

PORTUÁRIO

41 - Sobre a educação profissional no Brasil, considere as seguintes afirmativas:

1. Na origem da educação profissional no Brasil, estava implícita a separação entre o trabalho manual e o trabalho intelectual, entre os que pensam e os que executam.
2. O primeiro esforço governamental relacionado à profissionalização se deu em 1809, quando da criação do Colégio das Fábricas, destinado à formação de artistas e aprendizes brasileiros e, igualmente, de portugueses atraídos pelas novas possibilidades surgidas com a permissão para instalação de indústrias no Brasil, que era proibida até aquela época.
3. O ano de 1937 foi marcante para a educação profissional, pois foi então que, pela primeira vez, uma Constituição tratou das escolas vocacionais e pré-vocacionais como um dever do Estado.
4. Em 1942, surgiram as Leis Orgânicas, que deram origem inicialmente ao Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial e depois ao Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial, sendo que foi nessa época também que as antigas escolas de artes e ofícios foram transformadas em escolas técnicas federais.
5. Em 20 de dezembro de 1996, foi assinada a Lei 9.394/96, que destaca a idéia de integração da educação profissional à discussão da educação em sentido mais amplo, estabelecendo as diretrizes e bases da educação nacional.

Assinale a alternativa correta.

- a) Somente as afirmativas 1, 2 e 3 são verdadeiras.
- b) Somente as afirmativas 1, 3, 4 e 5 são verdadeiras.
- c) Somente as afirmativas 2, 4 e 5 são verdadeiras.
- d) Somente as afirmativas 3, 4 e 5 são verdadeiras.
- *e) As afirmativas 1, 2, 3, 4 e 5 são verdadeiras.

42 - Porto caracteriza-se como um lugar abrigado na costa marítima, fluvial ou lacustre, com capacidade específica para servir de ancoradouro. Por outro prisma, seria o conjunto de instalações necessárias para a carga e descarga de embarcações, dotadas de instalações apropriadas para recepção e armazenagem de cargas.

Sobre a tipificação de portos, assinale a alternativa INCORRETA.

- a) Os portos de entrada são aqueles em que as leis alfandegárias permitem às embarcações carregar e descarregar.
- b) Os portos francos são aqueles onde não existem barreiras fiscais alfandegárias.
- c) Portos abertos são aqueles abrigados de ventos e marés, não são inviabilizados pelo gelo e não sofrem restrições legais ao mercado internacional, apresentando boas condições de sanidade.
- *d) Os portos de cabotagem são aqueles que servem à navegação costeira, entre continentes próximos, com mercadorias pertencentes ao estado (nação). São usados para transporte militar, por exemplo.
- e) Os portos de armamento são aqueles em que são feitos os registros ou matrícula das embarcações.

43 - O Brasil é um país com um dos maiores potenciais do mundo para desenvolver atividades de navegação e transportes marítimos, devido a sua enorme área litorânea (8 mil km de costa navegável), com clima predominantemente tropical durante todo o ano e ventos e ondas amenas. O Brasil possui 209 portos e terminais, sendo que 152 já possuem certificação da IMO (Organização Marítima Internacional).

Sobre o assunto, assinale a alternativa INCORRETA.

- a) O principal porto brasileiro é o de Santos (São Paulo), com mais de 11 quilômetros de cais acostável. Esse porto é responsável por 26% de todas as movimentações portuárias no Brasil.
- b) Os portos brasileiros mais importantes em volume de mercadorias são: Rio Grande (RS), Paranaguá (PR), Vitória (ES), Rio de Janeiro (RJ), Santos (SP), Itajaí e São Francisco do Sul (SC), Sepetiba (RJ), Salvador e Aratu (BA) e Itaqui (MA), que respondem por 90% das exportações brasileiras.
- c) Segundo o Coppead, no estudo "Diagnóstico dos Portos Brasileiros", o melhor porto brasileiro é o da Ponta da Madeira, no Maranhão, da Cia. Vale do Rio Doce. O seu calado tem entre 21 e 23 metros, o que o coloca entre os portos com maior profundidade do mundo.
- *d) O porto de Paranaguá possui um calado entre 16 e 18 metros, o que o coloca em segundo lugar no Brasil para atracação de navios de grande porte.
- e) A vantagem de se ter capacidade para receber navios de grande porte é a redução dos custos de transporte. De acordo com o estudo do Coppead, a maioria dos terminais de contêineres brasileiros recebe as embarcações de terceira geração. Atualmente, os portos dos países desenvolvidos recebem os navios de quinta geração.

44 - Em 1993, o setor portuário passou por um grande marco: a Lei de Modernização dos Portos (Lei nº 8.630/93) determinou que o poder público delegasse a operação portuária à iniciativa privada, por meio de concessões. As Companhias Docas deixaram de cuidar do embarque e do desembarque dos navios e passaram a tratar de conceder áreas aos interessados em atuar no setor.

