



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ)

Concurso Público

2.ª Etapa

CURSO DE FORMAÇÃO PROFISSIONAL PARA CANDIDATOS AO CARGO DE ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

LEIA COM ATENÇÃO AS INSTRUÇÕES ABAIXO.

- 1 **Confira atentamente se os seus dados pessoais, transcritos acima, coincidem com o que está registrado na sua folha de respostas. Em seguida, verifique se este caderno de prova contém a quantidade de itens indicada em sua folha de respostas.** Caso o caderno esteja incompleto, tenha qualquer defeito 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:
Melindres arrasam as melhores plantações de amizades.
- 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.

AGENDA (datas prováveis)

- I **2/12/2011**, após as 18 h (horário de Brasília) – Gabaritos oficiais preliminares da prova objetiva: Internet — www.cespe.unb.br/concursos/antaq2011.
- II **2 e 3/12/2011** – Recursos (prova objetiva): exclusivamente no Sistema Eletrônico de Interposição de Recurso, Internet, mediante instruções e formulários que estarão disponíveis nesse sistema.

OBSERVAÇÕES:

- Não serão conhecidos 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 da sua prova objetiva.

PROVA OBJETIVA

Tendo em vista que a concorrência entre portos baseia-se, entre outros critérios, no valor diferenciado da tarifa, julgue os itens a seguir, relativos às tarifas portuárias.

- 1 O recolhimento da tarifa de utilização da infraestrutura terrestre é de responsabilidade do proprietário da mercadoria, devendo ser efetuado em reais por tempo de armazenagem.
- 2 Os serviços de praticagem, que compreendem os serviços referentes à condução da embarcação no porto, são cobrados juntamente com a tarifa de utilização do acesso aquaviário.
- 3 As tabelas de tarifas portuárias são reajustadas mediante autorização expressa da ANTAQ à administração portuária, estando suas vigências sujeitas a homologação do Conselho de Autoridade Portuária.
- 4 Na maioria dos casos, as tabelas de tarifa portuária estão organizadas para atender à cobrança de facilidades oferecidas pelos portos, como a utilização do acesso aquaviário, das instalações de acostagem e da infraestrutura terrestre.

Considerando a história da atividade portuária no Brasil, especialmente no que se refere às iniciativas do setor privado e às ações governamentais, julgue os itens que se seguem.

- 5 A administração portuária, antes de ser entregue pelo Estado à Empresa de Portos do Brasil S.A. (PORTOBRAS), era realizada pelo Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis.
- 6 A Lei n.º 8.630/1993, denominada Lei de Modernização dos Portos, introduziu o conceito de autoridade portuária e, como elementos obrigatórios do sistema portuário, o conselho de autoridade portuária, os operadores portuários e os órgãos gestores de mão de obra (OGMOs).
- 7 A melhoria progressiva da eficiência operacional e empresarial em todo o sistema portuário implementado pelos órgãos gestores de mão de obra (OGMOs) foi alcançada por meio da implantação das capatazias.
- 8 A concessão, em 1888, da exploração comercial do porto de Santos à iniciativa privada marcou o início da Era das Concessões.

Considerando a Lei n.º 8.630/1993 e suas alterações, julgue os itens que se seguem, a respeito da organização portuária.

- 9 Admitem-se duas modalidades de exploração de terminais portuários: a de uso público e a de uso privativo.
- 10 Se a titularidade do domínio útil do terreno de terminal portuário for do próprio interessado na exploração da instalação portuária, a outorga para a construção e exploração dessa instalação prescindirá de autorização da ANTAQ.
- 11 A administração da exploração do porto organizado pode ser exercida somente por entidades de direito público, ao passo que a das demais instalações portuárias pode ser exercida por entidades de direito público ou privado.
- 12 As instalações portuárias são instalações utilizadas na movimentação de passageiros ou cargas, excluídas aquelas empregadas na armazenagem de cargas, denominadas estações aduaneiras.
- 13 Para que seja considerado porto organizado, é necessário que o porto seja concedido ou explorado pela União e esteja sob a jurisdição de uma autoridade portuária.

A respeito do OGMO, entidade de utilidade pública sem fins lucrativos, constituída pelos operadores portuários em cada porto organizado com a finalidade exclusiva de gerir a mão de obra empregada no trabalho portuário, julgue os próximos itens.

