

QUESTIONÁRIO — CF ANAC (C/E)

Base: Caderno 017_ANAC23CF_001_01 (itens 1-120). Item 105 foi anulado no gabarito oficial e foi removido deste PDF para compatibilidade com o app.

Questão 1

A base da ética própria do servidor público é dirigida precipuamente a ele como pessoa, de modo que não é considerado impróprio que ele receba para si algo que só lhe seja oferecido por causa da sua condição de servidor público. Subsequente.

Questão 2

É defeso aos servidores da ANAC receber presentes, tais como brindes e hospitalidades, oferecidos por quem tenha interesse em decisão sua ou de colegiado do qual participe.

Questão 3

O acordo do CORSIA (Mecanismo de Compensação de Emissões da Aviação), adotado pelo Brasil, obriga o país a iniciar o monitoramento das emissões e compensá-las a partir de 2050.

Questão 4

A ANAC tem por atribuição institucional o trato dos diversos aspectos da segurança de voo e o controle do espaço aéreo.

Questão 5

fases. Com relação às ilusões visuais, estudadas pela medicina na

Questão 6

A 1.ª Liberdade do Ar garante o direito de sobrevoo e de pouso em território estrangeiro.

Questão 7

Capacidade é o número de voos que as empresas podem operar, usualmente calculado em frequências semanais. Em relação à constituição e ao funcionamento do Sistema de

Questão 8

SARP (Standard and Recommended Practices) são normas e recomendações estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) para balizar como cada autoridade de aviação civil no mundo tratará de temas relacionados à aviação.

Questão 9

A composição do conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) para o triênio de 2022 a 2025 é dividida em 3 partes: o Brasil integra a I, a Argentina, a II e o Chile, a III. que imediatamente o antecede. De acordo com o comando a que o item ERRADO. Para as devidas marcações, use a Folha de objetiva. “Espaço livre” — que constarem deste caderno de prova poderão luz das apostilas do Curso de Formação, deixando-se de parte --

Questão 10

O conceito de Continuous Monitoring Approach – USOAP CMA utiliza uma abordagem baseada no risco e visa proporcionar uma supervisão intermitente da implementação das normas de segurança. No que diz respeito à constituição e ao funcionamento do

Questão 11

O Sistema de Aviação Civil Brasileiro foi instituído com a finalidade de organizar as atividades necessárias ao funcionamento e ao desenvolvimento da aviação civil, por meio de ações coordenadas de regulação, controle, fiscalização, orientação e incentivo.

Questão 12

O Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), que surgiu com o intuito de promover a prevenção de acidentes aeronáuticos seguindo a filosofia baseada no trinômio “o homem, o meio e o avião”, substituiu investigações por inquéritos.

Questão 13

A Política Nacional de Transportes (PNT) é um exemplo de política generalista, enquanto a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC) é a política específica para a aviação civil.

Questão 14

Uma das competências da Secretaria de Aviação Civil é propor a política nacional de transportes no setor de aviação civil, bem como as ações governamentais a ela relacionadas e, no que couber, com o Ministério da Defesa.

Questão 15

A teoria regulatória institucionalista, além de observar os interesses públicos ou privados que influenciam a regulação, analisa o funcionamento de cada tipo de organização, as instituições que regem as regras do jogo e a própria dinâmica do ambiente regulado.

Questão 16

As motivações de natureza econômica para embasar a ação regulatória consistem na existência de monopólios ou de possibilidade de abusos de poder de mercado, na presença de externalidades e na simetria de informações.

Questão 17

O surgimento do Estado regulador brasileiro acompanhou a necessidade observada pela sociedade de tornar os ambientes de negócio mais competitivos, estáveis e com melhores condições de receberem mais investimento privado.

Questão 18

As agências de regulação, até a década de 1930, focaram primeiramente nas questões como a segurança, a saúde ocupacional e o meio ambiente. transporte aéreo.

Questão 19

As companhias aéreas de baixo custo oferecem uma ampla gama de serviços aos passageiros, incluindo várias classes de cabine, serviços de bordo, acesso a áreas exclusivas em aeroportos e programas de fidelidade.

Questão 20

No Brasil, não há restrições quanto ao controle de empresas aéreas nacionais por capital estrangeiro, e as empresas aéreas têm liberdade para estudar o mercado e escolher como, onde e quando vão realizar suas operações.

Questão 21

A estrutura de custos das companhias aéreas circunscreve-se aos custos com combustíveis e lubrificantes e com seguros, arrendamentos e manutenção de aeronaves.

