



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ)

Concurso Público

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

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:

O nosso caráter é o resultado da nossa conduta.

- 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 23/11/2009**, após as 19 h (horário de Brasília) – Gabaritos oficiais preliminares da prova objetiva: Internet – www.cespe.unb.br.
- II 24 e 25/11/2009** – Recursos (prova objetiva): exclusivamente no Sistema Eletrônico de Interposição de Recurso, Internet, mediante 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.

PROVA OBJETIVA

No início da imigração, ainda no século XIX, as viagens eram feitas a vela e duravam cerca de sessenta dias, dependendo das condições climáticas. Já a bordo de navios a vapor, as viagens duravam, em média, vinte dias. Os imigrantes alojados em porões ficavam à mercê de doenças contagiosas, havendo muitos óbitos durante o percurso. O transplante de povos, expressão empregada pelo antropólogo Darcy Ribeiro, acontecia principalmente pelo porto de Santos, associado aos trens da recém-inaugurada São Paulo Railway, para subida da serra.

Internet: <www.cantinaroperto.com.br> (com adaptações).

Considerando o texto acima e aspectos da evolução histórica da atividade portuária no Brasil, julgue os itens que se seguem.

- 1 A regulação da construção de docas por particulares, seguida da normatização de concessão à exploração de portos, datada da segunda metade do século XIX, tem suas raízes na evolução do intercâmbio marítimo.
 - 2 A partir da constatação de que o desenvolvimento econômico paulista dependia do crescimento do porto de Santos, o governo imperial tomou para si a responsabilidade de exploração comercial desse porto e, em 1888, promoveu, com recursos próprios, melhorias significativas em sua infraestrutura.
- A organização administrativa da atividade portuária sofreu, ao longo das últimas cinco décadas, alterações estruturais significativas. A participação do Estado nessa administração, seja de forma direta ou indireta, relaciona-se a circunstâncias político-econômicas vigentes em cada período histórico. A respeito desse assunto, julgue os próximos itens.
- 3 O modelo constituído por uma empresa *holding* para todos os portos e todas as hidrovias, em que, ligados a essa empresa, estejam os portos públicos direta e indiretamente administrados pela União, representa fidedignamente a época em que foi praticado, a fase ditatorial, na década de 60 do século passado.
 - 4 Da administração sistêmica do subsetor portuário, representada pela estrutura administrativa praticada ao tempo da Empresa de Portos do Brasil S.A. (PORTOBRÁS), permaneceram as companhias docas em operação nos portos de um estado da região Norte, quatro estados da região Nordeste e três da região Sudeste.
 - 5 Diante da escassez de recursos materiais, humanos e institucionais, no início da década passada, a União firmou convênios de descentralização com as companhias docas existentes, vinculando as administrações das atividades portuárias e hidroviárias àquelas docas.

A Lei dos Portos — Lei n.º 8.630/1993 — alterou o ambiente institucional do sistema portuário e introduziu reformas no vislumbre da modernização portuária. Acerca do conhecimento desse instrumento legal e da organização portuária, julgue os itens a seguir.

