

CONCURSO PÚBLICO
NÍVEL MÉDIO

Cargo 24:
Assistente de Desenvolvimento Logístico
Área: Operações e Serviços Portuários

Especialidade: Fiscalização e Monitoramento de Atracação e Desatracação de Navios / Operações de Controle de Movimento de Mercadoria (Exportações e Importações) e Medição para Faturamento – Classe II

CADERNO DE PROVAS
TARDE

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 – Resultados finais das provas objetivas e do concurso: 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

Texto para os itens de 1 a 10

A chegada do biodiesel

1 O óleo diesel usado por ônibus e caminhões no Brasil passará, em breve, a ser misturado com óleos vegetais. Esses óleos são obtidos da soja, do fruto do dendê, da mamona, do
4 babaçu, do amendoim e do algodão, entre outros produtos, e, quando misturados ao diesel, compõem os óleos chamados de biodiesel. A partir dessa inovação, as agroindústrias que
7 produzem os óleos vegetais serão impulsionadas e devem crescer muito.

Com o biodiesel, o país precisará importar menos
10 petróleo e reduzirá a poluição ambiental.

Veja, 29/9/2004, p. 33.

Em relação ao texto acima, julgue os itens seguintes.

- 1 Infere-se das informações do texto que o óleo biodiesel é menos poluente do que o diesel.
- 2 Ao substituir a preposição “com” (ℓ.2) pela preposição **a**, mantém-se a correção gramatical e a informação original do período.
- 3 No trecho “da soja, (...) do algodão,” (ℓ.3-4), as vírgulas se justificam por separarem elementos de uma enumeração.
- 4 A forma verbal “compõem” (ℓ.5) está na terceira pessoa do plural para concordar com “outros produtos” (ℓ.4).
- 5 A inserção de vírgula logo após a palavra “agroindústrias” (ℓ.6) muda a estrutura sintática, mas mantém a correção gramatical do período.

Julgue se a informação contida em cada um dos itens abaixo segue a mesma direção argumentativa apresentada pelo autor do texto.

- 6 Serão produzidos 7,5 bilhões de litros de biodiesel por ano a partir de 2010, o equivalente a 20% do consumo nacional de diesel.
- 7 Com o biodiesel, será necessário expandir as importações de combustível em até 9,4 bilhões de reais por ano.
- 8 Para a produção do biodiesel, em suas diversas etapas, serão gerados 270.000 empregos.
- 9 A emissão de poluentes por diesel será ampliada em torno de 2% em 2005, e em 30%, até 2040.

Julgue se o trecho abaixo constitui continuação coesa e coerente para o texto.

- 10 O produto será distribuído primeiramente nas regiões próximas aos locais de extração dos óleos vegetais. Não há previsões ainda de quando as regiões metropolitanas começarão a ser abastecidas de biodiesel.

Turismo — uma atividade que vale ouro para o Brasil. 27 de setembro, Dia Mundial do Turismo. O Brasil tem muito a comemorar.

1 O Brasil está mudando. Hoje, o turismo ocupa a quarta posição na pauta de exportações do país. Movimentando 52 setores e, em 6 meses, acumulou uma receita líquida de
4 344 milhões de dólares. Resultados que reforçam o compromisso do Ministério do Turismo de priorizar o setor como elemento propulsor do crescimento sustentável.

7 Neste ano, o tema “Esporte e Turismo”, no Dia Mundial do Turismo, vem selar com chave de ouro essa data, que, a partir de agora, será um marco no nosso
10 desenvolvimento.

Geração de emprego e renda, redução das desigualdades, promoção da harmonia social. Nasce um novo
13 Brasil.

Veja, 29/9/2004, p. 84-5.

Com base no texto acima, julgue os itens subseqüentes.