Questão 22

As denominadas falhas de governo ocorrem devido às limitações de informação, aos interesses conflitantes e às restrições políticas. Acerca de aspectos do direito administrativo e do direito regulatório pertinentes à atuação do(a) especialista de aviação

Questão 23

A agenda regulatória é um instrumento de planejamento das assuntos prioritários a serem regulamentados pela respectiva junto ao setor interessado.

Questão 24

Há duas dimensões da Avaliação de Impacto Regulatório (AIR): a antecedente, em que se desenha e justifica a opção regulatória, e a consequente, em que se estabelecem indicadores de resultado que permitirão a avaliação do resultado regulatório.

Questão 25

O provimento de informações é um instrumento regulatório que consiste no fornecimento de informação detalhada, disponibilizada estrategicamente, para que os consumidores possam se posicionar melhor perante o ambiente de mercado do qual fazem parte.

Questão 26

A regulação responsiva caracteriza-se pela técnica de penalização direta, a fim de que o regulado busque se adaptar a circunstâncias específicas, conforme a necessidade do mercado. No que concerne a aspectos atinentes à normatização, bem como aos seus conceitos, regulamentos e processos no modelo de

Questão 27

A análise de impacto regulatório, o desenvolvimento da proposta, a consulta pública e a deliberação final são etapas integrantes do processo normativo da ANAC.

Questão 28

O ordenamento jurídico brasileiro carece de diploma legal que, exordialmente, materialize mecanismos de governança regulatória, mediante a atribuição de obrigações e procedimentos voltados à ampliação da transparência, ao fortalecimento da avaliação prévia das regulamentações e ao aperfeiçoamento do processo decisório. próximos itens.

Questão 29

A ARR tem um papel relevante na promoção da transparência e na prestação de contas das ações da ANAC, uma vez que os resultados da avaliação podem ser compartilhados com o público.

Questão 30

A ARR é etapa integrante do ciclo regulatório e seu primeiro passo é a definição do problema regulatório que se pretende resolver. No que se refere aos principais regulamentos de certificação que norteiam as atividades de certificação realizadas pela ANAC,

Questão 31

Caso identifique um documento incompleto ou deficiente no pacote de documentos da organização ou pessoa requerente de certificação, a ANAC não é obrigada a notificar a requerente, devendo fazê-lo apenas quando o documento estiver em clara desconformidade com a legislação aplicável.

Questão 32

O processo de certificação na aviação civil é, em geral, dividido nas seguintes fases: solicitação prévia; solicitação formal; avaliação de documentos; demonstrações e inspeções; certificação. Com referência a fiscalização, ação fiscal e vigilância continuada

Questão 33

No processo de fiscalização, a vigilância continuada não se confunde com a ação fiscal, porque, primariamente, esta adota medidas sem caráter punitivo, enquanto aquela determina medidas acautelatórias e punições. seguir.

Questão 34

A fiscalização baseada em risco é uma metodologia de planejamento e execução das atividades de fiscalização com base no perfil de risco e no desempenho de segurança operacional dos regulados, a fim de priorizar a destinação dos recursos da ANAC aos problemas de segurança operacional mais relevantes.

Questão 35

Cabe a cada Unidade Diretamente Vinculada à Diretoria (UDVD), conforme as suas competências regulatórias e fiscalizatórias, o estabelecimento do perfil de risco dos regulados e do respectivo agrupamento, bem como dos indicadores que serão utilizados para monitorar o desempenho de segurança operacional. agente da administração no exercício do poder de polícia administrativa e em áreas restritas de aeroportos.

Questão 36

É imprescindível a inspeção de segurança dos agentes públicos que possuam a prerrogativa legal para portar arma de fogo em razão de ofício e, no exercício de suas atribuições, necessitem circular nas áreas restritas de segurança, ainda que portem ostensivamente a credencial aeroportuária.

Questão 37

Como consequência do princípio da independência das instâncias administrativa e criminal, é defeso ao servidor da ANAC aplicar sanções administrativas a ilícitos que configurem crimes devidamente previstos em legislação.

Questão 38

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 são resultados esperados das ações fiscais.

Questão 39

As ações da Superintendência de Inteligência e Ação Fiscal (SFI), conforme suas competências regimentais, devem se restringir à fiscalização em ação fiscal, em observância ao princípio da especialização.