- 6 A estrutura construída e aparelhada para atender às necessidades da navegação, da movimentação de passageiros ou da movimentação e armazenagem de mercadorias é denominada instalação portuária. As instalações portuárias podem ser do tipo porto organizado, quando são exploradas pela União; ou do tipo terminal portuário, também conhecido por instalação portuária de uso privativo, quando concedido pela União.
- 7 A orientação estratégica para o deslanche do processo de modernização portuária baseia-se, entre outros, no cerceamento da competitividade entre os terminais portuários, na melhoria da eficiência operacional do sistema portuário, bem como na participação de capital privado nos investimentos portuários.
- 8 A administração da exploração de terminais portuários de uso público pode ser exercida tanto por uma entidade de direito público como por uma de direito privado.
- 9 O operador portuário privado foi elemento legalmente introduzido com a Lei dos Portos, no vislumbre do estabelecimento da competição no âmbito do porto organizado.
- 10 A legislação define como imprescindível a intervenção de operadores portuários nos casos em que as embarcações forem empregadas no abastecimento de aguada, combustíveis e lubrificantes à navegação, considerando o caráter perigoso dessas operações.
- 11 O órgão gestor de mão de obra (OGMO) do trabalho portuário é uma entidade de utilidade pública, sem fins lucrativos, constituída pelos operadores portuários em cada porto organizado, tendo como finalidade exclusiva a gestão da mão de obra do trabalho portuário.
- 12 A respeito da prestação de serviços por trabalhadores portuários, a Lei dos Portos dispõe sobre funções específicas por categoria, inibindo o exercício de outras funções que não aquelas destinadas à sua categoria durante a operação de carga ou descarga de um navio, sob o risco de ser caracterizado desvio de função.
- 13 A atividade de fiscalização da movimentação de mercadorias nos porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação é de responsabilidade do estiva.
- 14 A contratação de qualquer trabalhador portuário com vínculo empregatício a prazo indeterminado só é possível entre os trabalhadores portuários avulsos registrados no OGMO.

A execução da atividade administrativa e de otimização da exploração do porto organizado (serviços e infraestrutura) é de competência da Administração do Porto e do Conselho de Autoridade Portuária (CAP), cujos vínculos, regulatório e fiscalizador, são exercidos pela ANTAQ. A respeito da composição e atuação desses elementos institucionais, julgue os itens subsequentes.

- 15 Na atuação funcional do CAP, prevalece a vontade individual de seu presidente, pessoa indicada pela ANTAQ, em sua esfera de atuação.
- 16 O CAP é composto por dezesseis membros organizados em blocos, nos quais se agrupam os representantes do poder público, dos operadores portuários, dos trabalhadores portuários e dos usuários dos serviços portuários.
- 17 Como consequência da avançada estrutura administrativa e financeira do CAP, é legalmente prevista a provisão de apoio técnico e administrativo necessário à Administração do Porto por esse conselho.
- 18 Uma das competências por ato simples da Administração do Porto é organizar e regulamentar a guarda portuária, atividade que pode ser legalmente executada por empresa terceirizada.
- 19 As competências da Administração do Porto por atos compostos são classificadas como aquelas tomadas em conjunto com a autoridade marítima ou com a autoridade aduaneira. É exemplo de competência por ato composto com a autoridade marítima a organização e sinalização dos fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas, na área do porto.

A Lei dos Portos introduziu, no setor portuário, reformas de modernização que tinham, entre suas diretrizes, a busca da melhoria progressiva da eficiência operacional e empresarial e a participação da iniciativa privada nos investimentos portuários. Uma das formas de captar esses investimentos privados foi por meio da promoção de arrendamentos dentro dos limites das áreas dos portos organizados. Com relação às competências e à atuação da ANTAQ nos processos de arrendamentos portuários, julgue o seguinte item.

- 20 É competência da ANTAQ estabelecer critérios e acompanhar a execução dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias, identificando eventuais irregularidades e propondo medidas corretivas.

O ambiente portuário possui estruturas e equipamentos próprios daquela área, com definições e funções específicas que precisam ser conhecidas por aqueles envolvidos no trabalho de fiscalização e regulação da atividade portuária. Acerca das obras e dos equipamentos que compõem um porto, julgue os itens que se seguem.

- 21 As obras de acostagem realizadas em locais naturalmente protegidos das marés e dos ventos, como baías, definem a construção de porto do tipo mar aberto.
- 22 Caso uma embarcação proveniente de área endêmica de determinada doença precise aguardar a liberação da autoridade sanitária para atracar no porto, que, conforme recomendação, deve ser dada após inspeção a bordo, a embarcação deverá ficar em fundeadouro.
- 23 Os contêineres, recipientes construídos de material resistente e destinados a proporcionar o transporte de mercadorias com segurança e inviolabilidade, são considerados unidades de carga comumente encontradas na área portuária.

