

CONCURSO PÚBLICO
NÍVEL SUPERIOR

Cargo 8:

Analista de Desenvolvimento Logístico

Área: Operação Portuária e Infra-Estrutura

– Classe I – Especialidade: Administração Portuária

– Siscomex, Faturamento de Armazenagem

CADERNO DE PROVAS
MANHÃ

CESPE
UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
Criando Oportunidades para Realizar Sonhos

LEIA COM ATENÇÃO AS INSTRUÇÕES ABAIXO.

- 1 Ao receber este caderno, confira se ele contém cento e vinte itens, correspondentes às provas objetivas, corretamente ordenados de 1 a 120.
- 2 Caso o caderno esteja incompleto ou tenha qualquer defeito, solicite ao fiscal de sala mais próximo que tome as providências cabíveis.
- 3 Recomenda-se não marcar ao acaso: a cada item cuja resposta diverja do gabarito oficial definitivo, além de não marcar ponto, o candidato recebe pontuação negativa, conforme consta em edital.
- 4 Não utilize nenhum material de consulta que não seja fornecido pelo CESPE.
- 5 Durante as provas, não se comunique com outros candidatos nem se levante sem autorização do chefe de sala.
- 6 A duração das provas é de três horas e trinta minutos, já incluído o tempo destinado à identificação — que será feita no decorrer das provas — e ao preenchimento da folha de respostas.
- 7 Ao terminar as provas, chame o fiscal de sala mais próximo, devolva-lhe a sua folha de respostas e deixe o local de provas.
- 8 A desobediência a qualquer uma das determinações constantes no presente caderno, na folha de rascunho ou na folha de respostas poderá implicar a anulação das suas provas.

AGENDA

- I 16/11/2004, a partir das 10 h (horário de Brasília) – Gabaritos oficiais preliminares das provas objetivas: Internet — www.cespe.unb.br — e quadros de avisos do CESPE/UnB, em Brasília.
- II 17 e 18/11/2004 – Recursos (provas objetivas): formulários estarão disponíveis no Sistema Eletrônico de Interposição de Recurso, Internet — www.cespe.unb.br.
- III 15/12/2004 – Resultado final das provas objetivas e convocação para a avaliação de títulos: Diário Oficial do Estado do Ceará e Internet — www.cespe.unb.br.

OBSERVAÇÕES

- Não serão objeto de conhecimento recursos em desacordo com o item 11 do Edital n.º 1/2004, de 2/9/2004.
- Informações adicionais: telefone 0(XX) 61 448 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 de 1 a 120 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**. A ausência de marcação ou a marcação de ambos os campos não serão apenadas, ou seja, não receberão pontuação negativa. Para as devidas marcações, use a folha de rascunho e, posteriormente, a **folha de respostas**, que é o único documento válido para a correção das suas provas.

• Nos itens que avaliam **Noções de Informática**, a menos que seja explicitamente informado o contrário, considere que todos os programas mencionados estão em configuração-padrão, em português, que o *mouse* está configurado para pessoas destros e que expressões como clicar, clique simples e clique duplo referem-se a cliques com o botão esquerdo do *mouse*. Considere também que não há restrições de proteção, de funcionamento e de uso em relação aos programas, arquivos, diretórios e equipamentos mencionados.

CONHECIMENTOS BÁSICOS

1 A interferência do homem é capaz de acelerar em
milhares de anos os processos naturais de mudanças
climáticas e trazer graves conseqüências à vida na Terra. Se
4 nada for feito, daqui a um século poderemos viver em um
ambiente de catástrofe. Essa é a principal conclusão dos
relatórios do Painel Intergovernamental sobre Mudanças no
7 Clima (IPCC), grupo de mais de 3.000 cientistas que, desde
1991, vem publicando documentos conclusivos sobre o tema.
Há fatores que afetam naturalmente o clima, mas, quanto a
10 eles, a dinâmica do planeta, bem como todas as formas de
vida, tem condições de se adaptar. O problema é que a
interferência do homem em diversos aspectos da natureza
13 está acelerando esse processo de tal forma que a Terra não
consegue acompanhar. Fenômenos, como a elevação da taxa
de emissões de CO₂ na atmosfera, que levariam milhares de
16 anos para ocorrer naturalmente de forma significativa, têm,
com a mão do ser humano, possibilidade de atingir picos
incontroláveis em poucas décadas, sem que a vida na Terra
19 consiga se adaptar.

Se a temperatura não parar de subir, daqui a cerca
de 100 anos estaremos correndo o risco de enfrentar
22 tormentas e furacões. A elevação do nível dos oceanos,
conseqüência do aquecimento global, pode levar ao
desaparecimento pequenos países de topografia baixa. O mar
25 pode invadir grandes cidades litorâneas e se misturar com
fontes de água potável, salinizando-as. Águas provenientes
do derretimento dos picos das montanhas geladas poderão
28 invadir vales e cidades. Temperaturas mais altas podem
elevar o número de regiões expostas a doenças tropicais,
exigindo investimentos bem maiores em saúde.

Karen Gimenez. *As 30 maiores descobertas da ciência*.
In: *Superinteressante*, set./2004, p. 34 (com adaptações).

Com base no texto acima, julgue os itens a seguir.