Questão 40

Na ação fiscal, é imprescindível que os agentes fiscais dominem os procedimentos para a instrução de processos administrativos, a aplicação de penalidades e o acompanhamento do cumprimento das decisões, a fim de assegurar a regularização das infrações e a observância dos preceitos legais.

Questão 41

O Projeto Prioritário Regulação Responsiva (PPRR) na ANAC tem, entre outros, o objetivo de desenvolver instrumentos regulatórios diversificados.

Questão 42

O principal objetivo da regulação responsiva é incentivar os regulados a cumprirem normas, bem como estimulá-los a manter comportamentos corretos em prol do interesse público, profissionais e ao seu embasamento legal.

Questão 43

O credenciamento conferido pela ANAC a um profissional pode ser transferido a outrem, mas as pessoas credenciadas somente têm permissão para realizar as atividades que houverem sido inicialmente estabelecidas no processo de credenciamento.

Questão 44

Consoante o Código Brasileiro de Aeronáutica, é responsabilidade da ANAC a emissão de licenças e certificados necessários para a execução de atividades aéreas, sendo possível, em casos excepcionais, a delegação de tais atribuições subsecutivas.

Questão 45

Na fase de certificação de produção, o fabricante deve evidenciar que o sistema por ele adotado garante que todas as unidades, ao deixarem a linha de produção, estejam em conformidade com o projeto aprovado e, ainda, em condições de operação segura.

Questão 46

Para que seja aceito internacionalmente, ou seja, de acordo com a Convenção de Chicago, um certificado de aeronavegabilidade deve obedecer a duas condições básicas: estar de acordo com um projeto aprovado e estar em condições de operação segura.

Questão 47

Toda aeronave brasileira possui um estágio de vida no RAB, caracterizado por três fases distintas: matrícula, vida útil e cancelamento de matrícula.

Questão 48

Por meio do RAB são emitidos o Certificado de Aeronavegabilidade e o Certificado de Manutenção da aeronave, documentos técnicos que devem estar a bordo de toda aeronave civil brasileira. Com relação à certificação de projetos de aeronaves, julgue os

Questão 49

Evidências de projeto, cálculos, análises de engenharia, inspeções e simulações constituem exemplos de maneiras distintas por meio das quais pode ser determinado o cumprimento de requisitos no processo de certificação de aeronave.

Questão 50

A denominada Ordem Técnica Padrão (OTP) é uma norma adotada pela ANAC que contém os requisitos mínimos de desempenho para determinados artigos usados em aeronaves civis.

Questão 51

No processo de validação de certificação de aeronave fabricada no estrangeiro, a ANAC pode dispensar o conhecimento da base de certificação da aeronave, mas deve aplicar o princípio da reciprocidade no trato com as autoridades aeronáuticas e(ou) empresas estrangeiras.

Questão 52

O processo de certificação de aeronave pode ser tipicamente dividido em três fases: projeto conceitual ou pré-requerimento; definição dos requisitos aplicáveis e planejamento do programa; e execução. à vigilância continuada das organizações de produção aeronáuticas.

Questão 53

Todos os detentores de certificado de organização de produção sujeitam-se 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.

Questão 54

Mesmo as organizações que fornecem componentes apenas para um fabricante, e não diretamente ao mercado, necessitam do certificado de organização de produção. Acerca da manutenção de aeronaves e do Maintenance Review

Questão 55

Cabe ao MRB desenvolver um documento que contenha os requisitos iniciais mínimos de manutenção programada, devendo tal documento ser aprovado pela autoridade de aviação civil do país de origem da aeronave.

Questão 56

Caso uma aeronave não possua manual de manutenção do fabricante, ela não poderá ser operada, ainda que apresente instruções para aeronavegabilidade continuada. No que se refere a manutenção, alterações e reconstrução de aeronaves, bem como ao Certificado de Organização de

Questão 57

O COM, emitido pela ANAC, autoriza uma organização de manutenção aeronáutica a executar e aprovar, para retorno ao serviço, determinados serviços de manutenção aeronáutica, conforme classificação e detalhamento definidos pela ANAC em seu certificado.

Questão 58

Uma pessoa pode aprovar o retorno ao serviço de algum artigo que tenha sido submetido a manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração, desde que tal retorno não acarrete mudanças nas limitações operacionais da aeronave, contidas no manual de voo aprovado, conforme requerido em regimento específico. Com base no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) n.º 91, regulamento brasileiro que estabelece regras gerais de

Questão 59

Somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo, entre outros documentos, apólice de seguro ou certificado de seguro válido, exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico.

