

CONCURSO PÚBLICO



ANAC

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL



**Cargo: Especialista em Regulação de Aviação Civil
TODAS AS ÁREAS**

CURSO DE FORMAÇÃO — SEGUNDA ETAPA

CADERNO DE PROVA OBJETIVA

LEIA COM ATENÇÃO AS INSTRUÇÕES ABAIXO.

- 1 Confira atentamente se os seus dados pessoais, transcritos acima, estão corretos e coincidem com o que está registrado na sua Folha de Respostas. Confira também o seu nome em cada página numerada deste caderno de prova. Em seguida, verifique se ele contém a quantidade de itens indicada em sua Folha de Respostas, correspondentes à prova objetiva. Caso o caderno esteja incompleto, tenha qualquer defeito e(ou) apresente divergência quanto aos seus dados pessoais, solicite ao fiscal de sala mais próximo que tome as providências cabíveis, pois não serão aceitas reclamações posteriores nesse sentido.
- 2 Quando autorizado pelo chefe de sala, no momento da identificação, escreva, no espaço apropriado da **Folha de Respostas**, com a sua caligrafia usual, a seguinte frase:

A amizade duplica as alegrias e divide as tristezas.

O descumprimento dessa instrução implicará a anulação da sua prova e a sua eliminação do concurso.
- 3 Não se comunique com outros candidatos nem se levante sem autorização de fiscal de sala.
- 4 Na duração da prova, está incluído o tempo destinado à identificação — que será feita no decorrer da prova — e ao preenchimento da Folha de Respostas.
- 5 Ao terminar a prova, chame o fiscal de sala mais próximo, devolva-lhe a sua Folha de Respostas e deixe o local de prova.
- 6 A desobediência a qualquer uma das determinações constantes em edital, no presente caderno ou na Folha de Respostas poderá implicar a anulação da sua prova.

**NÍVEL
SUPERIOR**

TURNO: MANHÃ

OBSERVAÇÕES

Não serão conhecidos recursos em desacordo com o estabelecido em edital. É permitida a reprodução deste material apenas para fins didáticos, desde que citada a fonte.

INFORMAÇÕES ADICIONAIS

0(xx) 61 3448-0100
www.cespe.unb.br
sac@cespe.unb.br

 **cespeUnB**
Centro de Seleção e de Promoção de Eventos

De acordo com o comando a que cada um dos itens a seguir se refira, marque, na **folha de respostas**, para cada item: o campo designado com o código **C**, caso julgue o item **CERTO**; ou o campo designado com o código **E**, caso julgue o item **ERRADO**. Para as devidas marcações, use a **folha de respostas**, único documento válido para a correção da sua prova objetiva.

PROVA OBJETIVA

A respeito das definições e modalidades relacionadas ao transporte aéreo de passageiros e de carga, e com base no Código Brasileiro de Aeronáutica, julgue os itens seguintes.

- 1 Os aeroportos privados não poderão ser utilizados sem a permissão de seu proprietário, sendo vedada a sua exploração comercial.
- 2 O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros, sendo considerado como um dos vários sistemas que compõem a infraestrutura aeronáutica brasileira.
- 3 O funcionamento de uma empresa habilitada a prestar serviços de táxi aéreo no Brasil dependerá sempre de autorização prévia, emitida por órgão governamental competente, uma vez que o serviço oferecido consiste em exploração de serviço aéreo público não regular de passageiro ou carga.

Julgue os itens a seguir, relativos às cláusulas denominadas liberdades do ar, que outorgam direitos de tráfego aéreo entre países.