- 11 Infere-se do texto que o turismo nem sempre foi um setor que representava arrecadação significativa em dólares.
- 12 Pelos sentidos do texto, pode-se interpretar, no título, a expressão “**vale ouro para o Brasil**” como vale receita financeira e como vale medalhas de ouro na competição pelo desenvolvimento.
- 13 Em “**a comemorar**”, no subtítulo do texto, o emprego do sinal indicativo de crase manteria a correção gramatical.
- 14 A substituição de “**a comemorar**”, no subtítulo do texto, por **o que comemorar** provoca transgressão das normas da escrita culta formal.
- 15 A palavra “propulsor” (ℓ.6) está sendo empregada com o mesmo sentido que tem a expressão sublinhada no período: O turismo é um elemento mitigador das questões sociais relacionadas ao desemprego.
- 16 Estaria gramaticalmente correta e coerente com as informações do texto a inserção do trecho **é o que o turismo significa** logo após a palavra “social” (ℓ.12).

1 A viabilidade do modelo de construção nacional
depende da infra-estrutura econômica do país. Os custos de
operação dos portos brasileiros são exemplo de obstáculo ao
4 desenvolvimento, já que são de três a seis vezes superiores
aos dos portos de outros países, segundo o Ministério de
Ciência e Tecnologia.

Plínio de Arruda Sampaio. **O Brasil em construção**. In: Márcia Kupstas. **Identidade nacional em debate**. São Paulo: Moderna, 1997, p. 145 (com adaptações).

Em relação ao texto acima, julgue os itens a seguir.

17 O texto apresenta características de subjetividade no uso das
pessoas do discurso impróprias para a correspondência
oficial.

18 A conjunção “já que” (l.4) pode ser substituída, sem
alteração das relações sintáticas e da coerência do período,
por qualquer uma das seguintes: **uma vez que, pois, porque,
desde que, tanto que, embora**.

1 De acordo com os últimos levantamentos, rodovias,
ferrovias, hidrovias, portos, aeroportos, redes telefônicas,
armazéns, silos e outras infra-estruturas econômicas são
4 insuficientes para atender às necessidades criadas pelo
atual volume de produção da economia, e muitas delas
encontram-se deterioradas por causa do excesso de uso e
7 pela falta de manutenção.

Idem, ibidem.

No texto acima, mantêm-se as exigências da norma culta escrita,
ao se substituir

19 “para atender às necessidades” (l.4) por **para atender a
necessidades**.

20 “excesso” (l.6) por **excesso**.

Com relação a computadores, sistemas e programas para trabalho
em escritório e para navegação na Internet, julgue os itens a
seguir.

21 Além dos denominados *desktop*, outros equipamentos podem
ser usados para conexão em banda larga com a Internet,
como celulares com tecnologia WAP ou GPRS, em que
taxas de até 2 Mbps podem ser obtidas.

22 O acesso à Internet pode ser contratado de organizações
chamadas provedoras de acesso à Internet. Em alguns casos,
essas empresas oferecem conectividade por meio de linha
ADSL, de banda larga, que pode suportar taxa de 1,5
megabytes por segundo para *download* e *upload* de arquivos.

23 O navegador é um programa que permite realizar a
transmissão de arquivos entre o computador cliente e
computadores servidores *web* disponíveis na Internet. Em
geral, os protocolos *http* (*hypertext transport protocol*), *https*
(*http secure*) e *ftp* (*file transfer protocol*) são usados para a
transferência de arquivos.

24 Os tipos de arquivo transferidos entre servidores e clientes
http são indicados por meio da tabela de *mime-types*. São
exemplos comuns de *mime-types*: *text/plain*, *image/html*,
image/gif, *image/jpeg* e *application/pdf*.

25 São exemplos de antivírus os programas Norton Internet
Security e McAfee VirusScan. Tais programas permitem
atualização regular de vacinas para novos vírus,
rotineiramente disseminados pela Internet.

26 O cliente de *e-mail* é, em geral, um programa instalado no
computador do usuário, que permite o envio e o recebimento
de correspondências eletrônicas (*e-mail*) usando os
protocolos SNMP.