No ambiente portuário, são ofertados diversos serviços por diferentes atores que se inter-relacionam de modo a compor uma estrutura logística, que constitui o porto. Diante dessa multiplicidade de atividades, é necessário que haja eficiente coordenação, pautada em modelos administrativos, sendo que tudo isso acarreta custos, que também devem ser avaliados e acompanhados. A respeito da logística de portos, julgue os próximos itens.

- 24 O ente legalmente encarregado de exercer a coordenação das atividades portuárias realizadas no porto é o CAP, que exerce a função de autoridade portuária, e a quem cabe regular as atividades exercidas no porto, prover a infraestrutura básica e operacional, além de prover serviços condominiais.
- 25 Com relação a tarifas portuárias, cabe à Administração do Porto a fixação dos valores e a arrecadação das tarifas, mas é competência da ANTAQ promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes. Esses estudos, por sua vez, são subsídios para a aprovação das propostas de reajuste de tarifas encaminhadas pelas administrações portuárias à ANTAQ.

Acerca de regulação do setor portuário, julgue os itens a seguir.

- 26 No caso da exploração dos terminais de uso privativo, o fato de não apresentarem a natureza de serviços públicos exime o poder público da responsabilidade de exercer a sua regulamentação, supervisão e normatização.
- 27 No âmbito internacional, compete à ANTAQ representar o Brasil nos organismos internacionais de navegação e em convenções, acordos e tratados sobre transporte aquaviário, observadas as diretrizes do ministro de Estado dos Transportes e as atribuições específicas dos demais órgãos federais.

A respeito da capacidade operacional e da estrutura organizacional da ANTAQ, julgue os itens subsequentes.

- 28** A ANTAQ é composta pela sede e pelo foro no Distrito Federal, além das unidades administrativas regionais localizadas em todas as unidades federativas do Brasil.
- 29** Na estrutura organizacional da agência, as superintendências de processos organizacionais são divididas, de forma geral, em três blocos: a superintendência de portos, a superintendência de navegação e a superintendência de administração e finanças.

O exercício da fiscalização compreende procedimentos de averiguação, auditoria, inspeção de instalações, equipamentos, documentos, dados e outros instrumentos que possam fornecer subsídios de natureza técnica, operacional, econômico-financeira, jurídica e contábil necessários à apuração da verdade material dos fatos investigados ou à instauração de processos administrativos. No que se refere às atividades e aos procedimentos de fiscalização de competência da ANTAQ, julgue os itens a seguir.

- 30** As fiscalizações regulares são definidas como ações de monitoramento, caracterizadas por programação permanente de atividades planejadas, rotineiras e periódicas.
- 31** Considere que uma equipe de fiscalização da ANTAQ tenha realizado uma vistoria *in loco*, detectando algumas irregularidades no que tange à observância dos aspectos de proteção ao meio ambiente na exploração de determinado espaço portuário. Nessa situação, a fim de esclarecer os fatos e responsabilizar os culpados, é oportuno solicitar à Administração Portuária a cópia do contrato de arrendamento da área em questão.
- 32** No exercício da atividade fiscalizadora, é necessária a autorização formal, por meio de ofício, da autoridade portuária, para o ingresso dos fiscais da ANTAQ nos ambientes e equipamentos portuários, sendo à Autoridade Portuária facultada a definição do horário em que se permite a entrada desses fiscais, conforme a movimentação na área portuária.
- 33** Considere que, em uma atividade de fiscalização rotineira, uma equipe de fiscais da ANTAQ tenha verificado que a administração portuária jamais submeteu ao CAP o horário de funcionamento do porto, tampouco as jornadas de trabalho no cais público. Nessa situação, cabe apenas uma advertência, uma vez que não há subsídio legal no qual se possa enquadrar essa irregularidade como infração.

Quando a União descentraliza a prestação de serviços públicos e a transfere a terceiros, o Estado fica obrigado a criar normas para a adequada prestação desses serviços. A respeito da delegação no subsector portuário, julgue os itens que se seguem.

