

- Cada um dos itens da prova objetiva está vinculado ao comando que imediatamente o antecede. De acordo com o comando a que cada um deles esteja vinculado, 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.
- Eventuais espaços livres — identificados ou não pela expressão “**Espaço livre**” — que constarem deste caderno de prova poderão ser utilizados para rascunho.
- Os itens desta prova deverão ser resolvidos exclusivamente à luz das apostilas do Curso de Formação, deixando-se de parte quaisquer divergências entre estas e outras fontes.

-- PROVA OBJETIVA --

Acerca do surgimento dos códigos de ética, julgue o item a seguir.

- 1 Desde a Antiguidade, os códigos escritos, que regulam a vida civil, a ordem penal e as normas administrativas, são necessários para atender a uma expectativa de estabilidade das regras e promover, até onde seja praticável, a constância em sua aplicação.

Em relação às proibições impostas aos servidores da ANAC, julgue o item a seguir.

- 2 É vedado ao servidor da ANAC receber presentes, brindes e hospitalidades oferecidos por quem tenha interesse em decisão sua ou de colegiado do qual participe.

Acerca da política de sustentabilidade ambiental da ANAC, julgue o item a seguir.

- 3 O terceiro objetivo ambiental firmado pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) estabelece uma redução de até 50% da utilização de combustíveis fósseis, que devem ser substituídos pelos combustíveis sustentáveis de aviação.

No que concerne ao início das concessões aeroportuárias no Brasil e ao controle do espaço aéreo, julgue os itens a seguir.

- 4 A ANAC é um órgão governamental que atua em coordenação com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), sendo este uma autarquia militar.
- 5 O início das concessões aeroportuárias no Brasil está ligado aos preparativos para eventos de grande escala que exigiram uma modernização significativa da infraestrutura aeroportuária brasileira.

No que diz respeito ao manual da OACI e aos regimes de tarifas, julgue os itens a seguir.

- 6 Dentre os regimes de tarifas a serem aplicados, o mais restrito é o de dupla aprovação.
- 7 De acordo com o manual da OACI, que estabelece as liberdades do ar, normalmente, quando um Estado concede a quinta liberdade, automaticamente tem o direito de explorar a sexta liberdade.

No que diz respeito à estrutura organizacional da OACI, julgue os itens a seguir.

- 8 O conselho da OACI atua por meio de comitês, sendo os mais importantes o comitê de clima e meio ambiente, o comitê de transporte aéreo e o comitê de segurança contra atos de interferência ilícita.
- 9 O conselho é o órgão executivo da OACI, cuja composição para o triênio de 2022 a 2025 inclui os Estados com as maiores contribuições para a aviação civil internacional, que são Austrália, Brasil, Canadá, China, França, Alemanha, Itália, Japão, Reino Unido e Estados Unidos da América.

Acerca do Programa Universal de Auditoria de Supervisão de Segurança (USOAP, da sigla em inglês), julgue o item a seguir.

- 10 O conceito de USOAP CMA (*continuous monitoring approach*) utiliza uma abordagem baseada em risco, destinada a medir e monitorar as capacidades de supervisão da segurança e a melhorar continuamente o desempenho da segurança dos Estados e da aviação global.

A respeito da Lei do Aeronauta (Lei n.º 13.475/2017) e do funcionamento do Sistema de Aviação Civil brasileiro, julgue os próximos itens.

- 11 A ANAC é constituída como uma autarquia especial, com independência administrativa, mas sem personalidade jurídica, sem patrimônio e sem receitas próprias para executar atividades em apoio à administração pública.
- 12 A Lei do Aeronauta inclui o piloto de aeronave, o comissário de voo e o mecânico de voo no rol de aeronautas.

Em relação à Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), julgue os itens subsequentes.

- 13 A PNAC é um exemplo de política generalista, cujas diretrizes permeiam atualmente as ações regulatórias e de formulação de políticas públicas.
- 14 A PNAC possui um conjunto de objetivos e de ações estratégicas voltadas à promoção da segurança.

Em relação às teorias regulatórias, julgue os itens seguintes.