Questão 60

O referido regulamento cobre uma ampla gama de aspectos operacionais — como a condução de voos, a manutenção e a inspeção de aeronaves —, mas não aborda requisitos de equipamentos e procedimentos de emergência, que são regulados por outra norma. Acerca do RBAC n.º 135, que rege as empresas interessadas em realizar operações comerciais de transporte de passageiros ou carga dentro de determinadas características de operação, julgue

Questão 61

Além do transporte de passageiros com perfil executivo, empresas regidas pelo regulamento em questão podem realizar voos panorâmicos, atender deslocamentos em eventos e, se autorizadas e devidamente equipadas, realizar transporte aeromédico.

Questão 62

O referido regulamento é direcionado para operações com aeronaves que apresentem capacidade para até 9 passageiros no caso dos helicópteros e 19 passageiros no caso dos aviões.

Questão 63

A autorização que permite que o táxi aéreo realize voos como uma linha aérea é do tipo operação regular condicionada.

Questão 64

A utilização de helicópteros para transporte de passageiros distante do litoral, para atendimento de plataformas de petróleo em alto-mar, por exemplo, classifica-se como operação off-shore e requer a verificação de condições para realização de voos sobre grandes extensões de água.

Questão 65

No que se refere ao pessoal de administração, devem ser designadas pessoas para ocupar os cargos, por exemplo, de gestor responsável, diretor de segurança institucional e diretor ou gerente de manutenção. a seguir.

Questão 66

Para VFR noturno, é requerida a iluminação dos instrumentos, assim como a disponibilização de lanternas para a tripulação e a presença de luzes externas (navegação, anticolisão e farol de pouso).

Questão 67

A MEL (minimum equipment list) de uma aeronave específica indica os equipamentos que podem estar inoperantes, por um período limitado, durante a operação da aeronave. No que diz respeito a serviços aéreos especializados, julgue o item seguinte.

Questão 68

Os serviços aéreos especializados são operações mais simples, que requerem menos aprovações e verificações antes de iniciar suas operações comerciais.

Questão 69

As licenças de pessoal são de responsabilidade compartilhada entre a ANAC e o DECEA. Acerca do conjunto de normas, regulamentos e procedimentos da ANAC que regem o licenciamento de pessoal da aviação civil

Questão 70

Aeronaves que possuem peso vazio de até 200 kg e velocidade máxima de até 100 knots não exigem licença da ANAC para serem pilotadas, devendo os interessados obterem habilitação em associações aerodesportivas reconhecidas pelos praticantes.

Questão 71

Para desempenhar atividades AVSEC, é preciso passar por processo de seleção que contemple avaliação de antecedentes. seguir.

Questão 72

O processo de certificação de CIAC ou CTAC, método ordenado que assegura o cumprimento de requisitos regulamentares e garante a segurança operacional no treinamento de pessoal da aviação civil, é estruturado em

Questão 73

Situações de baixa visibilidade ocorrem apenas em voos noturnos ou em voos diurnos dentro das nuvens.

Questão 74

Multas são consideradas incentivo regulatório de natureza financeira. seguir.

Questão 75

O principal documento nacional que trata de infraestrutura aeroportuária é o RBAC n.º 154 – Projeto de Aeródromos.

Questão 76

No Código de Referência de Aeródromo, que oferece um método complexo para inter-relacionar determinadas especificações, o primeiro elemento é uma letra referente ao comprimento básico de pista da aeronave e o segundo elemento é um número baseado na envergadura da aeronave.

Questão 77

O processo de certificação é o meio pelo qual é feita uma avaliação da infraestrutura do lado AR do aeródromo e da capacidade do operador de aeródromo de cumprir os regulamentos técnicos da ANAC, de maneira a preservar a segurança operacional no aeródromo.

Questão 78

O Certificado Operacional de Aeroporto é concedido com prazo de validade definido, devendo, portanto, ser renovado antes do final do prazo.

Questão 79

É uma exigência da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) que os Estados contratantes certifiquem os aeródromos públicos usados para tráfego aéreo regional. seguinte.

Questão 80

A presença incorreta de pessoa na área protegida de uma superfície designada para pouso e decolagem de aeronaves é considerada incursão em pista. No que se refere ao Plano Diretor Aeroportuário (PDIR) e ao seguem.