- 4 Se uma aeronave civil, pertencente a uma empresa aérea estrangeira e com registro no próprio país de origem, realizar um voo de transporte entre duas cidades brasileiras, de acordo com o devido direito de tráfego aéreo, tal procedimento caracterizará um exemplo de cabotagem pura.
- 5 Por motivo técnico de reabastecimento, uma aeronave civil pertencente a uma empresa aérea brasileira tem o direito de pousar em outro país, desde que ofereça algum serviço comercial para o ponto em que pousou.
- 6 Caso uma aeronave civil pertencente a uma empresa aérea brasileira e registrada no Brasil decole de um aeroporto brasileiro com destino a outro país e realize o transporte entre o país de destino e um terceiro país, uma das liberdades do ar será infringida.

Acerca da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) e da Comissão Latino-americana de Aviação Civil (CLAC), julgue os itens de 7 a 11.

- 7 A OACI é uma entidade de caráter geral quanto ao seu fim e global quanto à sua abrangência, ao passo que a CLAC é uma entidade de caráter específico quanto ao seu fim e regional quanto à sua abrangência.

- 8 A CLAC é um organismo internacional subordinado à OACI.
- 9 As recomendações e resoluções estabelecidas pela CLAC são de cumprimento obrigatório por parte de seus Estados-membros.
- 10 A OACI possui, como organismo subsidiário ao seu conselho, um comitê destinado especificamente à proteção ambiental na aviação, que, por sua vez, deve formular políticas administrativas e adotar padrões para ruído aeronáutico e emissões de motores.
- 11 A OACI dispõe, em sua estrutura, de uma assembleia — órgão soberano, constituído por todos os seus Estados-membros — e de um conselho — órgão permanente de caráter executivo e escolhido pela própria assembleia.

A respeito da estrutura dos órgãos e entidades que formaram o Sistema de Aviação Civil Brasileiro, julgue os itens seguintes. Nesse sentido, considere que as siglas DAC, DEPV, DIRSA e INFRAERO correspondem, respectivamente a: Departamento de Aviação Civil, Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Voo, Diretoria de Saúde da Aeronáutica e Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária.

- 12 Atualmente, a INFRAERO é responsável pela administração dos principais aeroportos do Brasil e não mantém vínculo de subordinação com qualquer órgão governamental, por ser empresa de economia mista.
- 13 Uma das competências da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República passou a ser a transferência exclusiva, para o governo federal, da administração, operação, manutenção e exploração dos aeródromos públicos.
- 14 Com a oficialização da estrutura inicial do Sistema de Aviação Civil Brasileiro, foi criado o DAC como órgão central do sistema, bem como foram regulamentados outros órgãos como entidades executivas de apoio, tais como INFRAERO, DEPV, DIRSA, que ficaram sujeitos à orientação normativa e fiscalização do DAC, ao qual passaram a ser subordinados.
- 15 O DAC foi substituído pela ANAC, que, durante a sua criação, era vinculada ao Ministério da Defesa, e, posteriormente, passou a estar vinculada à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.
- 16 A manutenção da segurança de voo é uma das atribuições da ANAC.
- 17 Com a criação do Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, de órgãos e entidades públicas e privadas passaram a participar de encontros programados desse comitê sob a direção e coordenação da ANAC.

Com relação a fatos que marcaram e definiram a história da evolução do sistema de aviação civil no Brasil, julgue os itens seguintes.

- 18** O início da desregulamentação do setor de aviação civil teve como consequência direta o fim da exclusividade na exploração de linhas tronco por um número limitado de empresas aéreas nacionais.
- 19** A intervenção do Estado para subsidiar financeiramente empresas aéreas é uma prática que teve início juntamente com a criação das primeiras empresas aéreas e suas operações.
- 20** Na primeira era regulatória da aviação civil brasileira, foi estabelecido o Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional, que prioriza a competição entre as grandes empresas nacionais e as empresas regionais e, conseqüentemente, diminui os monopólios de operação nas diversas regiões do país.

As normas jurídicas sobre os assuntos de aeronáutica sofreram alterações e aperfeiçoamentos desde a fase inicial da aviação civil até os dias atuais, sempre norteando o direito aeronáutico brasileiro. Acerca desse assunto, julgue os itens subsequentes.