- 34** Quando se trata de outorga de exploração de infraestrutura de transporte público e de prestação de serviços de transporte associados à exploração da infraestrutura, tal outorga deve ser feita sob a forma de concessão.
- 35** Suponha que no contrato de concessão de determinado porto organizado tenha sido definido como prazo original o período de quinze anos. Nesse caso, o prazo máximo de concessão desse porto ao concedido será de até trinta anos.

Um das hipóteses para explicar a incidência de ataques por tubarão na costa do estado de Pernambuco é o impacto ambiental causado pela construção do Porto de Suape, incluindo a destruição de vastas áreas de manguezal, aterros e até mesmo o desvio do curso de dois rios, o Ipojuca e o Merepe. Como essa área era relativamente virgem, é provável que fosse frequentada por fêmeas do tubarão cabeça-chata como área de parto, já que é comum nessa espécie o hábito de parir os seus filhotes em regiões estuarinas. Com a degradação ambiental verificada na área, é provável que um número maior de fêmeas dessa espécie tenha passado a se deslocar para o estuário mais próximo, o do rio Jaboatão, localizado ao norte, o qual desemboca nas praias da região metropolitana do Recife, onde ocorreram todos os ataques de tubarão. A captura de fêmeas prenhes de cabeça-chata no estuário do Jaboatão, com seus filhotes a termo, parece confirmar essa hipótese. Além disso, ao que tudo indica, os navios parecem exercer uma ação atrativa sobre os tubarões, aumentando a probabilidade de que eles se aproximem da praia.

Internet: <www.comciencia.br> (com adaptações).

Com base no texto acima, julgue os itens a seguir, com relação às consequências ambientais das intervenções produzidas pelas instalações portuárias.

- 36** A instalação portuária mencionada no texto provocou uma modificação da morfologia da costa.
- 37** O texto descreve impactos da fase de construção de uma instalação portuária, bem como da fase de operação do porto.
- 38** As instalações portuárias, como a do Porto de Suape, promovem apenas intervenção no ambiente biofísico, inexistindo interferência na dinâmica social e econômica da região.
- 39** O licenciamento ambiental é ineficaz para prever o tipo de situação descrito no texto.
- 40** Ainda que as consequências sobre a população de tubarões não pudessem ter sido minuciosamente descritas antes da instalação portuária, com base em mínimas suspeitas, o princípio da precaução poderia ter sido aplicado.

De modo a otimizar o uso dos recursos naturais e obter um melhor resultado no trato com o meio ambiente, os portos devem implementar e desenvolver um sistema de gestão ambiental. A esse respeito, julgue os itens que se seguem.

- 41** O sistema de gestão ambiental deve restringir-se aos recursos tecnológicos, excluindo-se o tratamento dos recursos humanos.
- 42** Todo porto organizado deve gerenciar os resíduos produzidos por ele ou provenientes das embarcações, segregando-os adequadamente até sua destinação final.
- 43** As águas captadas pelos navios e armazenadas em tanques específicos para dar estabilidade à sua navegação devem, em condições normais, ser alijadas a cinquenta milhas náuticas da costa.
- 44** A água de lastro não deve, em hipótese nenhuma, ser tratada a bordo.
- 45** Os itens do plano específico de contingência à *influenza* de um porto incluem: medidas de execução para o caso suspeito e procedimentos para caso suspeito identificado a bordo de embarcação.

A ANTAQ, órgão regulador do transporte aquaviário nacional, integra a administração federal indireta e está submetida ao regime autárquico especial. Entre as finalidades da ANTAQ estão implementar, em sua área de atuação, as políticas formuladas pelo Ministério dos Transportes e pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte e garantir a movimentação de pessoas e bens na área em que atua. A respeito desse assunto, julgue os itens a seguir.