Questão 81

O código de identificação do aeródromo (CIAD) é transferível, já que, no caso de um aeródromo ser excluído do cadastro, o indicador de localidade fica disponível para ser atribuído a outro aeródromo que venha a ser cadastrado.

Questão 82

A aprovação do PDIR na ANAC é requisito obrigatório para aeródromos que processsem operações regulares, regidas pelo RBAC n.º 121 ou pelo RBAC n.º 129, em aeronaves com mais de 19 assentos ou com capacidade de carga paga acima de 3.400 kg.

Questão 83

O Brasil é pioneiro na certificação e operação de vertiportos, tendo estabelecido, por exemplo, para sua operação as mesmas regras para a operação de helicópteros no que se refere ao ruído. regulação em segurança da aviação civil.

Questão 84

O maior marco da regulação da segurança da aviação civil no Brasil ocorreu em 2010, com a publicação de um novo PNAVSEC, que permitiu uma maior aproximação da indústria com os órgãos públicos.

Questão 85

O primeiro sequestro de aeronave no Brasil ocorreu na década de 70 do século passado e mudou completamente a regulação em aviação civil no país. se seguem.

Questão 86

O Programa de Segurança Aeroportuária deve ser tratado como documento de acesso restrito às pessoas legítimas com necessidade de conhecimento da informação.

Questão 87

Os normativos da ANAC que regulam os processos de certificação AVSEC baseiam-se exclusivamente no Anexo 17 da Convenção de Chicago. AVSEC.

Questão 88

O ciclo de controle de qualidade AVSEC da ANAC inclui a etapa de realização de avaliação de risco AVSEC, por meio da análise de dados de vulnerabilidade e de nível de ameaça.

Questão 89

A inspeção AVSEC corresponde a uma avaliação detalhada de todos os aspectos previstos no PNAVSEC e na regulamentação da ANAC dentro das organizações envolvidas na aviação civil.

Questão 90

No ambiente da aviação civil, a confiabilidade dos registros é uma parte integrante e indissociável dos aspectos de segurança da aviação.

Questão 91

Para fazer frente às responsabilidades de segurança cibernética perante o ambiente da aviação civil, a ANAC instituiu o Comitê de Segurança Cibernética, voltado para os assuntos externos à agência. Com relação a regulação econômica e acompanhamento de

Questão 92

A regulação técnica da ANAC tem como foco principal a questão econômica do setor de aviação civil, para garantir a sustentabilidade do sistema.

Questão 93

Os combustíveis e lubrificantes são responsáveis por mais de um terço dos custos de uma empresa aérea, sendo uma estratégia para fazer frente a esse custo a busca por maior eficiência nas operações. Em relação à autorização para empresas estrangeiras e operadores privados estrangeiros explorar o serviço de transporte

Questão 94

Dada a necessidade de suprir a demanda de rotas internacionais no Brasil, empresas estrangeiras estão dispensadas da constituição jurídica da empresa no país para explorar serviço de transporte internacional em território nacional. No que se refere às regras de alocação e monitoramento do uso

Questão 95

O slot integra o patrimônio da empresa de transporte aéreo, de modo que não é possível a troca de slots entre empresas.

Questão 96

Um aeroporto coordenado (nível 3) é um aeroporto com baixo nível de ocupação da capacidade aeroportuária, nos quais é necessário impedir momentos de ausência de operação. operações de transporte aéreo no Brasil.

Questão 97

A ANAC publica regularmente informações sobre a pontualidade e a regularidade das companhias aéreas, de modo a possibilitar que a sociedade faça escolhas baseadas em dados concretos.

Questão 98

O estabelecimento de tarifas próprias de transporte aéreo pelas companhias aéreas depende de aprovação prévia, periódica, pela ANAC. A respeito da regulação das relações de consumo no transporte

Questão 99

Um dos desafios na regulação econômica do transporte aéreo é equilibrar a defesa direta dos passageiros com sua defesa indireta, a qual significa a flexibilização da regulação para a atração de novas empresas.

Questão 100

A modernização regulatória implementada pela ANAC inclui a diminuição das concessões de aeroportos ao setor privado a partir de 2011.

Questão 101

Em caso de atraso de voo por mais de quatro horas em relação ao horário originalmente contratado, a escolha da forma de compensar o passageiro afetado é do transportador. a seguir.

Questão 102

A Conferência de Economia de Aeroportos e Serviços de Navegação Aérea recomendou 10 princípios-chave para a definição dos preços por serviços aeroportuários, sendo os principais a não discriminação, a relação com custos, a transparência e o controle de cargas.