27 Os sistemas do tipo *webmail* são instalados em máquinas
servidoras. Eles dispensam a prévia instalação de clientes de
e-mail nos computadores dos usuários, e permitem o uso de
navegadores *web* para o envio e a leitura de *e-mails*.

28 *Plug-ins* são módulos de programas que processam arquivos
cujos tipos não são compreendidos diretamente por um
navegador. Eles podem ser obtidos por *download* na Internet
e automaticamente integrados ao navegador. São exemplos
de *plug-ins*: Java Virtual Machine, Windows Media Player,
Real Audio Music Player e Apple Quick Time.

29 O uso de *mime-types* está associado à configuração de
plug-ins de navegadores.

30 A câmera *web* é um periférico que pode ser conectado a um
computador, normalmente, por meio de porta USB, paralela
ou serial, e que produz fotos ou vídeo digital com várias
resoluções, tais como 320 *pixels* × 240 *pixels* e 640 *pixels* ×
480 *pixels* (VGA).

31 *Firewall* é uma ferramenta, utilizada por *hackers*, que
combina *software* e *hardware* para monitorar o fluxo de
conteúdo dos pacotes TCP/IP enviados e recebidos por um
computador ou uma rede, em busca de falhas e
vulnerabilidades para invasão.

32 Entre os principais produtos do mercado na área de
programas para automação de escritórios e uso doméstico,
incluem-se o Microsoft Office e o OpenOffice. Ambos
oferecem opções de módulos compatíveis para edição de
texto, preparação de apresentações, manipulação de bases de
dados e tratamento de planilhas eletrônicas.

33 Programas para edição de texto e produção de apresentações
oferecem opções para instalação e uso de filtros que realizam
conversão de arquivos para formatos publicáveis na Web,
como páginas HTML e imagens.

34 Utilitários para análise de *logs* de servidores *http* são
importantes para fornecer indicação do tipo de tráfego mais
comum em um sítio *web*, permitindo identificar vários
aspectos relacionados ao perfil de visitantes, como: tipo de
navegador usado, páginas mais visitadas, horários de maior
tráfego, visitas de robôs e duração de visitas.

35 A extensão *csv* está normalmente associada a arquivos em
formato gráfico binário, que contêm uma série de linhas com
campos de informação separados por vírgulas. É um formato
que pode ser usado para importação e exportação de
arquivos entre *softwares*, especialmente útil em SGBDs,
planilhas eletrônicas e editores de gráficos.

Um navio está carregado com 2 produtos siderúrgicos A e B. Sabendo que a razão entre o peso do produto A e o peso do produto B (ambos em toneladas) é igual a $\frac{2}{3}$, julgue os itens que se seguem.

36 Se a soma dos pesos dos 2 produtos é 285 toneladas, então o peso do produto A é superior a 100 toneladas.

37 O peso do produto A é superior ao peso do produto B.

A administração de um porto está selecionando candidatos para preenchimento de vagas. Os candidatos Paulo e Mário são os únicos qualificados. A análise de seus currículos mostra que a probabilidade de Paulo ser escolhido é $\frac{1}{4}$, a probabilidade de Mário ser escolhido é $\frac{1}{6}$ e a dos 2 serem escolhidos é $\frac{1}{12}$. Com base nessas informações, julgue os itens subseqüentes.

38 A probabilidade de apenas um dos 2 candidatos ser escolhido é superior a $\frac{1}{2}$.

39 A probabilidade de Mário ser escolhido e Paulo não, é inferior a $\frac{1}{10}$.

40 A probabilidade de um dos 2 não ser escolhido é inferior a 85%.

A relação entre a quantidade y de navios ancorados em um porto às t horas de um determinado dia obedece à expressão $y = -t^2 + 24t - 108$, com $8 \leq t \leq 18$. Com base nessas informações, julgue os itens seguintes.

41 A quantidade máxima de navios ancorados no porto ocorreu às 12 horas.

42 Se $y < 20$, então $16 < t \leq 18$.

43 Em nenhum instante do período considerado ($8 \leq t \leq 18$), o porto teve 10 navios ancorados.

Os contêineres de uma transportadora são pesados um a um. O 1.º contêiner pesa 3 toneladas e o 3.º, 12 toneladas. Com base nesses dados, julgue os itens a seguir.