- 1 A vida na Terra consegue se adaptar às mudanças climáticas quando elas são decorrentes de processos naturais, pois esses ocorrem de forma mais lenta que aqueles produzidos pela interferência humana.
- 2 Infere-se das informações do texto que os seres humanos estão impossibilitados de evitar a elevação acelerada da temperatura na Terra.
- 3 Na linha 3, o sinal indicativo de crase em “à vida na Terra” justifica-se pela regência do verbo “trazer”.
- 4 A forma verbal “vem” (l.8) está no singular para enfatizar a idéia de que as publicações são dos cientistas individualmente e não do grupo.

5 A expressão “o tema” (l.8) constitui um recurso de coesão lexical que retoma a idéia de conseqüências das mudanças climáticas produzidas pela interferência humana.

6 Por não se poder identificar o agente, na expressão “condições de se adaptar” (l.11), o termo sublinhado indica sujeito indeterminado.

7 A expressão “esse processo” (l.13) retoma a idéia de processo natural de mudança climática.

8 Como a palavra “Fenômenos” (l.14) está no plural, justifica-se o emprego da forma verbal “têm” (l.16).

9 O emprego do termo “como” (l.14) justifica-se pela comparação com “a mão do ser humano” (l.17).

10 A expressão “conseqüência do aquecimento global” (l.23) vem entre vírgulas por tratar-se de expressão de natureza explicativa.

11 Em “se misturar” (l.25), o pronome está sendo empregado para assegurar a impessoalidade do praticante da ação, formando a voz passiva sintética.

12 Preservam-se as informações do texto com a substituição de “provenientes” (l.26) por **oriundas**.

13 Estaria gramaticalmente correta a substituição de “expostas a doenças tropicais” (l.29) por: **expostas às doenças tropicais**.

Julgue os fragmentos de texto contidos nos itens seguintes quanto à correção gramatical.

14 A instalação da nova capital brasileira no Planalto Central, em 1960, e a abertura de rodovias ligando o Centro-Oeste ao Sudeste, de um lado, e à Amazônia, de outro, expandiu a influência do polo industrial para as fronteiras de povoamento do interior.

15 Entre o Sudeste e o Sul, teceram-se redes agroindustriais de complementaridade, e a indústria sulista, mesmo limitada pela hegemonia do Sudeste, conseguiu conquistar mercados extra-regionais, principalmente no ramo de bens de consumo não-duráveis.

16 O vasto movimento histórico de integração nacional provocou a marginalização do Nordeste, pois a indústria regional, despreparada para a competição, não só se revelou incapaz de conquistar mercados extra-regionais como também recuaram no próprio mercado nordestino.

Itens adaptados. Demétrio Magnoli. *Nem Bósnia nem Belíndia*. In: Márcia Kupstas. *Identidade nacional em debate*. São Paulo: Moderna, 1997, p. 117.

1 Modernidade é garantir a todos os habitantes do
país um padrão de vida compatível com o pleno exercício
dos seus direitos democráticos. Por isso, é fundamental dar
4 mais valor a um modelo de desenvolvimento que assegure a
toda a população trabalho, alimentação, moradia, escola,
hospital, transporte coletivo, bibliotecas, parques públicos.
7 Modernidade é sistema judiciário eficiente e democrático;
são instituições sólidas e confiáveis; é controle social das
decisões econômicas. É assegurar a autonomia da nação,
10 garantindo que as decisões mais importantes sobre o
desenvolvimento da economia sejam tomadas dentro do
próprio país. Um programa assim é preferível ao modelo de
13 modernização acelerada que quer introduzir no país o último
grito da tecnologia, mas que exclui a maioria da população,
condenando-a ao empobrecimento e à ignorância.

Plínio de Arruda Sampaio. **O Brasil em
construção**. In: Márcia Kupstas. *Op. cit.*, p. 129.

Com referência às idéias e às estruturas lingüísticas do texto
acima, julgue os itens subsequentes.

17 O texto ressalta as similitudes entre o modelo de
modernização tecnológica acelerada e o modelo que
propugna a democratização do usufruto do desenvolvimento,
bem como a autonomia e a independência nas decisões
nacionais.

18 O emprego de vírgula imediatamente após a palavra
“desenvolvimento” (l.4) mantém a estrutura sintática
original, a coerência e a correção gramatical do período.

19 Pelos sentidos e pela estrutura sintática do texto,
subentende-se que, logo após a forma verbal “É” (l.9), há
elipse da palavra **necessário**.

20 O emprego de metáforas, como “último grito da tecnologia”
(l.13-14), e de repetições sintáticas é recomendado tanto
para tornar o texto ensaístico e argumentativo mais
impessoal, como para tornar a correspondência oficial menos
subjetiva.

Workplace intelligence: another path to organizational success

1 To succeed in today’s marketplace, organizations
need members who can move beyond academic intelligence.
Cleverness, creativity, initiative, team leadership,
4 cooperation, persuasiveness, resilience¹, and optimism are
essential for business success. These attributes may
contribute more to individual and organizational
7 effectiveness than general intelligence, usually measured by
the Intelligence Quotient (IQ).

Certainly, IQ should not be considered unimportant
10 and disregarded. Indeed, IQ predicts approximately 20% of
personal variation in occupational success. However, the
abilities that predict the other 80% of success have yet to be
13 established.