- 46** Os princípios e diretrizes que regem a ANTAQ estão estabelecidos na Lei n.º 10.233/2001, onde consta como finalidade da instituição a implementação de todas as políticas formuladas pelo Ministério dos Transportes e pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte.
- 47** Entende-se que a garantia da modicidade nos fretes e tarifas sobre a movimentação de cargas e pessoas seja um instrumento para impedir situações que configurem competição imperfeita.
- 48** É competência da Superintendência de Navegação Marítima e de Apoio da ANTAQ o estabelecimento de diretrizes para a execução da fiscalização pelas unidades administrativas regionais, no âmbito da navegação marítima e de apoio.
- 49** Os pedidos de autorização para operar com empresas brasileiras de navegação são analisados pela Gerência de Outorga da Navegação Marítima e de Apoio, sendo legalmente admitidas as modalidades de parceria público-privada e de permissão.
- 50** O descumprimento de qualquer dos termos ou condições expressos no termo de autorização das empresas brasileiras de navegação acarreta a possibilidade de aplicação de uma das seguintes sanções: advertência, multa, suspensão, cassação e(ou) declaração de inidoneidade.
- 51** A Gerência de Fiscalização da Navegação Marítima e de Apoio tem ampla liberdade para lavrar autos de infração ou celebrar termo de ajuste de conduta.
- 52** A dragagem constitui uma atividade de apoio portuário cuja solicitação para realização deve ser analisada e autorizada pela Gerência de Afretamento da Navegação Marítima e de Apoio.
- 53** A tomada de decisão acerca das propostas de acordos internacionais no que se refere ao transporte aquaviário é de competência da Gerência de Desenvolvimento e Regulação, sendo, para isso, ouvida a Superintendência de Navegação Marítima e de Apoio.
- 54** Entre os convênios estabelecidos pela Gerência de Desenvolvimento e Regulação, o firmado com o comando do controle naval do tráfego marítimo concede acesso à ANTAQ a informações acerca do percurso de qualquer embarcação em águas brasileiras.

O setor da navegação é regulado pela ANTAQ, mas também está sujeito à regulação de diversos órgãos nacionais e às determinações de acordos e convênios internacionais dos quais o Brasil é signatário. Entre os órgãos nacionais, é evidente a participação do Ministério dos Transportes e da Secretaria Especial de Portos. O Ministério da Marinha e a ANVISA são exemplos de outras entidades reguladoras da administração pública nacional. Por meio do Ministério das Relações Exteriores, convênios e acordos internacionais firmados estabelecem exigências de regulação da navegação. Com relação à participação de entidades nacionais e internacionais na regulação da navegação, julgue os itens que se seguem.

- 55** Entre as entidades que participam da estrutura de regulação da navegação estão o Exército Brasileiro, os sindicatos e agentes privados.
- 56** As bases para os países negociarem concessões nos setores de transporte aéreo e marítimo são estabelecidas pelo Acordo Geral de Tarifas e Serviços, sendo facultado à ANTAQ solicitar assessoramento para análise das propostas de modificações.
- 57** No MERCOSUL, o Acordo de Transporte Marítimo prevê a isenção de taxas alfandegárias sobre cargas transportadas, desde que realizadas por embarcações de armadores nacionais, com embarcações nacionais.
- 58** O Brasil mantém acordos bilaterais com Portugal e Romênia, que, entre outros aspectos, impede o tráfego de terceiras bandeiras, coibindo a atuação de armadores estrangeiros.
- 59** Caso ocorra um acidente marítimo em alto-mar, envolvendo embarcação mercante de qualquer nacionalidade, com a presença a bordo de um cidadão brasileiro, o tribunal marítimo brasileiro terá jurisdição sobre essa embarcação.
- 60** Cabe à Marinha do Brasil a implementação e a execução da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário, com o propósito de prevenção da poluição ambiental por parte das embarcações, tanto no mar aberto quanto nas hidrovias interiores.
- 61** É competência dos distritos navais, no exercício da autoridade marítima sobre a marinha mercante, a fiscalização dos procedimentos para a segurança do transporte de cargas perigosas.
- 62** A ANTAQ assessora o comando da Marinha na análise da Convenção Internacional para o Controle e Gestão de Água de Lastro e Sedimentos de Navios, em discussão no âmbito da Organização Marítima Internacional.
- 63** O julgamento e o controle das estruturas e condutas concorrenciais no Brasil são exercidos pela Secretaria de Direito Econômico.