- 15 O pressuposto das teorias regulatórias institucionalistas é de que os reguladores são movidos pelo desejo de alcançar os objetivos da sociedade como um todo, corrigindo, assim, as eventuais falhas de mercado observadas na prática de determinado setor econômico.
- 16 A existência de monopólios ou de possibilidade de abusos de poder de mercado, a existência de externalidades e a assimetria de informações ou bens públicos são as motivações de natureza econômica que fundamentam a ação regulatória.

A respeito do papel das agências reguladoras no Estado brasileiro, julgue os itens subsecutivos.

- 17 O arranjo institucional escolhido pelo Brasil a partir da década de 1990 destaca a regulação setorial de alguns serviços públicos críticos, como a aviação civil, com as agências reguladoras protagonizando esse modelo.
- 18 Os dirigentes das agências reguladoras são contratados por meio de seleção simplificada junto às empresas prestadoras dos serviços públicos.

A respeito da governança regulatória, julgue os itens subsecutivos.

- 19 As companhias aéreas regionais atendem a mercados ou segmentos específicos, como voos *charter*, operações de carga ou destinos específicos, podendo ter uma abordagem personalizada para atender às necessidades de um grupo de clientes específico.
- 20 A liberdade tarifária e a liberdade de oferta foram reforçadas com a Lei de Criação da ANAC, e a Lei de Liberdade Econômica estabeleceu normas de proteção à livre iniciativa e ao livre exercício de atividade econômica e disposições sobre a atuação do Estado como agente normativo e regulador.

Em relação à economia da regulação e do transporte aéreo, julgue os próximos itens.

- 21 Os fatores que influenciam no preço da passagem aérea sintetizam-se na distância da linha aérea, no grau de concorrência, na densidade da demanda e na sazonalidade.
- 22 A teoria da contestabilidade é uma das linhas que explicam a concorrência no setor de transporte aéreo, geralmente marcado por poucos *players*, justificando que, caso as barreiras de entrada não sejam grandes o suficiente, a quantidade de empresas no mercado não será tão relevante.

Acerca do procedimento regulatório, julgue os itens a seguir.

- 23 A agenda regulatória é um instrumento de planejamento das agências reguladoras, por meio do qual são estabelecidos os assuntos prioritários a serem regulamentados pelas agências.
- 24 A avaliação de resultado regulatório (ARR) consiste em um guia para identificar o problema, definir os objetivos, mapear as soluções possíveis, descrever as necessidades e riscos decorrentes de cada solução mapeada, antecipar os resultados da implementação de cada alternativa e escolher a melhor alternativa para endereçar o problema concreto.

No que concerne às ferramentas de regulação, julgue os itens subsecutivos.

- 25 O instrumento regulatório baseado no provimento de informações é marcado pela informação detalhada e disponibilizada estrategicamente, com o fim, inclusive, de fortalecer os consumidores, para que estes se posicionem melhor perante o ambiente de mercado do qual fazem parte.
- 26 A regulação apoiada em estratégias de comando e controle é marcada pela imposição de normas e padrões rígidos, acompanhados de penalidades por não conformidade, e é adotada em ambientes onde as atividades reguladas são bem compreendidas e os custos de monitoramento são justificáveis.

A respeito da Lei Geral das Agências (Lei n.º 13.848/2019) e do processo normativo da ANAC, julgue os itens a seguir.

- 27 A ordem, o consentimento, a fiscalização e a sanção são as grandes quatro etapas que integram o processo normativo da ANAC.
- 28 A Lei Geral das Agências materializa os mecanismos de governança regulatória, atribuindo às agências reguladoras diversas obrigações e procedimentos voltados a ampliar a transparência e participação, fortalecer a avaliação prévia das regulamentações e aprimorar o processo decisório.

No que diz respeito à análise de impacto regulatório (AIR), julgue os itens subseqüentes.

- 29 A AIR é a primeira etapa do ciclo regulatório, na qual se deve responder a perguntas acerca dos sintomas observados, da dimensão e do histórico de ocorrência do problema.
- 30 A AIR, instrumento de execução de decisões da autoridade competente, é utilizada para a formalização de procedimentos.

No que diz respeito aos regulamentos de certificação emitidos pela ANAC, julgue os itens que se seguem.

