



ANAC

Concurso Público

NÍVEL SUPERIOR



Universidade de Brasília

cespeUnB
Centro de Seleção e de Promoção de Eventos

OBSERVAÇÕES

- Não serão objeto de conhecimento recursos em desacordo com o estabelecido em edital.
- Informações adicionais: telefone 0(XX) 61 3448-0100; Internet — www.cespe.unb.br.
- É permitida a reprodução deste material apenas para fins didáticos, desde que citada a fonte.

MINISTÉRIO DA DEFESA
AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC)



CARGO
ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO
DE AVIAÇÃO CIVIL

Curso de Formação
Prova objetiva – Parte I

LEIA COM ATENÇÃO AS INSTRUÇÕES ABAIXO.

- 1 **Verifique se este caderno de prova contém a quantidade de itens indicada em sua folha de respostas.** Caso o caderno esteja incompleto ou tenha qualquer defeito, 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:

No meio da dificuldade está a oportunidade.
- 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 no presente caderno ou na folha de respostas poderá implicar a anulação da sua prova.

AGENDA (datas prováveis)

- I **4/12/2009**, após as 19 h (horário de Brasília) – Gabaritos oficiais preliminares da prova objetiva: Internet — www.cespe.unb.br.
- II **7 e 8/12/2009** – Recursos (prova objetiva): exclusivamente no Sistema Eletrônico de Interposição de Recurso, Internet, mediante instruções e formulários que estarão disponíveis nesse sistema.

OBSERVAÇÕES:

- Não serão objeto de conhecimento recursos em desacordo com o estabelecido em edital.
- Informações adicionais: telefone 0(XX) 61 3448-0100; Internet — www.cespe.unb.br.
- É permitida a reprodução deste material apenas para fins didáticos, desde que citada a fonte.

- 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 das suas respostas.
- Os itens desta prova devem ser julgados exclusivamente à luz das apostilas do Curso de Formação Profissional, deixando de parte quaisquer divergências entre estas e outras fontes.

PARTE I

Com relação às regras atinentes ao Código de Ética do Servidor Público Civil do Poder Executivo Federal, julgue os itens a seguir.

- 1 A comissão de ética de cada órgão ou entidade deve ser composta por cinco titulares e respectivos suplentes, podendo integrá-la qualquer detentor de cargo público, seja este efetivo ou comissionado.
- 2 A conduta de um chefe de repartição de aliciar servidores subordinados para participar de reuniões de partido político com o nítido propósito de obter a filiação destes é expressamente vedada pela Lei n.º 8.112/1990.
- 3 Os atos de improbidade administrativa importarão a suspensão dos direitos políticos, a perda da função pública, a indisponibilidade dos bens e o ressarcimento ao erário, na forma e gradação previstas em lei, sem prejuízo da ação penal cabível.
- 4 Entre as penas estipuladas na Lei n.º 8.429/1992, que trata dos atos de improbidade administrativa que causam prejuízo ao erário, consta a mais gravosa, que estipula a perda permanente dos direitos políticos.
- 5 Os preceitos básicos expressamente consignados no Código de Ética do Servidor Público Civil do Poder Executivo Federal incluem a recomendação de cortesia e boa vontade com o público.

Acerca da nomeação, posse e exercício em cargo público, julgue os itens seguintes.

- 6 A posse em cargo público prescinde de prévia inspeção médica a ser realizada por junta oficial.
- 7 O ato de provimento do cargo será tornado sem efeito se a posse do nomeado não ocorrer no prazo de quinze dias, sendo vedada a prorrogação.
- 8 É de trinta dias o prazo para o servidor entrar em exercício, contados da data da posse.

Acerca do estágio probatório, julgue os itens que se seguem.

- 9 O tempo destinado ao cumprimento do programa do curso de formação não será computado para fins de estágio probatório e estabilidade.
- 10 Os critérios que a administração pública pode considerar na avaliação do estágio probatório incluem a evolução patrimonial de bens e capitais do servidor público no período indicado.
- 11 O estágio probatório do servidor ficará suspenso durante o afastamento para acompanhar cônjuge ou companheiro que foi deslocado para outro ponto do território nacional, devendo ser retomado a partir do término do impedimento.

Com relação aos vencimentos, à remuneração e às férias dos servidores públicos, julgue os itens subsequentes.

- 12 Os vencimentos dos cargos do Poder Legislativo e do Poder Judiciário não poderão ser superiores aos pagos pelo Poder Executivo.
- 13 O teto constitucional dos subsídios para os defensores públicos, no caso dos estados, é o limite imposto pelo subsídio mensal do governador do estado, no âmbito do Poder Executivo.
- 14 O servidor fará jus a trinta dias de férias por ano, que poderão ser parceladas em até três períodos, desde que requeridas pelo servidor e no interesse da administração.