The theories of Emotional Intelligence (EI) and
Practical Intelligence (PI) have emerged as attempts to
16 complement, not replace, the contributions of IQ. Emotional
Intelligence combines the following ideas: (1) emotion
makes thinking more intelligent and (2) one thinks
19 intelligently about emotions. Practical Intelligence is the
ability to capitalize on one’s strengths and compensate for
one’s weaknesses in business situations.

¹**resilience**: the ability of people to recover quickly from shock,
injuries, etc.

Internet: <<http://www.humansyn.com>> (with adaptations).

According to the text above, judge the following items.

21 Academic intelligence is the most important factor for
business success.

22 The IQ has become obsolete.

23 A good combination of EI, PI, and IQ may lead to success in
the marketplace.

24 The words “Certainly” (l.9), “Indeed” (l.10), and “However”
(l.11) link thoughts dealing respectively with affirmation,
exemplification and contrast.

25 In the text, “have yet to be established” (l.12-13) means **still
have not been established**.

Multiple intelligences

According to developmental psychologist Howard Gardner, there are many forms of intelligence. In addition to the standard academic range of analytic reasoning and verbal abilities, he includes some unconventional ways to be intelligent: personally, interpersonally, musically, and kinesthetically (movement). He termed this position Multiple Intelligences (MI). These intelligences encompass those mentioned in the previous text, and go even further.

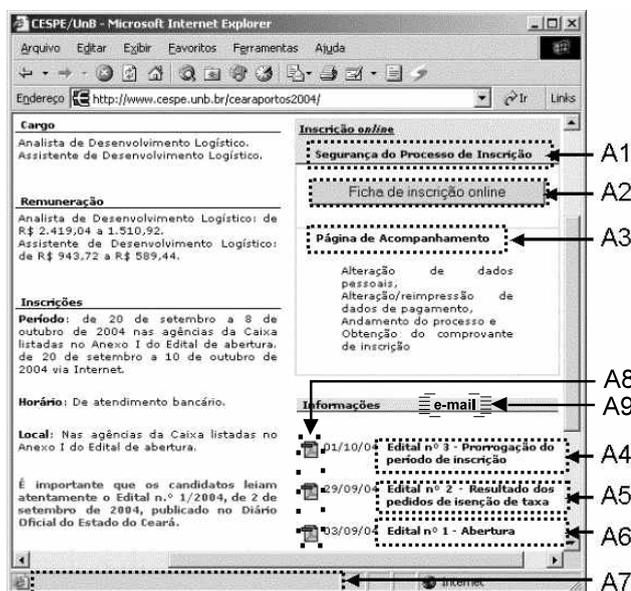
People should be encouraged to embrace and use their own distinct intelligence. Too often in organizations, academic intelligence is formally rewarded, while the other intelligences are ignored or even downplayed. Also, we must support the development of these intelligences.

In order to accomplish this we have to recognize that intelligence means more than IQ. We must promote the understanding that intelligence in the workplace means being able to use available resources to achieve organizational goals. This allows everyone, not just the degreed, to be considered intelligent. Therefore, all forms of knowledge must be valued and rewarded. As a matter of fact a recent study showed that IQ significantly decreased with age, but PI, for example, did not.

Internet: <<http://www.humansyn.com>> (with adaptations).

According to the text above, judge the items that follow.

- 26 Everyone has their own distinct intelligence that should be valued.
- 27 It is essential that a person be a university graduate in order to be considered intelligent.
- 28 In the workplace, one should try to see what each person is good at and use those resources to accomplish organizational goals.
- 29 Recognizing an employee's musical talent is a way of downplaying it.
- 30 The older the individual, the higher his IQ.



A figura acima apresenta uma janela do Internet Explorer 6 (IE6). Nessa janela, estão destacadas nove áreas retangulares, nomeadas pelas setas de A1 a A9. Caso o usuário pressione o botão *select* do *mouse* quando o mesmo está sobre a área A2, após alguns segundos, uma página cujo endereço é <https://www.security.cespe.unb.br/cadastro/default.asp> é apresentada na referida janela. Por outro lado, sempre que o ponteiro do *mouse* está sobre uma das áreas A1, A3, A4, A5, A6 e A9, é apresentada, na área A7, uma seqüência de caracteres específica, conforme indicada a seguir.

A1: <http://www.cespe.unb.br/concursos/seguranca.htm>

A3: <https://www.security.cespe.unb.br/Acompanhamento>

A4: http://www.cespe.unb.br/cearaportos2004/arquivos/ED_2004_CEARAPORTOS_3_PRORROGACAO.PDF

A5: http://www.cespe.unb.br/cearaportos2004/arquivos/ED_2004_CEARAPORTOS_2_ISENCAO.PDF

A6: http://www.cespe.unb.br/cearaportos2004/arquivos/ED_2004_CEARAPORTOS_ABT.PDF

A9: <mailto:informacoes@cespe.unb.br>

Considerando as informações apresentadas e as características da Internet, julgue os itens seguintes.

31 A figura ilustra uma página html formatada por um programa que pode ser chamado indistintamente de navegador *web*, *browser web* ou cliente http. Dessa forma, um programa como o Netscape Navigator poderia ter sido usado no lugar do IE6 para se visualizar essa mesma página.