- 31 A certificação de pessoal é regida, entre outros, pelo RBAC que estabelece os requisitos para emissão de licenças e habilitações de mecânico de manutenção aeronáutica e despachante operacional de voo, além de regras gerais de operação para os detentores destas licenças e habilitações.
- 32 A infraestrutura aeroportuária é regida, entre outros, pelo RBAC que trata dos planos de zoneamento de ruído de aeródromos (PZR).

Acerca da fiscalização no modelo de gestão da ANAC, julgue o item a seguir.

- 33 A regulamentação, a certificação e a fiscalização são os processos desempenhados pela ANAC para fins de regulação.

No que se refere à fiscalização com base em risco, julgue os próximos itens.

- 34 Para garantir que a visão da ANAC sobre o desempenho de segurança seja transparente para a alta gestão dos regulados, é necessária uma adequada interação com os seus gestores responsáveis.
- 35 Na fiscalização baseada em risco, o planejamento é orientado pela dissociação absoluta entre o perfil de risco e o desempenho de segurança.

No que diz respeito às condições de acesso dos agentes da administração, julgue o item a seguir.

- 36 Os agentes públicos que possuam a prerrogativa legal para portar arma de fogo em razão de ofício, que portem ostensivamente a credencial aeroportuária e que necessitem circular nas ARS no exercício de suas atribuições deverão ser inspecionados antes do ingresso nas áreas restritas de segurança.

No que se refere à ação fiscal da ANAC, julgue os itens subsecutivos.

- 37 A prática de ilícitos administrativos na aviação pode ter repercussões criminais graves, com a possibilidade de enquadramento em crimes como negligência, fraude e homicídio culposo, com penas que variam de acordo com a gravidade da ação.
- 38 A vigilância continuada e a ação fiscal são as vertentes que compõem a fiscalização da ANAC.
- 39 Compete à superintendência de inteligência e ação fiscal desenvolver as atividades de inteligência, representar a ANAC no Sistema Brasileiro de Inteligência (SISBIN) e realizar a fiscalização em ação fiscal.
- 40 As infrações de natureza de ação fiscal são aquelas que envolvem operações certificadas, ou seja, atividades que possuem autorização da ANAC, mas que são realizadas em desacordo com as normas.

Acerca da regulação responsiva, julgue os itens a seguir.

- 41 A proporcionalidade e razoabilidade são princípios essenciais da regulação responsiva, pois garantem que as respostas regulatórias sejam justas e adequadas às circunstâncias específicas de cada caso.
- 42 O principal objetivo da regulação responsiva é incentivar os regulados a cumprirem as normas, ainda que o estímulo a manter comportamentos corretos em prol do interesse público não seja prioridade.

Acerca das instruções suplementares e do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei n.º 7.565/1986), julgue os seguintes itens.

- 43 O Código Brasileiro de Aeronáutica desobriga a ANAC a emitir licenças e certificados.
- 44 As instruções suplementares são os documentos que estabelecem os processos que devem ser seguidos para demonstrar os requisitos técnicos estabelecidos nos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBAC).

No que diz respeito aos certificados relacionados à aeronavegabilidade, julgue os itens que se seguem.

- 45 A certificação de projeto adota as práticas básicas industriais vigentes, buscando identificar um sistema de garantia da qualidade que permita o foco no cliente.
- 46 O certificado de matrícula reconhece a capacidade de a aeronave voar com segurança, e para que seja aceito internacionalmente, deve estar de acordo com um projeto aprovado e estar em condições de operação segura.

Acerca do Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB), julgue os itens subseqüentes.

- 47 Toda aeronave brasileira possui um estágio de vida dentro do RAB, caracterizado por quatro fases bem definidas, que são a reserva de marcas, a matrícula, a vida útil e o cancelamento de matrícula.
- 48 Sobre o RAB recai a função cartorial de constituir a propriedade e garantias reais sobre aeronaves, além da função operacional de emissão dos certificados de matrícula e de aeronavegabilidade.

No que diz respeito às normas e à certificação de projetos de aeronaves, julgue os itens que se seguem.