44 Se os pesos dos contêineres estão em progressão aritmética, então o 5.º contêiner tem peso inferior a 20 toneladas.

45 Se os pesos dos contêineres estão em progressão geométrica, então o peso do 5.º contêiner é superior a 45 toneladas.

Julgue os itens seguintes.

46 A área de um retângulo de lados a e b (em metros) é dada pela expressão $a \times b$, em m^2 . Se uma chapa plana retangular, com lados medindo x metros e $(12 - x)$ metros tem área igual a $32 m^2$, então os comprimentos dos lados dessa chapa são iguais.

47 Se 3 contêineres X, Y e Z, todos com pesos distintos e não vazios, pesam juntos 70 toneladas e os contêineres X e Z pesam juntos 35 toneladas, então o contêiner mais leve pesa menos do que a metade do peso do contêiner Y.

48 Se o capital de R\$ 800,00 é aplicado por 1 ano à taxa de juros simples de 8% ao mês, então, ao final do ano, o montante da aplicação será superior ao dobro do capital inicial.

49 Considere que a quantia de R\$ 100,00 tenha sido aplicada por 2 meses à taxa de juros compostos de $i\%$ ao mês e a quantia de R\$ 300,00, por 4 meses, à taxa de juros compostos de $j\%$ ao mês. Nessa situação, se os montantes obtidos ao final do período de cada aplicação foram, respectivamente, iguais a R\$ 200,00 e R\$ 1.200,00, então $i = j$.

50 Considere a seguinte situação hipotética.

Um escritório possui 20 empregados: 15 contínuos e 5 digitadores. Cada contínuo recebe o salário de R\$ 600,00 por mês e cada digitador, R\$ 800,00 por mês.

Nessa situação, se apenas os 5 digitadores receberem um aumento salarial de 20%, então a média mensal dos salários dos empregados do escritório ficará 10% maior que a média atual.

RASCUNHO

CONHECIMENTOS ESPECÍFICOS

Com relação a atracação e desatracação de navios, julgue os itens a seguir.

- 51 Lançantes são os cabos de amarração mais de vante e mais de ré de um navio.
- 52 Retinida é um cabo auxiliar de pequena bitola, que é lançado ao mar pelos navios por ocasião de sua amarração e ao qual se acha ligado o cabo de maior bitola, que vai servir de amarra principal.
- 53 Os encarregados pelas manobras de atracação de navios em um porto são denominados condutores.
- 54 A atracação dos grandes navios é realizada utilizando-se embarcações auxiliares, que são posicionadas próximo à proa e à popa deles. As embarcações mais utilizadas nessas manobras de atracação são as lanchas.
- 55 As amarras são fixadas ao cais por meio de dispositivos denominados postes de amarração.
- 56 Entre o cais e os navios são instalados equipamentos denominados defensas.
- 57 O tráfego de contêineres está em franca expansão em todo o mundo e influenciando no tamanho dos navios. Para atender a um navio com capacidade de transportar 6.000 contêineres a bordo, os berços de atracação devem ter cerca de 200 m de comprimento linear.

Julgue os itens que se seguem, referentes a movimentações de mercadorias.

- 58 Considera-se aceitável a permanência das cargas gerais nos armazéns de 1.^a linha dos portos até o prazo máximo de 2 meses.
- 59 A movimentação de carga entre o cais e o navio deve sempre ser efetuada com equipamento de terra.
- 60 A variação de maré afeta a distância vertical existente entre o convés do navio e o cais.
- 61 As empilhadeiras são equipamentos de movimentação horizontal e vertical de cargas.
- 62 Cargas podem ser armazenadas em qualquer altura dentro dos armazéns, sendo limitadas pelo pé-direito dos mesmos.