32 A seqüência de caracteres <http://www.cespe.unb.br/cearaportos2004/>, que aparece no campo **Endereço**, constitui o que se denomina URL. Essa seqüência é formada por três partes distintas: **http://www**, que indica que se está usando o protocolo de comunicação na World Wide Web (www); **cespe.unb.br**, que indica o endereço do servidor de páginas html; e **/cearaportos2004/**, que indica o nome de uma página html.

33 Quando o usuário seleciona, com um clique de *mouse*, uma das áreas A1, A3, A4, A5 ou A6, alguma informação é enviada a um computador localizado em uma sub-rede do domínio cespe.unb.br.

34 Para apresentar as três pequenas imagens mostradas na área A8, o IE6 realizou automaticamente a transferência de um ou mais arquivos de imagens, que estão necessariamente localizados no mesmo computador de onde foi transferida a página html.

35 Quando a área A9 for clicada com o *mouse*, o *software* cliente de *e-mail* definido como padrão no computador do usuário deverá ser ativado e uma composição de *e-mail* dirigida a informacoes@cespe.unb.br será automaticamente apresentada ao usuário.

36 Entre os *softwares* de edição que podem ter sido usados para produzir uma página com leiaute similar à ilustrada, incluem-se: Microsoft FrontPage, Macromedia DreamWeaver e Netscape Composer.

- 37 Quando as áreas A1, A2 e A3 são clicadas com o *mouse*, algumas informações criptografadas trafegam entre o computador do usuário e o computador cujo nome é *www.security.cespe.unb.br*.
- 38 Quando a área A4 é clicada com o *mouse*, um arquivo de nome *ED_2004_CEARAPORTOS_3_PRORROGACAO.PDF* deverá ser automaticamente transferido e armazenado em uma área temporária do disco do computador do usuário. Esse arquivo é originário de computador localizado na Internet, cujo nome é *www.cespe.unb.br*. Para que o referido arquivo seja permanentemente armazenado no computador, o usuário terá explicitamente que acionar uma opção de salvar localmente em uma área não temporária do disco. O conteúdo desse arquivo será visualizado pelo usuário somente se o seu computador possuir um *plugin* instalado que seja capaz de tratar arquivos do tipo PDF (*portable document format*).

A respeito de procedimentos, aplicativos e dispositivos para armazenamento de dados em computadores, julgue os itens subsequentes.

- 39 O uso de unidades de CD-RW apresenta-se como uma forma conveniente para realização de *backups* domésticos, principalmente devido ao baixo custo da mídia e à facilidade de operação dessas unidades. Um único disco CD-RW é capaz de armazenar o equivalente a mais de 650 bilhões de caracteres, em uma operação que demora poucos minutos.
- 40 O uso profissional de uma plataforma de sistema computacional formada por *desktops* e equipamentos de computação móvel como PDAs ou *palmtops* demanda a realização periódica de operações de sincronização entre *desktops* e equipamentos móveis. Nessas operações, cópias de uma mesma coleção de dados que são alteradas simultaneamente em ambas as plataformas devem ser unificadas em um processo bidirecional de troca de dados.

Acerca dos sistemas relacionados com o comércio exterior no Brasil, julgue os itens seguintes.

- 41 O regime aduaneiro especial de *drawback* é considerado incentivo à importação e pode ser aplicado nas seguintes modalidades: a) suspensão do pagamento dos tributos exigíveis na importação de mercadoria a ser exportada após beneficiamento ou destinada à fabricação, complementação ou acondicionamento de outra a ser exportada; b) isenção dos tributos exigíveis na importação de mercadoria, em quantidade e qualidade equivalente à utilizada no beneficiamento, fabricação, complementação ou acondicionamento de produto exportado; c) restituição, total ou parcial, dos tributos pagos na importação de mercadoria exportada após beneficiamento, ou utilizada na fabricação, complementação ou acondicionamento de outra exportada.
- 42 No Sistema Integrado de Comércio Exterior (SISCOMEX), o registro de exportação (RE) é o conjunto de informações de natureza comercial, financeira, cambial e fiscal que caracteriza a operação de exportação e define o enquadramento de uma mercadoria. O RE deve ser efetuado previamente à declaração para despacho aduaneiro (DDE) e ao embarque da mercadoria. O prazo de validade para embarque das mercadorias para o exterior é de sessenta dias contados a partir da data do RE. O RE não utilizado até a data de validade para embarque poderá ser prorrogado.

- 43 A importação de qualquer mercadoria está sujeita, na forma da legislação específica, a licenciamento, ou seja, a emissão da licença de importação (LI), que ocorre de forma automática ou não-automática, por meio do SISCOMEX. A manifestação de outros órgãos, aos quais a mercadoria importada estiver sujeita a controle, também ocorrerá por meio do SISCOMEX. A LI existe para que o governo federal possa aplicar e administrar eventuais políticas de restrição às importações, tais como o estabelecimento de quotas, o controle nas importações no tocante a quantidade e preço, ou ainda, para fins estatísticos.

Julgue os itens seguintes, acerca da regulamentação das atividades portuárias no Brasil.