- 49 A certificação de projeto de aeronave deve abranger apenas três aspectos distintos e complementares, que são o projeto, a fabricação e a operação.
- 50 As chamadas peças padronizadas de aeronaves, como parafusos, arruelas e porcas, dispensam aprovação específica por parte da ANAC, desde que esta reconheça as normas de engenharia aplicadas no projeto e na produção dessas peças.
- 51 Para um programa de desenvolvimento ou um novo modelo, o processo de certificação começa na etapa de fabricação da aeronave na indústria.
- 52 A ordem técnica padrão é uma norma adotada pela ANAC que contém os requisitos mínimos de desempenho para determinados artigos usados em aeronaves civis.

Acerca de certificação e vigilância continuada de organizações de produção, julgue os itens subsecutivos.

- 53 Todos os detentores de um certificado de organização de produção estão sujeitos 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 Um certificado de organização de produção não pode ser transferido de uma empresa para outra, uma vez que o sistema de qualidade implementado por cada empresa possui características singulares.

No que diz respeito às limitações de aeronavegabilidade e aos conceitos relacionados à manutenção da aeronave, julgue os itens a seguir.

- 55 O MPD (*Maintenance Planning Data*), desenvolvido na década de 80, introduziu o conceito de *condition monitored maintenance* para determinar tempos recomendados de manutenção em componentes e sistemas de aeronaves.
- 56 As limitações de aeronavegabilidade definem os tempos obrigatórios para substituição de componentes, os intervalos de inspeção e os procedimentos específicos estabelecidos como obrigatórios durante o processo de certificação do produto aeronáutico.

Acerca da manutenção e certificação de organizações de manutenção, julgue os itens a seguir.

- 57 A manutenção preventiva, conforme Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) n.º 1, é definida como qualquer atividade de inspeção, revisão, reparo, limpeza, conservação ou substituição de partes de uma aeronave, incluindo operações de montagem e desmontagem de maior complexidade.
- 58 Para obter o certificado de organização de manutenção, a empresa deve possuir áreas de trabalho segregadas que permitam que operações perigosas ou prejudiciais para o ambiente de trabalho, como soldagem, usinagem, pintura e limpeza, sejam executadas de forma apropriada e sem prejudicar outras atividades de manutenção.

No que diz respeito ao RBAC n.º 91, julgue os itens subseqüentes.

- 59 Somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo, conforme previsto em regulamento, documentos como certificado de matrícula, publicações aeronáuticas apropriadas, apólice de seguro válida e certificado de verificação de aeronavegabilidade.
- 60 O RBAC n.º 91 estabelece regras gerais de operação para aeronaves civis no Brasil e é aplicado exclusivamente a operadores comerciais de aviação.

No que se refere às operações para transporte aéreo, julgue os itens a seguir.

- 61 O programa de prevenção do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas na aviação civil (PPSP) é composto por três subprogramas, sendo o primeiro deles voltado à educação, o segundo relacionado à realização de exames toxicológicos e o último relativo ao retorno ao serviço.
- 62 A estrutura administrativa de um operador de táxi aéreo deve incluir, obrigatoriamente, os cargos de diretor de segurança operacional, diretor ou gerente de manutenção, piloto chefe, diretor ou gerente de operações e gestor responsável.
- 63 O operador aéreo é desobrigado a verificar a documentação fornecida por expedidor no ato do carregamento de artigos perigosos caso já tenha sido previamente analisada pela ANAC.
- 64 A operação regular de táxi aéreo permite que a empresa realize voos com horários e destinos fixos e, diferentemente das outras categorias, não requer uma grande revisão de manuais e procedimentos para iniciar uma certificação básica.
- 65 Os artigos perigosos são classificados em nove classes de perigo, de acordo com suas propriedades e potenciais perigos, e algumas dessas classes são os explosivos, os líquidos inflamáveis, as substâncias tóxicas e infecciosas e o material radioativo.

Acerca da aeronavegabilidade e das regras gerais de operação, julgue os itens subsequentes.

- 66 O programa de manutenção de aeronavegabilidade continuada (PMAC) é composto por três elementos, quais sejam o diário de bordo devidamente preenchido, a licença de estação e o certificado de verificação de aeronavegabilidade (CVA).
- 67 Os táxis aéreos e as empresas que prestam serviços de transporte com helicópteros para as plataformas de petróleo são certificados por RBAC específico que divide os operadores em dois grupos, a saber, os que operam aeronaves com configuração para passageiros de 9 assentos ou menos e outros com 10 assentos ou mais.