Com relação à gratificação natalina e às licenças estipuladas em favor dos servidores públicos, julgue os próximos itens.

- 15 A fração igual a quinze dias de trabalho do servidor será considerada como mês integral para efeito de percepção da gratificação natalina.
- 16 O servidor público poderá, no interesse da administração, a cada cinco anos de efetivo exercício, afastar-se do exercício do cargo efetivo, com a respectiva remuneração, por até três meses, para participar de curso de capacitação profissional, podendo, ainda, acumular um ou mais períodos para usufruí-los de uma só vez.
- 17 A licença para tratamento de saúde que exceder o prazo de 120 dias no período de um ano, a contar do primeiro dia de afastamento, será concedida mediante avaliação por junta médica oficial.

Julgue os itens de **18 a 24** acerca das operações aeroportuárias e dos serviços em solo dos aeródromos.

- 18 Não somente o sítio aeroportuário é parte integrante do sistema de atuação aeroportuária, como também os arredores adjacentes dos aeródromos são considerados partes do sistema.
- 19 A fiscalização de cumprimento dos requisitos relativos às operações aeroportuárias por parte do operador de aeródromo é incumbência da INFRAERO.
- 20 O funcionamento de um restaurante, explorado por terceiros e localizado no interior de um aeródromo, pode ser considerado como uma operação aeroportuária de serviço em solo.
- 21 Se um aeródromo estiver enquadrado nos requisitos do RBAC, o plano de desinterdição de pista é um serviço de solo que o aeródromo deve fornecer à ANAC.

- 22** Um NOTAM é um serviço de comunicação de aeródromo que tem caráter de divulgação de informações exclusivamente temporárias, não as de caráter permanente, que são divulgadas por meio das publicações de informações aeronáuticas.
- 23** Na eventualidade de um aeródromo modificar o seu nome ou o dos próprios designadores das pistas, não se deve fazer um NOTAM.
- 24** A ANAC é a responsável pela execução da inspeção interna da área de movimento dos aeródromos.

O gerenciamento das operações no pátio, da segurança operacional de aeronaves no pátio e das operações com baixa visibilidade são serviços em solo. Com relação a esses tópicos, julgue os itens que se seguem.

- 25** Por serem serviços exclusivos de órgãos de controle de tráfego, o acionamento de motores e o *pushback* de uma aeronave no pátio — que são autorizados pelo órgão de controle de tráfego aéreo — não necessitam de coordenação com o operador do aeródromo.
- 26** Caso o aeródromo não possua torre de controle, a responsabilidade de alocação da posição de estacionamento da aeronave é do comandante da aeronave.
- 27** Embarque e desembarque de passageiros podem ser realizados com os motores da aeronave operando, desde que sejam obedecidos determinados critérios pré-definidos.
- 28** Mesmo que o aeródromo esteja com todos os instrumentos e sinalizações em condições adequadas, bem como com pessoal treinado para operar em condições de baixa visibilidade, recomenda-se minimizar o movimento de pessoas, veículos e equipamentos na área de movimento.

Com relação às emergências em aeródromos, julgue os itens de **29** a **35**.

- 29** O principal objetivo do plano de emergência de aeródromo (PLEM) é possibilitar o retorno às operações normais e com a maior brevidade possível.
- 30** No PLEM constam emergências aeronáuticas para aeronaves dentro e fora do aeroporto, bem como para aeronaves em pleno voo.
- 31** O plano de remoção de aeronaves inoperantes (PRAI) é considerado o mais importante documento em termos de ações adotadas pelo serviço de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos civis (SESCINC), padronizando, sempre que possível, as operações de resgate e combate a incêndio.
- 32** A implantação, operação e manutenção do SESCINC é de responsabilidade do Corpo de Bombeiros do município onde se localiza o aeródromo.

33 O treinamento e a reavaliação das condições dos bombeiros de aeródromo poderão ser delegados pelo operador de aeródromos a órgãos ou empresas de prestação de serviços homologados pela ANAC para essas atividades.

34 No processo de certificação de um aeródromo, o atestado de capacitação operacional (ACOP) do SESCINC poderá ser emitido ao aeródromo mesmo se o nível de proteção contra incêndio existente for inferior ao requerido para o aeródromo, desde que seja expedido um NOTAM correspondente informando que se trata de situação eventual e transitória.