- 14 O operador portuário responde perante o OGMO pelas contribuições não recolhidas.
- 15 A administração do porto deve responsabilizar o OGMO pelos danos culposamente causados pelo operador portuário à infraestrutura, às instalações e aos equipamentos portuários.
- 16 A estrutura organizacional do OGMO é composta por uma diretoria executiva e por um conselho de supervisão, cujos membros são indicados pela diretoria da ANTAQ.
- 17 É competência do OGMO promover o treinamento e a habilitação profissional do trabalhador portuário.

Com relação às competências da administração do porto, julgue os itens a seguir.

- 18 Compete à administração do porto, por ato simples, estabelecer o horário de funcionamento do porto bem como as jornadas de trabalho no cais de uso público.
- 19 É competência da administração do porto, por atos compostos com a autoridade marítima, estabelecer e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto.

A busca da melhoria na eficiência operacional e empresarial dos portos e a participação da iniciativa privada nos investimentos portuários são diretrizes introduzidas pela Lei dos Portos. A respeito desse assunto, julgue os itens subsequentes.

- 20 O prazo do contrato de arrendamento, que é de, no máximo, cinquenta anos, prorrogável uma única vez por igual período, é definido pela ANTAQ e deve constar no edital de licitação.
- 21 O arrendamento à iniciativa privada de áreas dentro dos limites da poligonal dos portos organizados é uma forma de estimular investimentos privados no setor portuário.
- 22 Cabe à ANTAQ celebrar o contrato de arrendamento de área em porto organizado com o interessado na exploração da área.
- 23 No plano de desenvolvimento e zoneamento, as áreas e instalações portuárias suscetíveis de arrendamento são individualizadas para serem consideradas no programa de arrendamento a ser elaborado pela administração do porto.
- 24 O programa de arrendamento de instalações portuárias deve ser submetido à ANTAQ, que o incorporará ao Plano Geral de Outorga.

Sabendo que Constituição Federal de 1988 (CF) confere ao Estado a competência normativa e regulativa da atividade econômica, julgue os próximos itens, relativos à regulação do subsetor portuário.

- 25 A regulação econômica dos portos públicos justifica-se pelo estímulo à competição, promovido por meio do monitoramento das tarifas e políticas de preço.
- 26 A exploração dos terminais de uso privativo não sofre interferência do poder público no que se refere a regulamentação, supervisão e normatização.

A respeito da ANTAQ, julgue os seguintes itens.

- 27 No âmbito internacional, compete à ANTAQ representar o Brasil junto a organismos internacionais de navegação e em convenções, acordos e tratados sobre transporte aquaviário.
- 28 A regulação da atividade portuária é atribuição legal da ANTAQ, à qual também compete executar atividades agrupadas nos seguintes processos-tipo: construção de terminais, monitoração, fiscalização e informação.

O exercício da fiscalização compreende procedimentos de averiguação, auditoria e inspeções necessárias à apuração da verdade material dos fatos investigados ou à instauração de processos administrativos. Acerca desse assunto, julgue os itens a seguir.

- 29 Os procedimentos de fiscalização, pela ANTAQ, das atividades desenvolvidas pela administração portuária na exploração de portos públicos devem ser expressos em portarias publicadas pela Secretaria Especial de Portos.
- 30 Fiscalizações eventuais são ações de monitoramento caracterizadas por programação não permanente e eventualmente induzidas por fatos novos de importância para a exploração do porto.

Julgue os itens subsequentes, relativos à natureza e movimentação de cargas nos portos brasileiros.

- 31 A maior parte da movimentação de granéis sólidos alimentares ocorre nos cais privados, ao passo que a de granéis sólidos minerais ocorre em terminais portuários públicos.
- 32 Os principais terminais para o transporte de granéis líquidos não alimentares são o de Santos – SP e o de Paranaguá – PR.
- 33 Entende-se por granéis sólidos as cargas a granel, granulares ou pulverulentas, que são transportadas sem qualquer embalagem, tomando a forma do local onde são acomodadas.

Julgue os itens seguintes, referentes a obras e equipamentos portuários.