Acerca das operações agrícolas, julgue o item a seguir.

- 68 As operações aeroagrícolas são proibidas para operadores privados, ainda que estes possuam aeronaves.

Acerca das competências dos órgãos responsáveis pelo cumprimento dos anexos da ICAO (*International Civil Aviation Organization*), julgue o item subsequente.

- 69 As licenças de pessoal são de responsabilidade exclusiva da ANAC.

Acerca do pessoal da aviação civil, julgue o item a seguir.

- 70 A ANAC não exige e não emite habilitação para a operação de veículos ultraleves com peso vazio de até 200 kg, se motorizados, e velocidade máxima de até 100 *knots*.

No que diz respeito ao processo de certificação de pessoal da aviação civil, julgue o item a seguir.

- 71 Ser titular de certificado médico aeronáutico (CMA) válido e de segunda classe, receber treinamento inicial conforme programa de treinamento aprovado pela ANAC e realizar um mínimo de cinco horas de voo sob supervisão de um instrutor são alguns dos requisitos para a certificação de um comissário de voo.

No que diz respeito à certificação de organizações de instrução da aviação civil, julgue o item a seguir.

- 72 Uma diferença básica entre um CTAC e um CIAC é que enquanto o primeiro autoriza treinamentos de formação básica, visando à obtenção de licenças, o segundo visa ministrar treinamentos ou qualificações utilizando, pelo menos, um dispositivo de simulação de voo avançado.

Em relação às noções de medicina na aviação, julgue o item que se segue.

- 73 É permitido o voo a uma pessoa que tenha acabado de fazer uma cirurgia com grande perda de sangue, pois o risco de hipoxia é praticamente nulo.

Acerca das operações aeroportuárias, julgue o item a seguir.

- 74 A complexidade das operações aeroportuárias representa um desafio significativo para a implementação de incentivos regulatórios, pois os aeroportos são sistemas que envolvem múltiplos *stakeholders*, incluindo companhias aéreas, autoridades de controle de tráfego aéreo, prestadores de serviços terrestres e reguladores.

No que se refere à infraestrutura no transporte aéreo, julgue os itens a seguir.

- 75 De acordo com o RBAC específico, o grupo de requisitos denominado sistemas elétricos compreende os projetos de sistemas elétricos e as luzes.
- 76 A infraestrutura aeroportuária está associada a outras áreas da aviação, como meteorologia e gerenciamento do risco da fauna.

Acerca das certificações operacionais de aeroportos, julgue os itens subsequentes.

- 77 A certificação operacional de aeroportos é o instrumento regulatório pelo qual se demonstra que as operações no aeródromo ocorrem de acordo com os regulamentos da ANAC e que, para aqueles requisitos cuja adequação não é possível, foram feitas análises de risco, que demonstram um nível aceitável de segurança operacional.
- 78 O certificado operacional provisório de aeroporto se assemelha, durante sua vigência, ao certificado definitivo e imputa, ao seu detentor, todas as obrigações e deveres decorrentes de regulamento específico.
- 79 A ANAC poderá conceder o certificado operacional definitivo de aeroporto à pessoa destinatária do direito de operar aeródromo civil, no caso de sucessão de operador de aeródromo anteriormente certificado.

No que diz respeito à movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional, julgue o item a seguir.

- 80 Incursão em pista significa toda ocorrência em aeródromo envolvendo a presença incorreta de aeronave, veículo ou pessoa na área protegida de uma superfície designada para pouso e decolagem de aeronaves.

No que diz respeito ao código de identificação do aeródromo (CIAD) e ao plano específico de zoneamento de ruído (PEZR), julgue os itens que se seguem.

- 81 As curvas de ruído devem ser calculadas para o sistema de pistas de pouso e decolagem previsto no planejamento para a expansão da infraestrutura aeroportuária, considerando a estimativa do número de movimentos e tipos de aeronaves.
- 82 O CIAD é um identificador único de aeródromos, definido pela OACI, quando do processamento da solicitação de inscrição cadastrada de um aeródromo.

No que se refere ao plano de emergência em heliportos, julgue o próximo item.

- 83** O plano de emergência de heliporto deve ser atualizado a cada 10 anos e deve conter informações sobre os tipos de emergência aos quais se destina e a sequência de procedimentos e responsabilidades para cada tipo de emergência.