- 44 Até a data de hoje, o Estado está presente, sob diversas formas de atuação, nas atividades rotineiras dos portos.
- 45 As normas que hoje regulam relações trabalhistas nos portos foram estabelecidas há cerca de 50 anos.
- 46 Pela legislação aduaneira, a jurisdição dos serviços aduaneiros estende-se por todo o território aduaneiro e abrange as chamadas zona primária e zona secundária. Na orla marítima e na faixa de fronteira, para efeito de adoção de medidas de controle fiscal, poderá ainda ser demarcada uma ou mais zonas de vigilância aduaneira, nas quais a existência e a circulação de mercadorias estarão sujeitas às cautelas fiscais, proibições e restrições prescritas em regulamentos específicos.
- 47 Portos secos são recintos alfandegados de uso público, em que são executadas operações de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias e de bagagem, sob controle aduaneiro. Assim, portos secos podem perfeitamente funcionar dentro dos limites da zona primária de uma área do porto organizado (APO), alfandegada.

Com relação a logística, julgue o item seguinte.

- 48 A distribuição física trata não somente do transporte, mas também de aspectos como estocagem e processamento de pedidos dos produtos finais das empresas.

A respeito de atividade portuária, julgue os itens subsequentes.

- 49 As instalações portuárias dependem, fundamentalmente, do tipo de carga que nelas é movimentada.
- 50 As atividades portuárias têm, nas últimas décadas, se mostrado bastante independentes dos tipos de navios que freqüentam os portos.

CONHECIMENTOS ESPECÍFICOS

Acerca de infra-estrutura portuária, julgue os itens a seguir.

- 51 Os molhes de abrigo são sempre necessários para uma adequada operação portuária.
- 52 Os duques d'alba, ou dolphins, são obras de infra-estrutura portuária destinadas, basicamente, à amarração dos navios.
- 53 Os molhes de atracação, ou *piers*, são obras de atracação de navios construídas paralelamente à linha da costa.

No que se refere aos equipamentos de movimentação, transporte e armazenagem de carga em portos, julgue os itens que se seguem.

- 54 Os equipamentos portuários utilizados na movimentação de cargas influenciam de modo decisivo o arranjo das instalações portuárias.
- 55 As empilhadeiras são os equipamentos mais empregados modernamente na movimentação da carga geral entre o cais e os armazéns.
- 56 As operações de carregamento direto das cargas saídas dos navios em vagões e caminhões na faixa do cais são bastante utilizadas quando se deseja aumentar a velocidade da descarga.
- 57 Cargas a granel deverão ser sempre armazenadas em instalações que as protejam de intempéries.
- 58 Os pisos das áreas dos cais deverão ser projetados considerando-se os tipos de cargas a serem movimentadas, sendo normal, portanto, existirem cais com diferentes sobrecargas.

Com referência à legislação pertinente a atividade e infra-estrutura portuárias, julgue os seguintes itens.

- 59 O transporte multimodal de cargas internacional é aquele que, regido por um único contrato, utiliza duas ou mais modalidades de transporte, desde a origem no exterior até o destino em porto nacional, e é executado sob a responsabilidade única de um operador portuário.
- 60 Considerando que uma unidade de carga é qualquer equipamento adequado à unitização de mercadorias a serem transportadas, sujeitas a movimentação de forma indivisível em todas as modalidades de transporte utilizadas no percurso, é correto afirmar que um contêiner padrão ISO, de 20 pés de comprimento, é uma unidade de carga, assim como um palete de madeira, com dimensões de 1,5 m × 1,5 m.
- 61 Criar, implementar, organizar, administrar, fiscalizar e apoiar os terminais pesqueiros públicos, regulados pelo Decreto n.º 5.231 de 6/10/2004, que dispõe sobre terminais pesqueiros públicos, é uma das competências da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).
- 62 No âmbito do sistema portuário brasileiro, que opera mediante duas modalidades de exploração das instalações: uso público e uso privativo, uma instalação de uso público pode ser posicionada fora da área do porto organizado.
- 63 Conjugadas, a Lei n.º 8.630/1993 — que, dispõe sobre o Regime Jurídico da Exploração dos Portos Organizados e das Instalações Portuárias e dá outras providências — e a Lei n.º 10.233/2001 — que criou a ANTAQ — regulam a concessão de um porto organizado.

Julgue os itens a seguir, relativos à legislação que rege as operações, a infra-estrutura e a atividade portuária.

- 64 Considerando que, dentro da área do porto organizado (APO), os operadores portuários podem ser classificados como arrendatários de instalações portuárias e não-arrendatários, é correto afirmar que um operador portuário, não-arrendatário de uma instalação portuária alfandegada pela Secretaria da Receita Federal, é, de fato, o responsável, perante a autoridade aduaneira, pelas mercadorias sujeitas a controle aduaneiro, no período em que estas lhe sejam confiadas.
- 65 Uma cooperativa formada por trabalhadores portuários avulsos, sendo estes registrados de acordo com a lei que dispõe sobre o Regime Jurídico da Exploração dos Portos Organizados e das Instalações Portuárias, poderia estabelecer-se como operador portuário e vir a explorar, como titular, uma instalação portuária, desde que essa instalação estivesse, exclusivamente, dentro dos limites da APO.
- 66 De acordo com o que dispõe sobre o Regime Jurídico da Exploração dos Portos Organizados e das Instalações Portuárias, o Conselho de Autoridade Portuária (CAP), que é designado pelo ministro dos Transportes, é constituído pelos seguintes blocos de membros, na qualidade de titulares e seus respectivos suplentes: bloco do poder público; bloco dos operadores portuários; bloco da classe dos trabalhadores portuários; bloco dos usuários dos serviços portuários e afins; bloco dos transportadores intermodais de cargas nacionais.