35 As instalações da seção contra incêndio (SCI) de um aeródromo deverão estar localizadas mais próximas da cabeceira que tem predominância de uso.

Acerca das relações urbanas e do gerenciamento da segurança operacional dos aeródromos, julgue os itens subsequentes.

36 Compete ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) a vigilância dentro da área de segurança aeroportuária (ASA) e o monitoramento das áreas e superfícies definidas como zonas de proteção, conhecidas como plano de zona de proteção de aeródromo (PZPA), quanto a possíveis obstáculos.

37 É dever do operador de aeródromo implantar programas de controle vegetal, da fauna e das atividades antrópicas, visando minimizar os perigos para as operações aéreas decorrentes da presença de aves nos circuitos do aeródromo ou animais na área de movimento.

38 Um dos componentes da segurança operacional, o perigo é definido como a avaliação das consequências, expressa em termos de probabilidade e severidade, tendo como referência a pior condição possível, o sinistro.

39 Nas organizações que têm a aviação como foco vivencia-se um eterno dilema entre proteção e produção: quanto mais recursos forem alocados em produção maior será o risco de acontecer um acidente. Por outro lado, quanto maiores forem os recursos alocados em proteção, maiores serão os riscos de *deficit* operacional.

40 Como uma de suas características, as avaliações de risco devem incluir registro de todos os perigos identificáveis e suas consequências possíveis de forma lógica e coerente.

Julgue os itens que se seguem acerca do histórico da aviação e das convenções que se sucederam no decorrer do tempo.

- 41** A Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) foi criada na Convenção de Paris, consagrando-se como uma base normatizadora para a aviação civil internacional.
- 42** Conforme a Convenção de Chicago, uma aeronave empregada na navegação aérea internacional deve estar registrada legalmente em um único Estado, podendo mudar seu registro de um Estado para outro, devendo exibir distintivo apropriado de sua nacionalidade e registro.
- 43** Os distintivos de nacionalidade brasileira, atualmente, são em número de três: PT, PP e PR.

Com relação à Convenção de Chicago, julgue os itens a seguir.

- 44** Uma vez que a reciprocidade é obrigatória, o Estado contratante e que ratificou a Convenção de Chicago está obrigado a conceder a aeronaves de bandeiras de outros Estados o privilégio de transportar passageiros, mala postal e carga, entre pontos de seu próprio território.
- 45** Por se tratar de colegiado soberano, uma vez aprovados e adotados os anexos ou as emendas à Convenção de Chicago pelo Conselho da OACI, não há como as referidas decisões serem, de alguma forma, desaprovadas.
- 46** Cada Estado contratante se reserva o direito de não reconhecer, em se tratando de voos sobre o seu próprio território, certificados de competências e licenças outorgadas a seus nacionais por outro Estado contratante.
- 47** O que diferencia uma norma de uma recomendação é que a aplicação uniforme da norma é considerada necessária para a segurança ou regularidade da navegação aérea internacional; para a recomendação, a aplicação uniforme é considerada conveniente ou desejável para a segurança ou regularidade da navegação aérea internacional.
- 48** Em virtude da forma como está escrita, a seguinte frase é exemplo de recomendação: “4.16.2 Todos os aviões que voem de acordo com as regras de voo por instrumentos observarão os procedimentos de voo por instrumentos aprovados pelo Estado no qual está situado o aeródromo.”
- 49** Segundo a Convenção de Chicago, o Conselho da OACI, órgão responsável perante a Assembleia, elegerá seu presidente por um período de três anos, o qual poderá ser reeleito, mas não terá direito a voto nas reuniões do Conselho.
- 50** A Assembleia da OACI, ao eleger o Conselho, o faz elegendo primeiramente os Estados de maior importância em matéria de transporte aéreo. O Brasil, desde a criação da OACI, é eleito para o grupo I.

Julgue os itens seguintes acerca de organismos internacionais e convenções relacionados ao sistema de aviação civil internacional.

- 51** A Comissão Latino Americana de Aviação Civil (CLAC) foi criada e é composta por países da América Latina. Suas decisões em bloco são levada à OACI, mas certas funções causam duplicidades com funções da OACI.
- 52** A Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA), criada durante a Conferência de Chicago, é composta por representantes de empresas aéreas e por representantes governamentais de todos os países membros da OACI.
- 53** A Convenção de Montreal, ratificada pelo Congresso Nacional brasileiro, obriga os transportadores aéreos a manterem seguro adequado para indenização por morte ou lesão corporal, bem como perda, atraso, destruição ou avaria de bagagem.
- 54** Na Convenção de Haia, ficou estabelecida para os Estados a obrigação de processar o criminoso ou extraditá-lo, como medida para repressão ao apoderamento ilícito de aeronaves. Mesmo que não haja tratado de extradição entre os estados envolvidos, a convenção poderá ser considerada a base legal para a extradição.