No que se refere à contextualização histórica e ao panorama regulatório da segurança da aviação civil no Brasil, julgue os itens subsequentes.

- 84** A segurança da aviação civil passou por uma importante transição regulatória com a criação da ANAC, a qual substituiu o Departamento de Aviação Civil (DAC), instituição militar vinculada ao comando da aeronáutica.
- 85** No Brasil, o primeiro sequestro de aeronave ocorreu durante uma tentativa de golpe de Estado, conhecida como Revolta de Jacareacanga.

No que diz respeito à Convenção de Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago), julgue os itens a seguir.

- 86** O anexo referente à proteção da aviação civil internacional contra atos de interferência ilícita e partes do anexo referente à facilitação são a base para os normativos da ANAC que regulam os processos de certificação AVSEC de operadores aéreos, operadores de aeródromos e profissionais da aviação civil.
- 87** O texto da Convenção de Aviação Civil Internacional é complementado por 15 anexos, cuja função é estabelecer padrões e práticas estritamente obrigatórias para a aviação civil internacional.

Acerca do controle de qualidade AVSEC, julgue os itens que se seguem.

- 88** O regulado que será submetido ao teste AVSEC realizado pela ANAC deve ter conhecimento prévio da data exata em que a atividade será realizada.
- 89** O ciclo de controle de qualidade AVSEC da ANAC é dividido em três etapas e é executado na seguinte ordem: planejamento, realização de avaliação de risco e execução das atividades de controle de qualidade.

A respeito do Comitê de Segurança Cibernética, julgue os itens a seguir.

- 90** O Comitê de Segurança Cibernética é voltado para assuntos externos à ANAC, e o comitê de segurança da informação e proteção de dados pessoais cuida da segurança cibernética da própria agência.
- 91** O Comitê de Segurança Cibernética é composto por três subcomitês destinados a estabelecer os critérios e procedimentos de notificação de incidentes cibernéticos na aviação civil, definir o plano setorial de segurança cibernética e propor ações de fomento à segurança cibernética junto ao setor regulado.

No que diz respeito às temáticas tratadas na ANAC e à concorrência no transporte aéreo, julgue os itens a seguir.

- 92** É de responsabilidade exclusiva da ANAC a precificação das passagens aéreas.
- 93** As principais temáticas tratadas na ANAC são segurança operacional, segurança contra atos de interferência ilícita, regulação econômica de aeroportos e acompanhamento do mercado de transporte aéreo.

Julgue o item a seguir, relativo ao serviço de transporte aéreo regular.

- 94** As empresas que prestam serviço de transporte aéreo regular operam um número limitado de frequências em determinado interstício de tempo.

No que se refere à infraestrutura aeroportuária, julgue os itens subsequentes.

- 95** O *slot* representa o uso temporário da infraestrutura aeroportuária e não integra o patrimônio da empresa de transporte aéreo.
- 96** Um aeroporto coordenado possui baixo nível de ocupação da capacidade aeroportuária, sem risco de comprometimento dos componentes críticos (pista, pátio ou terminal).

Acerca do acompanhamento das operações de transporte aéreo no Brasil, julgue os itens a seguir.

- 97** A página de dados de mercado da ANAC disponibiliza o acesso a relatórios digitais e microdados a qualquer interessado que queira levantar informações e realizar estudos.
- 98** Por meio dos dados estatísticos, cruzando-os com os dados de operações planejadas, são obtidos os dados de pontualidade e regularidade das empresas aéreas.

Acerca da regulação econômica e de consumo no transporte aéreo no Brasil, julgue os itens que se seguem.

- 99** A fiscalização desempenhada pela ANAC substitui a atuação de órgãos de defesa do consumidor nas relações de consumo no transporte aéreo.
- 100** A abordagem da ANAC na regulação econômica do transporte aéreo busca garantir um ambiente de negócios favorável ao desenvolvimento do setor, sem deixar de lado o respeito aos direitos do consumidor.

No que se refere às alterações do contrato de transporte aéreo, julgue o item subsequente.

- 101** O direito de resilição permite ao passageiro que ele desista da passagem aérea, sem ônus, desde que o faça com antecedência de até 24 horas em relação à data de embarque.