A Companhia de Integração Portuária do Ceará (CEARÁPORTOS) é uma empresa de economia mista, criada por Decreto da Assembléia Legislativa do Estado do Ceará e sancionada pela Lei n.º 12.536/95, de 22/12/1995, do governo do estado do Ceará, vinculada à Secretaria da Infra-Estrutura. Está constituída sob a forma de sociedade anônima, companhia aberta de capital autorizado e foi criada para construção, reforma, ampliação, melhoria, arrendamento e exploração de instalações portuárias e daquelas destinadas ao apoio e suporte de transporte intermodal, localizadas no estado do Ceará, bem como a prestação de serviços correlatos, observada a legislação pertinente, os critérios econômicos de viabilização dos investimentos e a estratégia de desenvolvimento econômico e social do estado.

Com base nas informações do texto acima e na Lei n.º 8.630/1993, segundo a qual a administração do porto é exercida diretamente pela União ou pela entidade concessionária pública do porto organizado, julgue o item abaixo.

- 67 A CEARÁPORTOS é a concessionária pública do Terminal Portuário do Pecém, o qual é parte integrante do Complexo Industrial e Portuário Governador Mário Covas.

Os operadores portuários devem constituir, em cada porto organizado, o Órgão de Gestão de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário (OGMO), que tem como finalidade administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso e arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, os valores devidos pelos operadores portuários, relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários. Considerando essas informações, julgue o item subsequente.

68 O OGMO, que tem fins lucrativos, pode prestar serviços, como operador portuário, diretamente a armadores (transportador marítimo, ou seja, pessoa jurídica que dota a embarcação de tripulação necessária à navegação e operação).

Julgue os itens que se seguem, referentes a tecnologias básicas e a novas tendências em infra-estrutura e gestão portuárias.

69 Nas últimas décadas, tem havido uma tendência mundial de se utilizar portos com berços cada vez mais especializados na movimentação de determinadas mercadorias.

70 As profundidades dos cais podem acompanhar a evolução dos portes dos navios, bastando, para isso, aumentá-las mediante aprofundamento artificial feito por meio de dragagem.

71 Diante da demanda de portos mais profundos que pudessem acolher grandes petroleiros, a solução encontrada foi construir terminais especializados fora da costa (*offshore*). As profundidades atualmente existentes nos maiores terminais petroleiros são da ordem de 25 metros.

72 Os molhes de abrigo são obras portuárias destinadas a proteger as áreas portuárias da agitação causada pelas ondas. A maioria dessas obras é construída com enrocamento natural ou artificial. No Brasil, a quase totalidade dos molhes de abrigo é construída com rochas naturais.

73 Cais antigos apresentam, em geral, larguras de plataformas e arranjos incompatíveis com a moderna operação portuária.

74 Equipamentos portuários da interface porto-navios sempre poderão ser substituídos por outros do mesmo tipo, porém mais modernos, sem que seja necessário proceder a adaptações na estrutura dos cais.

Acerca da relação entre o tipo de cais e o tipo de navio, julgue os seguintes itens.

75 Os cais destinados a navios petroleiros têm que necessariamente ser contínuos, para que possam abrigar as instalações de bombeamento do petróleo para terra.

76 Os cais podem ser contínuos ou descontínuos, em função do tipo de navio que devem atender. Os cais descontínuos são destinados à atracação dos navios de carga geral.

Julgue os itens que se seguem, considerando a legislação e a terminologia geral da gestão portuária.

77 Terno de mão-de-obra é o nome que se dá ao conjunto de trabalhadores que movimenta a carga de cada porão de um navio.

78 O plano de desenvolvimento e zoneamento do porto é um instrumento eficaz da gestão portuária e, como tal, deve ser autônomo e independente dos demais planos e programas governamentais existentes.

79 O Conselho de Administração Portuária, órgão máximo da administração dos portos, tem representantes das várias entidades interessadas na movimentação da carga, segundo lei própria, mas não dispõe de representação de órgãos ambientais do local onde o porto está situado.

80 Seguindo uma tendência internacional, a maioria dos portos brasileiros dispõe hoje de administrações portuárias privatizadas.

81 A legislação brasileira hoje em vigor permite que os terminais privativos construídos com autorização precípua para movimentar apenas um determinado tipo de carga possam movimentar qualquer outro tipo de carga.

Julgue os itens subsequentes.

82 Técnicas de simulação matemática não são adequadas para representar o funcionamento de um dado porto.

83 Modelos de teoria de filas podem ser usados para representar processos de chegada e de operação de navios no porto.

84 Redes PERT podem ser utilizadas no planejamento da operação portuária de um dado navio.

Acerca da questão ambiental no âmbito portuário nacional, julgue os itens seguintes.

85 Todo porto organizado deverá dispor, obrigatoriamente, de instalações ou meios adequados para o recebimento e tratamento dos diversos tipos de resíduos e para o combate à poluição, observadas as normas e os critérios estabelecidos pelo órgão ambiental competente.