Com relação aos atos de regulamentação e de fiscalização da ANAC, julgue os itens a seguir.

- 55** As agências reguladoras foram criadas com o intuito de serem entes prioritariamente técnicos, estando a fiscalização e a regulação intrinsecamente ligadas a elas.
- 56** A ANAC foi originada do antigo Departamento de Aviação Civil (DAC), porém tem competências inteiramente distintas do referido departamento.
- 57** O processo regulatório abrange tanto a aprovação e implementação de normas pertinentes quanto a fiscalização de seu cumprimento e a punição das infrações.
- 58** A atividade de inspeção na aviação civil requer qualificação dos profissionais designados para desempenhar tais funções, sendo essencial, entre vários requisitos, o conhecimento de aplicativos computacionais como Word, Excel e PowerPoint.
- 59** A ANAC é vinculada ao Ministério da Justiça e, entre suas funções, está a de zelar pelo interesse dos usuários e consumidores.
- 60** Como o Código Brasileiro de Aeronáutica e a própria ANAC preveem normas para processamento de infrações administrativas, a Lei n.º 9.784/1999, que regula os processos administrativos no âmbito da administração pública federal, não é aplicada a tais procedimentos administrativos.
- 61** A exploração de serviços aéreos públicos dependerá sempre de prévia concessão, quando se tratar de transporte aéreo regular.
- 62** A polícia administrativa atua nos ilícitos administrativos e tem as pessoas como objeto da ação. Já a polícia judiciária atua nos ilícitos penais e tem como objetos da ação os bens, os direitos e as atividades.

Acerca do licenciamento e certificação de aeródromos, julgue os próximos itens.

- 63** Tanto os aeroportos internacionais quanto os de uso doméstico nacional e regional devem satisfazer às formalidades de alfândega, polícia, saúde pública e demais serviços análogos.
- 64** Os aeroportos são setorizados em duas grandes partes: o lado ar e o lado terra. O lado terra inclui o local onde se situa o sistema de pistas.
- 65** O Plano Aeroviário Estadual, instrumento norteador da política de desenvolvimento do sistema estadual de aeroportos, deve ser aprovado pelo comando da aeronáutica.
- 66** Os aeródromos públicos constituem espaços em que toda a atividade realizada é monopolizada pela União e insuscetível de delegação.
- 67** O certificado operacional de aeródromo é aplicável aos operadores responsáveis por aeródromos que tenham embarcado e desembarcado mais de um milhão de passageiros no ano anterior ao considerado.
- 68** Pessoa jurídica pode ser operadora de aeródromo.
- 69** O processo de certificação operacional compreende quatro fases: solicitação formal, avaliação da solicitação, inspeção inicial de certificação e certificação.
- 70** O código de referência de aeródromo (CRA) foi desenvolvido para auxiliar a determinação do comprimento da pista de pouso e decolagem dos aeródromos.

Com relação ao Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), julgue os itens de **71** a **82**.

- 71** Se uma aeronave privada de nacionalidade brasileira estiver em solo de outro país, aos atos praticados a bordo dessa aeronave não poderá ser aplicada a lei daquele país, haja vista o princípio da soberania brasileira.
- 72** As aeronaves militares podem ingressar no espaço aéreo de outro país, independentemente de autorização, que só é exigida para as aeronaves privadas.
- 73** Os sistemas que constituem a infraestrutura aeronáutica incluem o aeroportuário, o de proteção ao voo, o de segurança de voo e o de facilitação, segurança e coordenação do transporte aéreo.
- 74** Entre os sistemas que compõem a infraestrutura aeronáutica, dois estão inseridos na estrutura militar: o de registro aeronáutico brasileiro e o de indústria aeronáutica.
- 75** A Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO) é vinculada ao comando da aeronáutica e é responsável pela exploração de diversos aeroportos brasileiros.
- 76** Estados e municípios só podem explorar aeroportos se firmarem convênio com a ANAC.
- 77** Os aeródromos civis podem ser públicos ou privados.

78 Enquanto mantidas as suas destinações específicas, os aeroportos são considerados universalidades equiparadas a bens públicos federais.

79 O CBA permite a construção e a operação de aeronaves experimentais, que recebem o certificado de aeronavegabilidade experimental.