No que diz respeito à Convenção de Chicago e aos modelos de regulação econômica, julgue os itens a seguir.

- 102** São modelos de regulação econômica de aeroportos as regulações por custos, por preços-tetos, por requisitos institucionais e por regras de defesa da concorrência.
- 103** A Convenção de Chicago estabelece o princípio de proteção de mercado, de acordo com o qual os países signatários podem cobrar preços aeroportuários dos operadores aéreos estrangeiros superiores aos preços cobrados dos operadores aéreos do próprio país.

No que diz respeito ao processo de concessão de aeroportos no Brasil, julgue os itens subsequentes.

- 104** A comissão especial de licitação (CEL) será convocada com a finalidade de conduzir a licitação, devendo ser destituída antes da assinatura do contrato de concessão dos aeroportos.
- 105** O primeiro processo de relicitação no país foi o do contrato de concessão do aeroporto de São Gonçalo do Amarante.
- 106** Os estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEA) visam demonstrar a viabilidade do projeto de concessão proposto, fornecendo informações essenciais para subsidiar o lançamento do edital e a avaliação dos investidores.

No que diz respeito às receitas tarifárias e ao enquadramento das faixas de movimentação de passageiros, julgue os itens a seguir.

- 107** No enquadramento das faixas de movimentação de passageiros, a faixa 1A diz respeito a uma movimentação anual igual ou superior a cinco milhões de passageiros.
- 108** São exemplos de receitas tarifárias os serviços de armazenamento, controle e manuseio das mercadorias nos terminais de cargas do aeroporto.

Acerca da realização de investimentos no âmbito das concessões, julgue os itens subsequentes.

- 109** É dever da concessionária solicitar autorização prévia da ANAC para realização de investimentos, adequações ou alterações na infraestrutura aeroportuária que reduzam, significativamente, a oferta de infraestrutura.
- 110** Os aeroportos constituem universalidades, equiparadas a bens públicos federais, enquanto mantida a sua destinação específica, embora não tenha a União a propriedade de todos os imóveis em que se situam.

No que se refere à atual situação de concessão de aeroportos, julgue o item a seguir.

- 111** O Aeroporto de Confins é o único entre os maiores aeroportos em movimentação de passageiros no Brasil que continua sob operação da INFRAERO.

A respeito da segurança operacional, julgue os itens a seguir.

- 112** De acordo com a teoria do queijo suíço, a falha em uma camada de defesa gera uma reação lógica sequencial que resulta em acidente aéreo.
- 113** A segurança operacional se concentra em prevenir atos criminosos, como terrorismo e sequestro.

Em relação ao USOAP (*Universal Safety Oversight Audit Program*), julgue o item subsequente.

- 114** O programa USOAP tem sido fundamental para melhorar a segurança da aviação global, fornecendo uma estrutura para que os Estados identifiquem deficiências e implementem medidas corretivas.

No que se refere ao Plano Nacional de Segurança Operacional (PNSO) e ao comitê de segurança operacional da Aviação Civil brasileira (CSO-BR), julgue os próximos itens.

- 115** A coordenação do CSO-BR é de responsabilidade exclusiva da ANAC e está sob supervisão da COMAER.
- 116** Um dos atuais objetivos do PNSO é a redução do número de acidentes nas operações de transporte aéreo e nas operações de aviação privada.

Acerca dos grupos colaborativos de segurança operacional, julgue o item a seguir.

- 117** Os grupos colaborativos de segurança operacional são compostos por representantes de companhias aéreas, autoridades reguladoras e controle de tráfego aéreo, não incluindo a participação dos fabricantes de aeronaves.

Em relação ao Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO), julgue os itens subsequentes.

- 118** O sucesso do SGSO depende do comprometimento da alta gestão, que pode ser demonstrado por meio da alocação de recursos para as iniciativas de segurança.
- 119** O SGSO atua no controle posterior dos riscos de segurança, atenuando as consequências dos acidentes e incidentes de aviação.
- 120** Para um gerenciamento eficaz da segurança, é necessário nomear pessoal de segurança-chave que tenha a responsabilidade de supervisionar as atividades de segurança e garantir a conformidade com a política de segurança da organização.

Espaço livre