86 Nos recintos portuários, a troca da água de lastro e sedimentos trazidos pelos navios provenientes do estrangeiro pode transferir e introduzir organismos aquáticos nocivos e agentes patogênicos que ameaçam a conservação e o uso sustentável da diversidade biológica e ecossistemas marinhos e costeiros.

Na década de 70, foram estabelecidas várias convenções e protocolos para controle da disposição de material dragado. Destacam-se, entre elas, a Convenção de Londres, datada de 1972, e a Convenção de Oslo e Paris (OSPARCON). Essas convenções tinham como interesse fundamental a regulamentação da disposição de substâncias nocivas nos oceanos. Contudo, frente à situação mundial, em que o volume de material dragado disposto no mar supera em muito qualquer outro material, essas convenções foram estendidas, também, à regulação dos sedimentos dragados.

Tendo o assunto tratado no texto acima como referência, julgue os itens a seguir.

- 87 A Convenção de Londres é a mais abrangente das convenções existentes sobre a disposição de material no mar, já tendo sido assinada por 81 países.
- 88 O Brasil ainda não aderiu à Convenção de Londres.
- 89 O Critério Brasileiro de Disposição de Materiais Dragados no Mar foi fixado por resolução do CONAMA há mais de 10 anos.
- 90 A lavagem de porões dos navios só pode ser executada a mais de 200 milhas da costa.

Julgue os itens seguintes.

- 91 A Lei n.º 9.966/2000, conhecida no meio portuário como Lei do Óleo, dispõe sobre o controle e a fiscalização da poluição causada apenas por lançamento de óleo em águas sob jurisdição nacional.
- 92 A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL) estabelece critérios, aos quais as embarcações devem obedecer para evitar e(ou) controlar poluição, relativos à poluição por óleo e outras substâncias líquidas nocivas a granel, substâncias nocivas transportadas em embalagens, esgotos sanitários, lixo, poluição do ar gerada pelos navios e água de lastro.

Acerca do International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code) e da International Maritime Organization, julgue os itens a seguir.

- 93 De acordo com o IMDG Code, as mercadorias perigosas se dividem, de acordo com as suas características, nas seguintes classes:
- ▶ classe 1 – explosivos;
 - ▶ classe 2 – gases;
 - ▶ classe 3 – líquidos inflamáveis;
 - ▶ classe 4 – sólidos inflamáveis;
 - ▶ classe 5 – substâncias oxidantes e peróxidos orgânicos;
 - ▶ classe 6 – substâncias tóxicas ou infectantes;
 - ▶ classe 7 – substâncias radioativas;
 - ▶ classe 8 – substâncias que, em contato com água, emitem gases inflamáveis;
 - ▶ classe 9 – substâncias e materiais perigosos diversos.

As diversas classes e subclasses de mercadorias perigosas incompatíveis entre si deverão estar devidamente afastadas uma das outras. Tal medida visa evitar a interação dos conteúdos no caso de vazamento em acidente que, reagindo entre si, poderiam causar um dano ainda maior.

- 94 Conforme as regras de segregação de carga previstas no IMDG Code, dois contêineres carregados, respectivamente, com gases inflamáveis e substâncias (ou produtos) que apresentem risco de explosão maciça devem ser transportados no convés exposto de um navio porta-contêineres e distantes longitudinalmente entre si pelo menos 10 metros.

Julgue os itens que se seguem.

- 95 A concessão de licença para o transporte de mercadorias perigosas para embarcações classificadas para o transporte de carga geral e(ou) de passageiros de bandeira brasileira é emitida pela autoridade marítima brasileira, que poderá realizar a inspeção naval.
- 96 No Brasil, a embarcação transportando mercadorias perigosas embaladas deverá fornecer à capitania dos portos, às delegacias, ou agências, por ocasião do despacho das mesmas, uma relação de todas as mercadorias perigosas a bordo com quantidades, tipos de embalagem, número UN, classe e localização.
- 97 Os contentores intermediários para graneis — Intermediate Bulk Container (IBC) — são embalagens portáteis rígidas, que têm capacidade igual ou inferior a 3.000 L, projetadas para serem manuseadas mecanicamente e resistirem aos esforços provocados pelo manuseio e pelo transporte, requisito este comprovado por meio de ensaios específicos.
- 98 No Brasil, os invólucros ou recipientes nacionais destinados ao transporte de mercadorias perigosas devem ser homologados pela Diretoria de Portos e Costas. No certificado de homologação constará a marcação UN, atribuída pelo Comitê de Peritos em Transporte de Mercadorias Perigosas das Nações Unidas, a ser feita nas embalagens. Uma cópia desse certificado deverá acompanhar cada carregamento, visando compor a documentação da carga.

O transporte marítimo de contêineres impõe elevados custos e investimentos, que envolvem os navios, os terminais portuários e o transporte intermodal. A operação economicamente eficiente das empresas que operam com contêineres depende, entre outros aspectos, do planejamento e controle da movimentação de contêineres. Acerca do planejamento e controle no transporte marítimo de contêineres, julgue o item subsequente.

- 99 A elaboração de um plano de estivagem para navios porta-contêineres é um fator importante na operação economicamente eficiente no transporte marítimo de contêineres. O plano de estivagem deve atender as restrições técnicas do navio e minimizar a relocação (reestivagem) dos contêineres.