- 21** Um dos motivos para a revisão e atualização do Código Brasileiro de Aeronáutica na década de 80 do século passado foi a necessidade de consolidação de diversas leis, decretos e portarias que constituíam legislação complementar, mas não eram mencionados no artigo 1.º do referido código.
- 22** De acordo com o Código Brasileiro de Aeronáutica, a responsabilidade do operador de uma aeronave pelos danos causados em um acidente aeronáutico é limitada (não integral) apenas aos danos materiais, não sendo levados em conta os danos morais.
- 23** De acordo com a Lei do Aeronauta, as jornadas de trabalho e os períodos de repouso mínimo aplicados aos diversos tipos de tripulantes devem ser os mesmos, independentemente da atividade exercida pelos profissionais a bordo da aeronave.
- 24** Desde a primeira publicação do Código Brasileiro do Ar, demonstrou-se, por parte do governo brasileiro, a preocupação em adotar medidas para evitar a competição ruinosa entre as empresas prestadoras de serviços de transporte aéreo.

No que concerne à Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), julgue os itens a seguir.

- 25** A segurança da aviação civil é um dos objetivos destacados na PNAC. Contudo essa política abrange somente a segurança operacional, uma vez que as diretrizes da temática de proteção contra atos ilícitos estão definidas em documentos específicos sob a responsabilidade da OACI.
- 26** A PNAC estabelece os objetivos a serem perseguidos pelas diversas instituições da aviação civil brasileira, bem como as ações estratégicas gerais e específicas relacionadas aos referidos objetivos.

Julgue os itens subsequentes, relativos à certificação.

- 27** A Convenção de Chicago é o marco regulatório da aviação civil brasileira.
- 28** Para que uma empresa aérea brasileira de voos nacionais possa começar a realizar voos internacionais, é necessária a obtenção de certificado de aeronavegabilidade, registro e certificado de operador aéreo, sendo dispensável a apresentação de certificado de licença dos tripulantes.

Acerca de certificações relacionadas à aeronavegabilidade, julgue os itens que se seguem.

- 29** O sobrevo e o pouso técnico, também denominados de “as duas primeiras liberdades do ar”, são direitos assegurados pela Convenção de Chicago que, para serem efetivados, requerem o cumprimento de diversos outros dispositivos da referida convenção.
- 30** O certificado de aeronavegabilidade é o documento oficial que atesta a aprovação do projeto da aeronave.

No que diz respeito a operações certificadas, processo de certificação, certificado de operador aéreo e especificação operativa, julgue os itens seguintes.

- 31** No processo de certificação, se todos os documentos requeridos forem entregues adequadamente, deverá ser agendada uma data para a realização de reunião de orientação prévia, na qual é obrigatória a participação do gestor responsável pela organização requerente.
- 32** É necessária a obtenção de certificado de operador aéreo e de suas respectivas especificações operativas para a realização de serviços de transporte aéreo público, mesmo que se possua concessão para a condução desses serviços.
- 33** Para a obtenção de certificado de operador aéreo por empresa de transporte aéreo, deverá ser encaminhada solicitação à Superintendência de Segurança Operacional, por meio de carta, correio eletrônico ou fax, ou por agendamento de visita ao escritório de emissão de certificado da referida superintendência, após a obtenção de portaria de autorização de funcionamento jurídico.
- 34** O processo de certificação é oficialmente encerrado com a publicação de portaria no Diário Oficial da União e a entrega do certificado de operador aéreo e das especificações operativas à empresa de transporte aéreo recém-certificada.

Julgue os próximos itens, relativos à certificação de infraestrutura aeroportuária.