O exercício das atividades da ANTAQ é instituído e delimitado por várias leis, decretos, regulamentos e convenções, que visam sua ordenação nas mais diversas disciplinas, abrangendo áreas como os direitos comercial, internacional, administrativo, ambiental, entre outras. No que concerne a direito marítimo, convenções internacionais, regime jurídico dos mares e regime jurídico da navegação nacional, julgue os itens de **64 a 80**.

64 Compete ao direito administrativo estabelecer o regime jurídico dos mares, limitando-se às águas interiores, ao mar territorial, à zona contígua e à zona econômica exclusiva.

65 A Convenção sobre a Prevenção da Poluição no Mar e as Regras Internacionais para Evitar o Abaloamento no Mar são convenções internacionais em vigor no Brasil.

66 A zona contígua brasileira compreende uma faixa que se estende das doze às vinte e quatro milhas marítimas, onde o Brasil poderá tomar as medidas necessárias para fiscalizar e reprimir as infrações às leis e aos regulamentos no seu território ou no seu mar territorial.

67 A Lei n.º 8.617/1993, que dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental do Brasil, estabelece que esse país tem o direito exclusivo de construir, operar e utilizar todos os tipos de ilhas artificiais apenas até o limite da zona econômica exclusiva.

68 Os direitos de soberania sobre a plataforma continental referem-se aos recursos minerais e a outros recursos não vivos do leito do mar e subsolo, bem como aos organismos vivos pertencentes a espécies sedentárias e migratórias.

69 A plataforma continental brasileira estende-se, de acordo com o prescrito no art. 76 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, em toda a costa brasileira, somente até o limite das 200 milhas marítimas.

70 Uma embarcação de bandeira grega afretada a casco nu por empresa brasileira de navegação poderá arvorar a bandeira brasileira se efetuar a suspensão temporária de sua bandeira de origem. Nesse caso, estará submetida ao regime jurídico da navegação nacional, regulamentado pela Lei n.º 9.432/1997.

71 Uma embarcação que pertença a uma instituição de pesquisa reconhecida, e que esteja desenvolvendo estudos, não estará submetida ao regime jurídico da navegação nacional regulamentado pela Lei n.º 9.432/1997.

72 A operação ou exploração do transporte de cargas e passageiros na cabotagem é restrita a embarcações nacionais, enquanto que, na de longo curso, pode ser efetuada por embarcações de qualquer bandeira.

73 De acordo com o regime jurídico da navegação nacional, é permitida a navegação para realização de serviços de dragagem a uma embarcação de bandeira estrangeira.

74 Como forma de apoio ao desenvolvimento da marinha mercante, os serviços de modernização e reparação de uma embarcação pré-registrada no Registro Especial Brasileiro estarão submetidos a taxa de juros semelhante à da embarcação para exportação.

75 Sabendo-se que o registro de propriedade marítima permite que uma embarcação adquira individualidade jurídica, é correto afirmar que tal registro pode ser substituído pela inscrição no Registro Especial Brasileiro, desde que efetuado junto ao tribunal marítimo.

76 O afretamento de embarcações por uma empresa brasileira de navegação autorizada pela ANTAQ deverá se enquadrar em uma das seguintes modalidades: a casco nu, a tempo ou por viagem.

77 O conhecimento de transporte marítimo, também conhecido por *bill of lading*, é documento que prova a existência de contrato de transporte.

78 Se, em razão de abaloamento em alto-mar, um navio avariado for conduzido a um porto para a realização de conserto e, no trajeto, afundar, será correto presumir que a perda da embarcação terá decorrido do abaloamento.

79 Entre o conjunto de fontes que promovem a poluição do mar, é atribuída ao transporte marítimo influência superior a 25%.

80 Os critérios disponíveis para quantificar o dano ambiental no âmbito aquaviário incluem a análise de preços de mercado, a avaliação contingente e as pesquisas de custo de viagem.