De acordo com o decreto n.º 80.145/1977, contêiner é um recipiente construído de material resistente, destinado a propiciar o transporte de mercadorias com segurança, inviolabilidade e rapidez, dotado de dispositivo de segurança aduaneira e devendo atender às condições técnicas e de segurança previstas pela legislação nacional e pelas convenções internacionais ratificadas pelo Brasil. No que se refere ao contêiner destinado ao transporte marítimo de cargas, julgue os itens que se seguem.

100 Os contêineres de padrão ISO (International Organization for Standardization) para carga seca apresentam as seguintes dimensões: 8 pés de largura, 9,6 pés de altura e comprimentos de 10 pés, 20 pés, 30 pés ou 40 pés.

101 A identificação do contêiner é feita por um código composto por 11 caracteres. São quatro letras que identificam o responsável pela construção do contêiner e seis dígitos seguidos de mais um dígito de controle que garantem que a unidade é única.

102 O transporte de cargas refrigeradas pode ser realizado em contêiner refrigerado que disponha de sistema de refrigeração para manter a mercadoria em baixas temperaturas, ou em contêiner que empregue gás refrigerante bombeado para seu interior por sistemas externos do navio ou terminal.

103 Os contêineres padrão ISO devem permitir o empilhamento de 12 unidades totalmente carregadas.

A International Maritime Organization (IMO) estabeleceu a International Convention for Safe Containers (CSC), com o objetivo de promover a segurança no transporte e manuseio de contêineres e facilitar o transporte internacional de contêineres por meio de regulamentos padronizados de segurança. Acerca da convenção CSC, julgue os seguintes itens.

104 A convenção CSC da IMO estabelece requisitos de segurança referentes à segurança estrutural de contêineres.

105 Todo contêiner deve possuir placa CSC em que conste, obrigatoriamente: a origem do país que aprovou o contêiner para uso, origem do país construtor, capacidade máxima de carga, tara e capacidade volumétrica.

Julgue os itens a seguir, relativos a INCOTERMS.

106 INCOTERMS são regras a serem utilizadas nas transações comerciais internacionais que definem, dentro da estrutura de um contrato de compra e venda de mercadorias, os direitos e obrigações do comprador e vendedor, estabelecendo um conjunto padrão de definições e critérios a serem respeitados.

107 As regras estabelecidas pelos INCOTERMS são válidas não somente para as negociações entre os importadores e exportadores, como também para aquelas levadas a efeito entre outros atores envolvidos no processo, como despachantes, seguradoras e transportadores.

108 Os INCOTERMS compreendem um conjunto de 15 siglas que traduzem os critérios que deverão nortear um dado processo de compra e venda de mercadoria.

109 FOB (Free on Board), CIF (Cost, Insurance and Freight), FAS (Free Alongside Ship) e DDU (Delivered Duty Unpaid) são alguns dos termos que podem ser empregados, como INCOTERMS, nos contratos de compra e venda de mercadorias.

110 De acordo com o INCOTERM EXW (Ex Works) o exportador encerra sua participação no negócio quando condiciona a mercadoria na embalagem de transporte. Ou seja, a entrega da mercadoria se dá na porta da fábrica ou depósito, não se responsabilizando o vendedor sequer pelo seu carregamento no meio de transporte utilizado.

111 O INCOTERM FAS (Free Alongside Ship) indica que o vendedor tem a obrigação de colocar a mercadoria ao longo do convés do navio no porto de embarque, ou seja, todo o custo e o risco de estivagem da carga a bordo fica sob a responsabilidade do vendedor.

112 Uma vez agregados aos contratos de compra e venda, os INCOTERMS passam a ter força legal, com significado jurídico preciso e efetivamente determinado.

113 Os INCOTERMS são também denominados cláusulas de preço pelo fato de cada termo designar os elementos que compõem o preço da mercadoria e o transporte da mesma até o porto de embarque.

Julgue os itens seguintes, relativos a medição e faturamento de serviços.

114 O índice de ocupação de um dado berço de atracação depende das produtividades efetivamente alcançadas pelos equipamentos responsáveis pela colocação e retirada das mercadorias embarcadas.

115 Para garantir uma receita mais justa para a empresa responsável por um armazém portuário de carga geral, as tarifas a serem cobradas pelas mercadorias armazenadas deverão ser sempre calculadas em função do peso dessas mercadorias.

116 A colocação das máximas quantidades de cargas possíveis para estocagem nos armazéns portuários deve ser feita controlando-se apenas os pesos dessas mercadorias.

117 No cálculo das produtividades dos equipamentos portuários especializados na movimentação de cargas, as produtividades nominais são diferentes das produtividades efetivas.

118 A quantidade de carga transportada por um navio corresponde ao porte bruto desse navio.

119 A medição do volume dragado é um dos mais importantes itens do controle da operação, sendo essencial tanto para o empreiteiro quanto para o contratante do serviço. Há diversas maneiras, mais ou menos precisas, de se efetuar a medição do volume dragado. O único sistema universal aceito, sem controvérsias, é a medição *in situ*.

120 Nos contratos de dragagem por preço unitário, estima-se o valor de todos os itens componentes dos custos de operação da draga, em determinado período, dividindo-se este valor pela produção da draga, no mesmo período, para se obter o preço unitário do metro cúbico dragado.