Unitização é o acondicionamento da carga geral em algum tipo de estrutura, de forma a permitir a movimentação das unidades de carga acopladas a equipamentos rodoviários, ferroviários e hidroviários, que podem ser içadas a bordo, sem as carretas, e empilhadas umas sobre as outras em células no navio, permitindo e facilitando a estivagem. A unitização da carga pode ser feita por meio de diversos tipos de estruturas ou recipientes, como os *pallets* e os contêineres.

Considerando as informações acima relativas a movimentação, transporte, armazenagem de cargas e infra-estrutura portuária, julgue os itens subsequentes.

- 63 Contêineres são cofres modulados, sendo mais comuns os de dimensões 30 pés × 8 pés × 8 pés. Essas dimensões são utilizadas como módulo-padrão, adotado internacionalmente, e denominado *thirty feet equivalent unit* (TEU) ou unidade equivalente a 30 pés.

- 64 Nos terminais portuários destinados à movimentação de contêineres, os principais equipamentos utilizados na movimentação das unidades de carga na faixa de cais são os guindastes de pórtico sobre trilhos.
- 65 A capacidade de carregar e descarregar os contêineres dos navios em um cais convencional está limitada pelo número de equipamentos destinados à movimentação de contêineres na faixa de cais. No Brasil, utiliza-se a média de 5 guindastes por berço de atracação.
- 66 A movimentação dos contêineres das faixas de cais para as áreas de estocagem é feita por meio de diferentes equipamentos. Os pórticos móveis sobre pneus (transtêineres) são alguns dos equipamentos mais utilizados para esta finalidade.
- 67 Os cais são estruturas contínuas, contíguas ao litoral e a ele paralelas, destinadas à acostagem de navios.
- 68 A profundidade do berço não interfere na quantidade de carga que o navio transporta.
- 69 Cargas descarregadas de navios de longo curso não podem ser guardadas em armazéns destinados a navios de cabotagem.

Julgue os itens a seguir, acerca da legislação pertinente a operações, atividade e infra-estrutura portuárias.

- 70 A autoridade portuária é a entidade legalmente responsável pela segurança da navegação na área do porto.
- 71 A Marinha do Brasil publica cartas náuticas para auxiliar as fainas de aproximação e manobras dos navios que demandam os portos.
- 72 A autoridade portuária é a entidade responsável pela publicação das Tábuas de Marés dos portos.
- 73 Normalmente, as autoridades portuárias publicam o regulamento do porto, que estabelece critérios de relacionamento entre os diversos atores que participam das atividades portuárias.
- 74 O Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO) foi criado pela Lei n.º 8.630/1993.
- 75 A Lei n.º 8.630/1993 é também conhecida como Lei da Mão-de-Obra Portuária.
- 76 De acordo com a Lei n.º 8.630/1993, o órgão do porto que homologa os valores das tarifas portuárias é o Operador Portuário.

Julgue os seguintes itens, referentes à terminologia geral da área portuária e à logística de transporte.

- 77 Idealmente, as cargas deveriam chegar aos portos no momento de seu embarque, o que ainda não ocorre no Brasil em razão das ineficiências portuárias.
- 78 Portos eficientes são fundamentais na cadeia logística, porém tal fato não é suficiente para tornar os produtos brasileiros mais competitivos no mercado mundial.

79 Congestionamentos portuários são os indicadores de ineficiências portuárias.

80 A *demurrage* corresponde à multa paga ao armador para compensar a demora que não seja de sua responsabilidade na carga e(ou) descarga em estadia além da contratada. O valor da *demurrage* é fixado pela autoridade portuária para as várias classes de navios.

81 As obras externas são utilizadas para dar abrigo às instalações portuárias. Os molhes de abrigo são obras que têm as duas extremidades ligadas em terra.

82 O anteporto é uma área marítima onde os navios fundeiam quando entram no porto, aguardando a visita das autoridades policiais, aduaneiras e de saúde, a fim de permitir que os navios sejam atracados. O anteporto deve ser dimensionado de forma que os navios aí fundeados possam girar em torno do ponto de atracação.