- 35** A terceira fase do processo de certificação compreende a inspeção inicial de certificação, cujo processo consta de normativo próprio da ANAC e abrange todos os setores da infraestrutura aeroportuária relacionados à segurança operacional, inclusive a área de movimento.
- 36** A primeira fase do processo de certificação de aeródromo compreende a solicitação formal, que pode ser realizada de ofício.
- 37** É vedada a utilização de aeródromos para a realização de operações internacionais.
- 38** O objetivo primordial da certificação da infraestrutura aeroportuária é garantir o estabelecimento de marcos regulatórios efetivos.

Com referência à autorização de funcionamento de empresa aérea, julgue os itens subsequentes.

- 39** A obtenção de autorização para funcionamento jurídico habilita empresa aérea doméstica a iniciar suas operações.
- 40** Um dos requisitos para que empresa de transporte aéreo estrangeiro possa operar no Brasil é ser designada pelo governo do respectivo país para esse fim.

Acerca da classificação dos aeródromos brasileiros e do monopólio da União exercido sobre a exploração comercial desses aeródromos, julgue os itens seguintes.

- 41** A União pode conceder ou autorizar a exploração comercial de aeródromos civis de uso público somente a pessoas jurídicas de direito privado.
- 42** A União pode, por meio de concessão ou autorização, delegar a qualquer estado da Federação a responsabilidade de administrar aeródromo civil de uso público.
- 43** Os aeródromos brasileiros são classificados como civil, militar e misto.

Com relação às características de uma aeronave que são utilizadas no projeto de um aeródromo, julgue os itens a seguir.

- 44** A distância entre os bordos externos do trem-de-pouso principal das aeronaves influencia os requisitos dos raios de curvatura nas sinalizações horizontais.
- 45** O comprimento básico de pista é a dimensão necessária para uma aeronave decolar, com peso máximo de decolagem, em uma pista plana ao nível do mar, com vento zero e sob condições atmosféricas em conformidade com o padrão atmosférico ISA (*international standard atmosphere*), estabelecido pela OACI.

Com base no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) 153, julgue os itens que se seguem.

- 46** Explorador de infraestrutura aeroportuária é qualquer pessoa física ou jurídica que administre ou preste serviços em aeródromo de uso público ou privado, próprio ou de terceiros, desde que tenha fins lucrativos.
- 47** Do ponto de vista da segurança operacional, é atribuição do operador de aeródromo manter as zonas de proteção do sítio aeroportuário livres de obstáculos temporários que ofereçam perigo às operações aeroportuárias, exceto equipamentos e instalações de auxílio à navegação aérea.
- 48** A estrutura organizacional do explorador de infraestrutura aeroportuária deve ser hierarquizada mediante ato específico. Cabe ao explorador designar o responsável por cada atividade operacional, sendo expressamente proibido o acúmulo dessas atividades para um mesmo profissional, independentemente da classe atribuída ao aeródromo.
- 49** As classes de aeródromos são definidas em função do número de passageiros processados, considerando-se a média aritmética anual do último triênio de operação do aeródromo e o tipo de voo processado no ano em curso.

Julgue o item abaixo, relativo ao Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO).

- 50** Sob a ótica da segurança operacional, risco é uma condição que tem potencial de causar danos ou lesões a pessoas, equipamentos ou estruturas.

A respeito do gerenciamento do pátio de aeronaves, julgue os itens seguintes.

- 51** Antes de iniciar qualquer atividade de abordagem a aeronave no pátio, deve-se aguardar a parada completa dos motores, o apagamento das luzes anticollisão e a colocação dos calços na aeronave.
- 52** Em aeródromo sem provisão de torre de controle, é atribuição do explorador de infraestrutura aeroportuária alocar as posições de estacionamento das aeronaves, cabendo ao comandante da aeronave movimentá-la até a parada final dos motores.

Considerando que, em uma operação de desembarque, os passageiros ainda se encontrem no interior da área delimitada para a posição de estacionamento da aeronave, julgue o próximo item, acerca dos requisitos de segurança operacional para o procedimento de abastecimento ou transferência de combustível para a aeronave.