Questão 103

A regulação econômica de aeroportos é o processo por meio do qual o Estado intervém nas decisões de oferta de infraestrutura aeroportuária. os próximos itens.

Questão 104

Cabe à Comissão Especial de Licitação avaliar o cumprimento de todas as exigências editalícias.

Questão 106

Com a concessão do aeroporto, a titularidade do serviço público é transferida ao vencedor do certame. a seguir.

Questão 107

A remuneração das concessionárias é composta de receita tarifária e receita não tarifária.

Questão 108

Disponibilidade de equipamentos é um dos indicadores de qualidade do serviço exigidos dos aeroportos da faixa 1A, que são os aeroportos de maior movimentação de passageiros do país. No que concerne a investimentos e obras nos contratos de

Questão 109

Um dos deveres da concessionária é solicitar prévia autorização da ANAC para a realização de adequações na infraestrutura aeroportuária que reduzam, de forma significativa, a oferta da infraestrutura.

Questão 110

Segundo o TCU, apenas a administração, de forma direta, pode realizar obra pública, que é toda construção de bem público. o item que se segue.

Questão 111

Dos maiores aeroportos em movimentação de passageiros no Brasil, apenas o Aeroporto do Santos Dumont continua sob operação da INFRAERO. subsecutivos.

Questão 112

A abordagem não linear de modelos de acidentes considera que a ocorrência destes é resultado de uma série de eventos que interagem sequencialmente, sendo possível a prevenção dos acidentes por meio da eliminação de uma das causas na sequência.

Questão 113

O modelo de acidente por ressonância funcional (FRAM) busca eliminar a variabilidade para entender como os acidentes em aviação ocorrem e evitar resultados inesperados. (Universal Safety Oversight Audit Program) da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

Questão 114

Apesar de todos os Estados-membros possuírem soberania sobre o espaço aéreo de seu território, eles devem estar sujeitos a atividades de monitoramento contínuo pela OACI, sendo tal sujeição um dos princípios que embasa o programa USOAP. Acerca da governança da segurança operacional, especialmente no que se refere ao Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR) e ao Plano Nacional de

Questão 115

Entre os objetivos do PNSO está o aperfeiçoamento da capacidade de supervisão da segurança operacional do Estado brasileiro.

Questão 116

O PSO-BR adotou um modelo de segurança compartilhada entre a ANAC e a Presidência da República.

Questão 117

Os CSTs envolvem múltiplas partes interessadas, como companhias aéreas e autoridades reguladoras, mas não contemplam os fabricantes de aeronaves a fim de garantir a manutenção do sigilo industrial. No que se refere ao Sistema de Gerenciamento da Segurança

Questão 118

A adoção da estrutura do SGSO é obrigatória para grandes prestadores de serviço que realizem operações complexas, não sendo tal sistema aplicável a instituições de menor porte.

Questão 119

O SGSO busca reduzir proativamente os riscos de segurança, a fim de evitar acidentes e incidentes de aviação.

Questão 120

A criação de planos detalhados que abordem tanto os cenários de emergência quanto as ações a serem tomadas está entre os elementos do planejamento de resposta a emergências.

Gabarito (C/E)

Formato: número + letra (C ou E).

1 E	31 E	61 C	91 C
2 E	32 C	62 E	92 E
3 E	33 E	63 E	93 C
4 E	34 C	64 C	94 E
5 C	35 C	65 E	95 E
6 E	36 E	66 C	96 E
7 C	37 E	67 C	97 C
8 C	38 C	68 C	98 E
9 C	39 E	69 C	99 C
10 E	40 C	70 E	100 E
11 C	41 C	71 C	101 E
12 E	42 C	72 C	102 E
13 C	43 E	73 E	103 C
14 C	44 E	74 C	104 C
15 C	45 C	75 C	106 E
16 E	46 C	76 E	107 C
17 C	47 E	77 C	108 E
18 E	48 E	78 E	109 C
19 E	49 C	79 E	110 E
20 C	50 C	80 C	111 C
21 E	51 E	81 E	112 E
22 C	52 E	82 C	113 E
23 C	53 C	83 E	114 C
24 C	54 E	84 C	115 C
25 C	55 C	85 E	116 E
26 E	56 E	86 C	117 E
27 C	57 C	87 E	118 E
28 E	58 E	88 C	119 C
29 C	59 C	89 E	120 C
30 E	60 E	90 C	