-estar público.**
- 33- A Regulação Responsiva pressupõe que uma estratégia regulatória inteiramente apoiada em persuasão e autorregulação será manipulada pelos regulados quando eles forem motivados por racionalidade econômica.**
- 34- A regulação pelo contrato é amplamente utilizada em concessões de aeroportos e de operadores aéreos, com as diretrizes de qualidade previstas no caderno contratual.**
- 35- A Administração Consensual e os Ambientes de Discussão Regulatória não são ferramentas de regulação estritas, ainda que reste imutável e sólida a discricionariedade do regulador para impor diretrizes e regras.**
- 36- Tomar ações diretas sobre o mercado é uma forma de regulação, na qual o Estado insere-se no ambiente regulado, não com o poder normativo, mas também como um executor.**
- 37- Na forma de regulação por definição dos direitos de propriedade, são definidos com maior clareza os direitos e as regras de responsabilização dos agentes, antecipando as possíveis decisões judiciais, restrições e incentivos para o seu comportamento.**
- 38- Além dos instrumentos regulatórios, existem as estratégias regulatórias, que serão aplicadas de acordo com cada caso, podendo ser compostas de um ou mais instrumentos.**
- 39- Comando e Controle é a estratégia regulatória mais tradicional, diretamente suportada por lei, mas com os maiores problemas, como a dificuldade para se estabelecer parâmetros precisos para a regulação, além do que se chama “cumprimento criativo das regras”.**
- 40- Na escolha por qual instrumento regulatório se aplica melhor a cada caso, pode-se seguir uma sequência de cinco critérios, que definem a utilização de um pacote de mecanismos que se completem, optando por medidas menos interventivas, utilizando instrumentos mais brandos, incluindo e empoderando os participantes do mercado e buscando por soluções ganha-ganha, alinhados a objetivos comuns.**
- 41- O conceito de Enforcement refere-se ao grau de aderência do regulado ao cumprimento das normas e das boas práticas de regulação.**

- 42- Além de detectar e punir o desrespeito às normas, as atividades de enforcement também devem incluir treinamentos, conscientização, advertências, persuasão e negociação.
- 43- O RBAC 91 se aplica às Empresas aéreas brasileiras, empresas aéreas estrangeiras operando no Brasil e operadores aéreos privados, os quais devem cumprir, adicionalmente, os requisitos estabelecidos nos regulamentos específicos que complementam e/ou suplementam os requisitos deste Regulamento.
- 44- Conforme o RBAC 91, aeronaves engajadas em atividades de recreio ou desporto, sempre devem manter o diário de bordo à bordo da aeronave para apresentar à autoridade aeronáutica sempre que exigido.
- 45- Toda aeronave civil brasileira deve manter à bordo lista de passageiros, se aplicável, exceto para aeronave experimental, leve esportiva ou planador, que deve ser mantida pelo operador por no mínimo 1 ano após o voo.
- 46- Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) e operação com equipamentos e instrumentos inoperantes são alguns dos assuntos tratados diretamente por uma das IS publicadas para o RBAC 91.
- 47- O USOAP é um programa estabelecido pela ANAC, com o objetivo de avaliar a conformidade das organizações que atuam na indústria aeronáutica em relação às normas e práticas recomendadas (SARPs) da OACI, focando na supervisão da segurança operacional da aviação civil.
- 48- Inicialmente, o USOAP focava apenas nas áreas de licenciamento de pessoal, operações de aeronaves, e aeronavegabilidade.
- 49- Atualmente, o USOAP passou de um ciclo de auditorias contínuas para um monitoramento periódico baseado em dados e desempenho, marcado pelo lançamento do CMA.
- 50- Embora a realização das atividades USOAP sejam conduzidas sob um processo que é totalmente transparente e aberto, não devem ser divulgados os resultados das atividades USOAP envolvendo um Estado-membro, garantindo o princípio da privacidade.
- 51- Os Elementos Críticos (Critical Elements – CEs) são as ferramentas de defesa da segurança operacional do sistema de supervisão da segurança operacional de um Estado, necessárias para a implementação efetiva dos padrões relativos à segurança operacional, da política e dos procedimentos associados.
- 52- O Programa USOAP possui 8 princípios basilares, utilizando-se de 8 elementos críticos para realizar a análise de 8 áreas de auditoria.
- 53- Cada Estado-Membro deve escolher e abordar os CEs que achar pertinentes para estabelecer e implementar um eficaz sistema de supervisão da segurança operacional que reflete a responsabilidade compartilhada do Estado e da comunidade da aviação civil.
- 54- O Princípio do USOAP referente à Universalidade traz que todos os Estados-Membros devem estar sujeitos a atividades de monitoramento contínuo pela OACI, com base no Memorando de Entendimento (Memorandum of Understanding – MOU), assinado pela OACI e por cada Estado Membro.
- 55- O Princípio do USOAP referente à Soberania diz que a ICAO tem soberania completa e exclusiva sobre o espaço aéreo referente ao território dos Estados-membros, utilizando-se desse princípio na realização de auditorias.

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