- 34 As obras nas vias de acesso marítimo são implantadas e mantidas por meio de serviço que consiste em limpeza, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo de rios, lagos, mares, baías e canais.
- 35 O equipamento portuário denominado descarregador de navio ou *ship unloader* é um equipamento de pequeno porte utilizado sobre embarcação para a movimentação de cargas mais leves de uma maneira mais rápida e ágil, e que serve à operação de desembarque de granéis sólidos.
- 36 O cais de peso com plataforma consiste em um conjunto de estacas verticais e inclinadas, que é comparado a um paliteiro, com suas cabeças ligadas por vigas e lajes a caixões preenchidos com concreto e sobre os quais se constrói o estrado do cais em vigas e lajes de concreto armado.

Considerando a atuação da ANTAQ na regulamentação ambiental, julgue o próximo item.

- 37 Cabe à ANTAQ fomentar a inserção, nos instrumentos de outorga, de dispositivos referentes ao cumprimento de requisitos ambientais e acompanhar e fiscalizar sua eficiência e eficácia.

Com relação aos principais impactos ambientais decorrentes da atividade portuária, julgue os itens a seguir.

- 38 Na fase de operação do porto, a realização de atividades geradoras de resíduos sólidos e a utilização da água de lastro não produzem impactos ambientais.
- 39 Na construção de uma instalação portuária, as obras de dragagem podem produzir modificações de morfologia dos regimes hidráulicos e modificação da biota local.

Julgue os próximos itens, relativos à gestão ambiental portuária.

- 40 A auditoria ambiental é um instrumento que permite avaliar o grau de poluição ambiental.
- 41 A governança ambiental é o instrumento de comando e controle utilizado na implantação e manutenção efetiva da qualidade ambiental das instalações portuárias.

Considerando a legislação internacional específica para meio ambiente portuário e marítimo, julgue o item que se segue.

- 42 A Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios — MARPOL 73/78 — estabelece regras de prevenção contra o vírus da *influenza* aviária.

Com relação a cargas perigosas no porto, julgue o item a seguir.

- 43 É importante que os portos disponibilizem, em suas zonas primárias, uma área especial tanto para a segregação e armazenagem de cargas perigosas quanto para reparos de vazamentos em contêineres com carga IMO.

Considerando o disposto no Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias, julgue o próximo item.

- 44 O ISPS (*International Ship and Port Security*) CODE, código internacional de classificação ocupacional, tem como objetivo garantir a saúde do trabalhador portuário nos portos que mantenham comércio marítimo internacional de longo curso.

Julgue os itens a seguir, relativos ao contexto histórico da navegação no Brasil.

- 45 De 1530 a 1650, Portugal explorou três grandes rotas marítimas: a rota do Cabo, a rota do Caribe e a rota do Brasil.
- 46 D. João VI, ao editar a Carta Régia, permitiu a abertura dos portos brasileiros às nações amigas, o que possibilitou o comércio com a Inglaterra e com a França.
- 47 Em 1816, foi estabelecido, mediante decreto, que o comércio de cabotagem deveria ser feito exclusivamente por embarcações nacionais.
- 48 O transporte marítimo do Brasil voltou a ser monopólio de Portugal com o retorno forçado de D. João VI à antiga metrópole.
- 49 Após o fim do acordo comercial que concedia privilégios aos produtos ingleses que entravam no Brasil, o Parlamento britânico aprovou a Bill Aberdeen, lei que dava à Marinha de Guerra inglesa o direito de perseguir e aprisionar navios negreiros no Atlântico.
- 50 O Tratado de Tordesilhas, acordo bilateral entre Portugal e França, foi homologado pela autoridade internacional reconhecida na época, o rei de Portugal.
- 51 Corso e pirataria consistem em ações de ataque contra embarcações.

Com relação ao contexto histórico da construção naval no Brasil, julgue os itens que se seguem.