Quanto ao transporte marítimo internacional de cargas, julgue os itens que se seguem.

83 Minério de ferro e grãos constituem os granéis secos mais transportados transoceanicamente.

84 Atualmente, o petróleo é a principal carga transportada por navios e os petroleiros constituem os navios de maior porte utilizados no tráfego oceânico.

Julgue os itens subseqüentes, relativos à legislação ambiental, fitossanitária e sanitária.

85 A coleta de lixo de bordo, por parte do porto, não exige nenhum cuidado especial, sendo efetuada como se fosse resíduo sólido urbano comum.

86 De acordo com a legislação vigente, o lançamento de substâncias poluidoras na água do mar, por parte do porto, pode resultar em multas para a autoridade portuária.

87 Deve-se dar tratamento especial diferenciado para determinadas cargas ou mesmo determinados implementos utilizados na operação portuária, provenientes de países que possam representar risco de transferência de organismos exóticos para o Brasil.

88 Originalmente estabelecida em 1972, a Convenção de Londres, que regulamenta a disposição de substâncias nocivas nos oceanos, foi conquistando signatários ao longo do tempo. Até outubro de 2003, essa Convenção já tinha 81 países-membros participantes, inclusive o Brasil.

89 A Lei n.º 8.630/1993 não faz referência às condições ambientais dos portos brasileiros.

Julgue os itens a seguir, concernentes à legislação ambiental que se refere à dragagem.

90 Os procedimentos para a avaliação do material a ser dragado, visando ao gerenciamento de sua disposição em águas jurisdicionais brasileiras, estão disciplinados na Resolução n.º 344 do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), aprovada em março de 2004.

91 Segundo a legislação brasileira, a totalidade dos materiais a serem dragados, sem exceção, deve sofrer uma classificação prévia para sua disposição.

O Decreto n.º 4.543/2002 atualmente regulamenta a administração das atividades aduaneiras e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior. Recentemente, esse decreto foi alterado pelo Decreto n.º 4.765/2003. A partir dessas informações, julgue o item abaixo.

92 Há outro diploma legal muito antigo, que até hoje continua regendo as atividades aduaneiras e no qual os decretos acima citados, em boa parte, se respaldam — Decreto-lei n.º 37/1966, o qual dispõe sobre o imposto de importação, reorganiza os serviços aduaneiros e dá outras providências.

Acerca de regulamento aduaneiro e de comércio exterior e seus sistemas, julgue os itens seguintes.

93 Considere a seguinte situação hipotética.

Uma mercadoria procedente do exterior, transportada por navio mercante, está registrada no Manifesto de Carga dessa embarcação para descarga no terminal portuário do Pecém, que é parte integrante do Complexo Industrial e Portuário Governador Mário Covas. No entanto, devido a questões operacionais, o armador internacional (transportador marítimo, ou seja, pessoa jurídica que dota a embarcação de tripulação necessária à navegação e operação) decide por atracar o navio e descarregá-lo no porto de Fortaleza.

Nessa situação, a competência para autorizar a descarga no porto de Fortaleza será da autoridade portuária desse novo destino, que concomitantemente comunicará o fato à administração portuária do terminal portuário do Pecém.

94 Objetos, novos ou usados, destinados ao uso ou ao consumo pessoal de um viajante que, em razão de sua quantidade, natureza ou variedade, não permitam presumir importação com fins comerciais ou industriais, são conceituados como bagagem. Se esse tipo de bagagem chegar ao porto acondicionada em uma unidade de carga, como um contêiner padrão ISO, transportada em navio exclusivamente cargueiro e estiver amparada por um Conhecimento de Carga ou documento equivalente, deverá ser classificada como bagagem desacompanhada.

95 Considere um transporte de mercadoria estrangeira, procedente do exterior, realizado com suspensão do pagamento de tributos incidentes na importação, desde sua descarga no terminal portuário do Pecém até o interior do porto de Fortaleza, onde então deverá submeter-se a desembaraço aduaneiro objetivando a nacionalização. Nessa situação, o transporte é conceituado como um regime aduaneiro especial, cuja denominação técnico-legal é Transporte Rodoviário Alfandegado.