80 O Registro Aeronáutico Brasileiro possui uma estrutura descentralizada, com sedes nas capitais e em várias outras cidades, podendo os correspondentes atos notariais de registro de aeronave serem realizados nesses locais.

81 Entre várias atividades do sistema de proteção ao voo, estão o controle de tráfego aéreo, a busca e salvamento, a inspeção em voo e a coordenação e fiscalização do ensino técnico específico.

82 O sistema de segurança de voo versa essencialmente sobre as aeronaves homologadas, que são aquelas construídas de acordo com os padrões mínimos estabelecidos em regulamentos brasileiros de aviação civil (RBAC).

Ainda acerca do Código Brasileiro de Aeronáutica, julgue os itens subsequentes.

83 Aero clube é pessoa jurídica reconhecida como uma associação civil de utilidade pública que se destina exclusivamente à formação de pilotos privados e comerciais.

84 Para que um acidente possa ser considerado acidente aeronáutico, além de envolver aeronaves, deve haver lesões graves e perecimento das vítimas ou, ainda, danos graves à aeronave.

85 As aeronaves a serviço de autarquia federal são consideradas aeronaves privadas.

86 O proprietário de uma aeronave pode ser o seu piloto, mas não pode ser considerado seu explorador, haja vista este ser considerado seu usufrutuário.

87 A legislação vigente admite que a propriedade de uma aeronave possa ser adquirida por usucapião.

88 Toda aeronave cuja marca de nacionalidade começar com as iniciais PT, PP, PR e PU é brasileira.

89 O parapente e o balão cativo não são considerados aeronaves, mas devem ser registrados no Registro Aeronáutico Brasileiro.

90 A atividade remunerada a bordo de aeronaves nacionais brasileiras é necessariamente exercida por aeronautas.

91 Para que um serviço seja considerado serviço aéreo privado, ele deve tratar de transporte público.

92 Para que um explorador de aeronave preste serviço de transporte público não regular ou de táxi aéreo, ele precisará de concessão do poder concedente.

No que se refere a tarifas e preços específicos aeroportuários, julgue os itens a seguir.

- 93** A tarifa de permanência no pátio de manobras é o valor devido pelo proprietário ou explorador da aeronave, que remunera a utilização dos serviços e facilidades disponíveis no pátio. Essa tarifa só é cobrada depois de um período de três horas após o pouso da aeronave, enquanto o equipamento permanecer ali estacionado para carregamento, descarregamento, reabastecimento etc.
- 94** A navegação aérea é remunerada pela prestação dos serviços e facilidades por intermédio de duas tarifas específicas: tarifa de uso das comunicações e dos auxílios à navegação aérea (TAN) e tarifa de uso das comunicações e dos auxílios-rádio e visuais em terminal de tráfego aéreo (TAT).
- 95** Os recursos originados do adicional tarifário sobre as tarifas aeroportuárias são destinados, em partes iguais, ao sistema aeroviário de interesse federal e à aplicação nos estados, em aeroportos e aeródromos de interesse regional ou estadual, bem como na consecução de seus planos aeroviários.
- 96** São consideradas áreas aeroportuárias aquelas situadas no aeroporto e destinadas, entre outras, ao terminal de carga geral e às empresas que explorem serviço aéreo privado.

No que diz respeito à Portaria n.º 1.592/GM5/1984, ao Sistema Integrado de Controle e Fiscalização da Aviação Civil (SICONFAC) e ao Sistema Unificado de Arrecadação e Cobrança das Tarifas Aeroportuárias e Uso das Comunicações e dos Auxílios a Navegação Aérea em Rota (SUCOTAP), julgue os itens seguintes.

- 97** Os serviços e as facilidades constantes na referida portaria são pontuados e a soma permite classificar um aeroporto em quatro categorias tarifárias.
- 98** São apenas quatro os componentes aeroportuários que proporcionam os serviços e as facilidades aos usuários: pistas de pouso e decolagem, pistas de táxi, pátio de manobras e área de estadia.
- 99** Um aeroporto homologado pela autoridade aeronáutica competente, com terminal de passageiros, pista de pouso e decolagem, pista de táxi e pátio de aeronaves devidamente pavimentados e em conformidade com as normas vigentes, pode ser classificado como arrecadador de tarifas aeroportuárias.
- 100** O SICONFAC é o órgão que processa as informações enviadas pelo SUCOTAP e tem a INFRAERO como sua gestora; o SUCOTAP é o sistema encarregado de gerar todas as informações necessárias para a cobrança e arrecadação das tarifas de infraestrutura aeronáutica.