- 52 A criação, pelo governo brasileiro, da empresa de navegação Lloyd Brasileiro teve como objetivo manter o controle do transporte de cargas do mercado externo, por meio da priorização da importação dos produtos industrializados.
- 53 A Companhia Nacional de Navegação Costeira, no início do período que sucedeu a primeira Grande Guerra, conseguiu, junto ao governo, a aprovação de leis de incentivo, que compuseram o chamado Plano Naval Wenceslau Braz, baseado no seguinte tripé: carvão, siderurgia e construção naval.
- 54 Com o desenvolvimento tecnológico e o investimento no transporte marítimo que ocorreram no período entre a I e a II Grande Guerra, implantou-se, no Brasil, uma indústria naval sólida e duradoura.
- 55 O Barão de Mauá deu início à indústria naval brasileira, inaugurando os estaleiros da Companhia Ponta de Areia em Niterói.
- 56 Atendendo ao pedido do governo, o Barão de Mauá criou, em 1852, a Cia. de Navegação a Vapor no rio Amazonas, com direitos de navegação exclusivos por trinta anos.
- 57 Na Guerra do Paraguai, a armada brasileira foi essencial para controlar o tráfego na bacia do Prata, apesar da redução expressiva da frota brasileira no final do conflito.

Julgue os itens subsequentes, a respeito da política de desenvolvimento da indústria naval brasileira na segunda metade do século XX.

- 58 A liberação do transporte aquaviário de longo curso significou a exposição dos armadores brasileiros à concorrência internacional, mantendo-se as chamadas conferências de fretes.
- 59 A regulação internacional da navegação foi realizada pela Convenção das Nações sobre a Lei dos Mares e pelas convenções da Organização Marítima Internacional.
- 60 A lei que regula a navegação determina que a navegação de cabotagem, de apoio portuário e marítimo, é restrita às empresas brasileiras de navegação, com afretamento de embarcações estrangeiras sujeito a prévia aprovação.
- 61 Atualmente, a idade média da frota nacional de petroleiros é de vinte e seis anos, para um expectativa de vida de trinta anos.
- 62 A Lei do Fundo de Marinha Mercante e o Plano Naval Wenceslau Braz foram os pontos de partida para a política de desenvolvimento da indústria naval.

Considerando a base legal do transporte aquaviário no Brasil, julgue os próximos itens.

- 63 A CF determina que compete privativamente à União legislar sobre regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial.
- 64 A CF dispõe acerca do ordenamento dos transportes aéreo, aquático e terrestre, porém o uso de embarcações e respectivos limites de transporte ainda serão regulamentados.
- 65 Segundo dispositivo legal pertinente ao assunto, compreende-se como armador somente a pessoa jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua utilização, pondo-a ou não a navegar por sua conta.
- 66 Tanto o armador como a empresa de navegação são obrigados a ter registro no Tribunal Marítimo.
- 67 A navegação internacional é exclusivamente de longo curso.
- 68 Os tipos de navegação são: marítima, cabotagem, apoio portuário, apoio marítimo, fluvial e lacustre.

Julgue os itens a seguir, referentes à atividade econômica do transporte aquaviário brasileiro.

- 69 As principais características dos navios são: deslocamento, peso leve, peso bruto, arqueação bruta, arqueação líquida, largura, potência e velocidade.
- 70 Na navegação de longo curso, incluem-se entre os materiais classificados como carga de projeto: engradados, feixes e chapas de aço.
- 71 O transporte de gás liquefeito de petróleo deve ser feito em tanques não estruturados e pressurizados.
- 72 Os navios que transportam granel líquido são classificados por tamanho; o maior navio é o ULCC (*ultra large crude carrier*), e o menor, o *handysize*.
- 73 As dimensões principais dos navios são: comprimento, boca, calado e pé-de-piloto.

Com referência à regulação do mercado do transporte aquaviário no Brasil, julgue os itens seguintes.

- 74 Os fretes de transporte de graneis sólidos são considerados de alta volatilidade e os fretes de transporte de carga geral são considerados de baixa volatilidade; além disso, ambos são determinados por leis de mercado.
- 75 Conforme disposto em norma legal, a navegação de cabotagem é a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando-se exclusivamente a via marítima.
- 76 Em alguns casos, o afretamento de embarcações estrangeiras para o transporte de cabotagem é permitido na legislação brasileira.
- 77 As embarcações estrangeiras somente poderão participar da navegação de apoio portuário quando afretadas por empresas brasileiras de navegação.
- 78 A dragagem para a regularização da navegabilidade marítima e hidroviária é considerada um caso especial de navegação de apoio portuário.
- 79 O transporte de graneis sólidos tem como uma de suas características atender o mercado *spot*.
- 80 Em termos legais, a navegação interior é definida como sendo a realizada em hidrovias interiores, exclusivamente em percurso nacional.