53 É proibido posicionar o motor do carro tanque abastecedor sob a asa da aeronave durante o procedimento de abastecimento de combustível.

Considerando as publicações de informações aeronáuticas (AIP — *aeronautical information publication*) e o aviso aos aeronavegantes (NOTAM — *notice to airmen*), julgue os itens a seguir, acerca da comunicação das informações aeronáuticas.

54 Um NOTAM é expedido com a finalidade de divulgar informações aeronáuticas de caráter temporário e interesse imediato, para a segurança e a regularidade da navegação aérea.

55 Ao verificar uma pista de pouso e decolagem que contenha trecho que pode ser escorregadio quando molhado, o explorador de infraestrutura aeroportuária deve solicitar a emissão de um NOTAM, informando o local e a extensão total do trecho da pista que apresente coeficiente de atrito inferior ao valor mínimo de manutenção estabelecido em regulamento específico da ANAC.

56 Por ser o órgão responsável por gerenciar as informações aeronáuticas no Brasil, a ANAC deve ser comunicada sobre qualquer alteração das características do aeródromo, que conste nas AIP.

No que se refere à manutenção aeroportuária, com ênfase nas pistas de pouso e decolagem, julgue os itens que se seguem.

57 Quando o coeficiente de atrito estiver abaixo dos valores mínimos estabelecidos em regulamento específico da ANAC, o explorador de infraestrutura aeroportuária deverá adotar ações que visem ao restabelecimento de valores superiores ao nível da manutenção.

58 É responsabilidade da ANAC monitorar periodicamente a irregularidade longitudinal do pavimento dos aeródromos de classe IV, por meio de medições com equipamento homologado pela OACI que permita a obtenção de valores expressos na escala internacional de irregularidade.

Acerca do Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária, julgue os itens seguintes.

59 A estrutura física de um centro de operações de emergência, que é parte da infraestrutura do aeródromo, pode ser compartilhada com outro setor ou outra atividade desenvolvida no aeroporto. Cabe a esse centro coordenar as ações previstas no plano de emergência aeroportuária durante emergências aeroportuárias.

60 Cabe à ANAC efetuar ações de coordenação com os recursos externos previstos em cada plano de emergência aeroportuário, para acionamento durante ações de resposta à emergência, de forma a garantir a imediata resposta no momento do acionamento.

A respeito do ruído aeronáutico e da regulamentação brasileira a respeito desse tema, julgue os itens subsequentes.

61 Todo operador de aeródromo com média anual de movimentos de aeronaves do último triênio superior a sete mil tem o dever de criar uma comissão de gerenciamento de ruído aeronáutico que vise gerar ações mitigadoras e abrir canal de comunicação com a comunidade.

62 Para aeródromos com média anual de movimentos de aeronaves dos últimos três anos superior a sete mil, deve-se aplicar um plano especial de zoneamento de ruído (PEZR). Para os demais aeródromos, é facultado ao operador escolher o tipo de plano a ser elaborado, plano básico de zoneamento de ruído (PBZR) ou PEZR.

Julgue os itens a seguir, referentes à facilitação do transporte aéreo no Brasil e à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

63 A Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias é responsável, entre outras atribuições, por organizar e coordenar as atividades públicas nos aeroportos, com o objetivo de promover aperfeiçoamentos que otimizem o fluxo de pessoas e bens e a ocupação dos espaços físicos nos aeroportos.

64 O anexo 17 da Convenção de Aviação Civil Internacional sugere que cada Estado signatário possua um programa nacional de segurança contra atos de interferência ilícita (PNAVSEC), não o impondo como requisito.

65 Sempre que necessário, a polícia civil deverá atuar como polícia aeroportuária, supervisionando os procedimentos de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita e realizando ações de repressão, além de exercer as atividades de autoridade de migração, fiscalizando a entrada e saída de passageiros no país.