96 Regime aduaneiro especial de admissão temporária é o que permite a importação de bens que devam permanecer no Brasil durante determinado período, com suspensão total do pagamento de tributos, ou com suspensão parcial, no caso de utilização econômica. Nesse caso, a autoridade portuária deverá observar o cumprimento cumulativo das seguintes condições: importação em caráter temporário, comprovada esta condição por qualquer meio julgado idôneo; importação sem cobertura cambial; adequação dos bens à finalidade para a qual foram importados; constituição das obrigações fiscais em termo de responsabilidade; identificação dos bens; e obtenção de Licença de Importação (LI).

97 Despacho de importação é o procedimento mediante o qual é verificada a exatidão dos dados declarados pelo importador em relação à mercadoria importada, aos documentos apresentados e à legislação específica, com vistas ao seu desembaraço aduaneiro. O despacho de importação deve ser iniciado em até noventa dias da descarga, se a mercadoria estiver em recinto alfandegado de um porto público, inserido em uma Zona Primária.

98 Considera-se abandonada uma mercadoria que permanecer em recinto alfandegado de um porto, inserido em uma Zona Primária, sem que o seu despacho de importação seja iniciado no decurso do prazo de 60 dias, a contar da sua descarga nesse recinto alfandegado. Nessa situação, o importador, antes de aplicada a pena de perdimento, que tem o caráter de perda dos direitos de patrimônio, poderá iniciar o respectivo despacho de importação, mediante o cumprimento das formalidades exigíveis e o pagamento dos tributos incidentes na importação, acrescidos de juros e de multa de mora, e das despesas decorrentes da permanência da mercadoria nesse recinto alfandegado.

99 Para estar habilitada como exportadora, ou importadora ou ainda como ambas, uma empresa necessita tão-somente ter previsão, em seu objetivo social, de compra de produtos fabricados por terceiros para destiná-los ao mercado interno ou à exportação, bem como de importação de mercadorias e sua comercialização para atender ao mercado interno ou à exportação. Ou seja, deve poder exercer atividades típicas de uma empresa comercial ou industrial, comumente constituída para atuar no mercado interno — sem nenhuma exigência quanto à sua natureza, ao capital social ou registro especial. Sua inscrição como Empresa Comercial Exportadora/Importadora comum ocorrerá quando acessar o Sistema Integrado de Comércio Exterior (SISCOMEX) para a realização da primeira operação de exportação ou de importação. Portanto, há necessidade apenas de que, para atuar no comércio exterior, essa empresa busque estar habilitada no Sistema RADAR, da Secretaria da Receita Federal (SRF), e no SISCOMEX / SECEX, do MICT.

O Adicional de Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), instituído pelo art. 1.º do Decreto-lei n.º 2.404/1987, destina-se a atender aos encargos da intervenção da União no apoio ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras, e constitui fonte básica do FMM. O AFRMM incide sobre o frete, que é a remuneração do transporte aquaviário da carga de qualquer natureza. A esse respeito, julgue os seguintes itens.

100 A SRF somente deve liberar mercadoria, de qualquer natureza, autorizar sua saída da zona primária aduaneira ou sua inclusão nos regimes aduaneiros especiais, mediante a informação do pagamento do AFRMM, de sua suspensão, isenção ou não-incidência, disponibilizada pelo Ministério dos Transportes.

101 Mercante é o sistema informatizado de controle da arrecadação do AFRMM e encontra-se sob responsabilidade da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

International Maritime Organization (IMO) é uma agência intergovernamental pertencente às Nações Unidas, cujo objetivo é promover a segurança da navegação e a prevenção e o controle da poluição do meio ambiente marinho por navios.

Com referência às convenções da IMO, julgue os itens a seguir.

102 A Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (The International Convention for Safety of Life at Sea – SOLAS) trata de vários aspectos ligados à segurança da navegação, mas apresenta a falha de não conter cláusulas mandatórias que regulam o transporte de cargas perigosas embaladas.

103 A International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) trata de vários aspectos relativos à poluição marinha, inclusive da prevenção da poluição por cargas nocivas embaladas, transportadas por mar.

Cargas Perigosas são aquelas que podem apresentar riscos à tripulação, ao navio, às instalações portuárias ou ao ambiente aquático. Essas mercadorias, de acordo com a sua natureza, podem ser transportadas embaladas ou a granel. Com referência a cargas perigosas, julgue os itens subseqüentes.

104 A lista de cargas perigosas do International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG) identifica, entre outros aspectos: nome do produto (*proper shipping name*), forma de estivagem e segregação, número UN, classificação da mercadoria perigosa, grupo de embalagem.

105 De acordo com o IMDG, as mercadorias perigosas, exceto nos casos previstos no próprio código, são divididas em três grupos de acordo com a periculosidade do produto envasado: I – alta periculosidade; II – média periculosidade; III – baixa periculosidade.

106 Aplica-se integralmente o IMDG ao transporte de mercadorias classificadas como poluentes marinhos, independentemente do porte do navio.

107 De acordo com a autoridade marítima brasileira, as embarcações que transportem petróleo e seus derivados somente podem realizar essa tarefa em tanques apropriados, que não sejam os tanques de colisão a vante ou a ré, dotados dos dispositivos de segurança, transferência e controle necessários, e as embarcações devem ter obrigatoriamente casco duplo.

Os contêineres são construídos com materiais resistentes e duráveis, mas estão sujeitos a avarias e à deterioração. A contínua utilização dos contêineres exige que eles passem por vistorias e sejam reparados quando houver necessidade, para garantir uma utilização segura para a carga e para os operadores. Acerca do uso de contêineres, tipos, características e classificação ISO, julgue os itens que se seguem.

108 *Wear and tear* corresponde a um ou mais defeitos físicos no contêiner, causados pela contínua deterioração de suas condições físicas que ocorram sob condições normais de utilização, corrosão e descoloração, por exemplo.

109 Nos contratos de *leasing* de contêineres, firmados entre as empresas de *leasing* (locador) e as empresas de navegação (locatário), as últimas sempre respondem pelas despesas de reparo da unidade alugada enquanto vigorar o contrato.

110 A estivagem de contêineres no convés exposto de navios porta-contêineres celulares com tampa de escotilha é possível, utilizando-se barras, cabos, sapatas de fixação, que garantem a fixação das unidades.

111 Os navios porta-contêineres possuem porões específicos para o carregamento de contêiner *high cube*, que tem 1 pé a mais do que as unidades padrão ISO.

112 A marcação com quatro dígitos, localizada abaixo do número de identificação do contêiner, refere-se a códigos que indicam características da unidade, como comprimento, altura e tipo de contêiner.

113 Cargas irregulares podem ser transportadas em contêineres plataformas (*platform container*). O contêiner plataforma é aberto, dispondo do fundo e da estrutura sem teto e sem lados.

É correto afirmar que os INCOTERMS

114 definem, de forma precisa, o momento da transferência de responsabilidade, do exportador para o importador, de todos os custos e riscos inerentes às operações internacionais de compra e venda de mercadorias.

115 são sempre representados por siglas formadas por três letras e derivadas de palavras em inglês.

116 são aplicáveis também às transações de compra e venda realizadas dentro do mesmo país e que utilizam o transporte terrestre.

117 correspondem a contratos realizados entre o exportador ou o importador e a empresa responsável pelo transporte da mercadoria.

Julgue os itens subseqüentes, a respeito de INCOTERMS.

118 No comércio internacional, FOB significa *free on board*.

119 A sigla CIF significa, nas trocas internacionais, *cost, insums and freight*.

120 O valor do frete do navio deve ser sempre computado nos contratos de compra e venda de mercadorias.