Acerca da certificação de pessoas, empresas e operações, julgue os itens a seguir.

66 Vistoria consiste em fiscalização realizada por pessoa credenciada pela ANAC para a verificação do cumprimento por oficina das normas legais estabelecidas pelo Código Brasileiro de Aeronáutica e pelas demais leis, decretos e normas sobre matéria aeronáutica.

67 De acordo com a Convenção de Chicago, toda aeronave destinada à navegação internacional deve portar certificados de licença dos tripulantes, certificado de aeronavegabilidade, certificado de registro e certificado de operador aéreo.

68 Habilitação consiste em documento oficial emitido pela ANAC, por meio do qual se autoriza uma pessoa a atuar em operações aéreas civis, a partir do atendimento de diversos requisitos verificados de acordo com as funções, limitações e prerrogativas concernentes à habilitação concedida.

A respeito do SGSO e do Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR), julgue os itens de **69** a **73**.

69 No Brasil, por serem as ações de regulação da atividade aeronáutica divididas entre o Comando da Aeronáutica (COMAER) e a ANAC, a implantação do PSO-BR incluiu três programas de segurança operacionais específicos (PSOE): o PSOE-CENIPA, o PSOE-DECEA e o PSOE-ANAC.

70 Para a implantação do gerenciamento dos riscos à segurança operacional, é fundamental o estabelecimento de um processo que propicie a identificação sistemática de perigos reais, a análise das consequências desses perigos, a avaliação de riscos decorrentes, a proposição de ações de mitigação ou eliminação do risco e a avaliação da eficácia dessas ações.

71 O conceito de segurança operacional proposto pela OACI no início dos anos 2000 fundamenta-se na compreensão de que acidentes ou incidentes possam estar relacionados a problemas existentes nas organizações provedoras dos serviços aéreos ou nas responsáveis pela regulação do setor.

72 Comportamento rotineiro que aumente o risco à segurança, adotado por escolha própria e justificado por algum fator circunstancial, é considerado comportamento de risco.

73 Regras estabelecidas na Lei n.º 7.565/1986 (CBA), como a que limita a participação de capital estrangeiro em 20% do capital votante de uma empresa aérea e a que proíbe a contratação pelas empresas aéreas de diretores estrangeiros, tendem a dificultar a entrada de novas empresas no mercado aéreo brasileiro.

Acerca dos conceitos aplicados à aeronavegabilidade constantes no RBAC 01/2008 e da relação entre as categorias e classes de aeronaves e a probabilidade de ocorrência de acidentes, julgue os itens que se seguem.

74 O uso de recursos pela ANAC é orientado por parâmetros que relacionam o nível de segurança, as classes de aeronave e o número de pessoas expostas no solo e a bordo de uma aeronave.

75 O RBAC 21 não prevê como categoria de certificação a categoria experimental.

76 A ANAC emite documento do tipo “Aprovado pela ANAC” para aspectos mais críticos ou relevantes, cujos benefícios de seu envolvimento sejam maiores do que os custos administrativos.

77 Produto aeronáutico corresponde a qualquer aeronave civil, motor ou hélice de aeronave ou aparelho utilizado na operação ou controle de uma aeronave em voo.

Considerando o processo de certificação de projeto de aeronave e os conceitos de segurança e de risco definidos pela OACI, julgue os próximos itens.

78 A garantia do cumprimento de todos os requisitos necessários para certificação de projeto de aeronave é de total responsabilidade do fabricante do produto aeronáutico.

79 A aceitabilidade de um risco deve ser determinada com base na probabilidade de ocorrer um acidente e na severidade desse evento.

80 A execução do plano de certificação, uma das etapas do processo de execução do plano de certificação, consiste na realização de ensaios, inspeções e análises dos dados técnicos que embasarão o cumprimento dos requisitos estabelecidos na fase de certificação.



cespeUnB

Centro de Seleção e de Promoção de Eventos