Acerca do assunto, considere as seguintes afirmativas:

1. As reformas e a modernização do Sub-setor Portuário foram iniciadas com a extinção da Empresa de Portos do Brasil (PORTOBRÁS), entidade promotora do chamado Sistema Portuário brasileiro, ocasião em que o sub-setor perdeu sua formatação sistêmica e planejamento centralizado, permitindo a atuação concorrencial entre portos em âmbito nacional. As reformas se consolidaram com a promulgação e a implementação da Lei nº. 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, denominada Lei de Modernização dos Portos.
2. Em conformidade com política de descentralização dos portos, em 10 de maio de 1996 foi promulgada a Lei nº. 9.277, que autoriza a União, por meio do Ministério dos Transportes, a "delegar a administração e exploração dos portos públicos a estados e municípios". O prazo estipulado para a delegação é de no máximo 25 anos, prorrogável por igual período.
3. Em continuidade à política de descentralização do governo federal, foi delegada a exploração de portos para os estados ou municípios onde eles se localizam, entre os quais, os portos de Manaus, para o governo do estado do Amazonas, o de Itaquí, para o governo do estado do Maranhão, o de Cabedelo, para o governo do estado da Paraíba, o de Itajaí, para o governo municipal e o de Rio Grande, para o governo do estado do Rio Grande do Sul.
4. Para exercer as funções da União nos portos, além do Ministério dos Transportes, foram criados pela Lei nº 10.233/01 a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT).

Assinale a alternativa correta.

- a) Somente as afirmativas 1 e 3 são verdadeiras.
- b) Somente as afirmativas 2 e 4 são verdadeiras.
- c) Somente as afirmativas 1, 2 e 3 são verdadeiras.
- d) Somente as afirmativas 3 e 4 são verdadeiras.
- *e) As afirmativas 1, 2, 3 e 4 são verdadeiras.

45 - A Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, e, entre outras disposições, determina:

- O Comando da Marinha do Brasil é a autoridade marítima competente para tratar dos assuntos relativos à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio. É também de sua competência promover a implementação e a execução desta lei.
- A embarcação estrangeira que apresente irregularidades na documentação ou condições operacionais precárias, representando ameaça de danos ao meio ambiente, à tripulação, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, está sujeita às penas da lei mencionada acima.

Sobre o tema, assinale a alternativa INCORRETA.

- a) As normas complementares são estabelecidas pela Autoridade Marítima e baixadas através de portarias. São conhecidas como NORMAM (Normas da Autoridade Marítima).
- *b) A NORMAM 01 tem como propósito estabelecer normas para as embarcações destinadas às operações em mar aberto inclusive as da Marinha do Brasil.
- c) Os certificados de segurança da navegação (CSN) são emitidos para as embarcações que passam pelas vistorias previstas, dentro dos prazos especificados.
- d) Todas as embarcações mercantes empregadas em viagens marítimas internacionais ou empregadas no tráfego marítimo mercantil entre os portos brasileiros, ilhas oceânicas, terminais e plataformas marítimas são chamadas de embarcações "Solos".
- e) Os certificados estatutários (CE) são previstos pelas Convenções Internacionais e ratificados pelo governo brasileiro.

46 - A principal vantagem do modal marítimo é sua capacidade individual – maior que qualquer outro modal – de transportar, em grandes quantidades, quaisquer cargas, sólidas ou líquidas, sejam embaladas, unitizadas ou a granel, o que proporciona elevada economia de escala quando são cobertas grandes distâncias. Isso se deve ao fato de a indústria naval ter desenvolvido navios especializados para o transporte de cada tipo de carga, otimizando sua operação na cadeia logística. Além disso, o modal apresenta grande eficiência energética.

Sobre modal marítimo, assinale a alternativa INCORRETA.

- *a) Considerando-se todas as frotas de navios cargueiros existentes e a movimentação existente de mercadorias atualmente, esse modal é o segundo em importância, ficando atrás apenas do modal ferroviário.
- b) A grande desvantagem do modal marítimo é que ele pressupõe a existência ou construção de dispendiosos portos ou terminais. Isso significa estruturas altamente especializadas.
- c) Cargas embaladas são uma desvantagem. A lentidão do serviço e a submissão a um grande número de processos e manuseios elevam o risco de perdas, avarias e contaminação da carga.
- d) Um dos mais importantes setores da economia é a indústria do petróleo. Devido à distância entre os centros de consumo e os de produção, seu baixo valor agregado e seus grandes volumes, o único modal que atende as suas necessidades é o modal marítimo.
- e) Além do petróleo, o transporte de cereais e grãos está entre os cinco tipos de cargas mais movimentados pelo modal marítimo.

47 - Os navios cargueiros podem ser classificados quanto à sua disponibilidade, suas rotas, à quantidade de embarcações utilizadas em um frete marítimo e quanto à carga transportada.

Sobre o assunto, considere as seguintes afirmativas:

1. As rotas irregulares, ou *tramps*, são aquelas em que os navios operam fora de suas rotas regulares, buscando cargas de oportunidade. No transporte de graneis é comum a predominância de navios *tramps*.
2. Navegação de cabotagem é aquela realizada entre portos ou pontos em um ou mais continentes próximos, em portos estatais, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores.
3. Os navios denominados *Ro/ro (roll-on/roll-off)*, usados para o transporte de veículos automotores, carretas, trailers, são carregados e descarregados por meios próprios, através de uma rampa no navio. Possuem rampas e/ou elevadores ligando os diversos conveses.
4. A navegação de longo curso é aquela realizada entre os portos brasileiros e estrangeiros.
5. Transbordos se referem aos casos em que a carga sofre transferência de um navio para outro antes da descarga no porto de destino final. Em se tratando de graneis líquidos, os riscos de contaminação, perdas e avarias aumentam de acordo com a quantidade de transbordos e manuseios.

Assinale a alternativa correta.

- a) Somente as afirmativas 1, 2 e 4 são verdadeiras.
- *b) Somente as afirmativas 1, 3, 4 e 5 são verdadeiras.
- c) Somente as afirmativas 2, 3 e 5 são verdadeiras.
- d) Somente as afirmativas 1, 3 e 4 são verdadeiras.
- e) Somente as afirmativas 1, 2 e 5 são verdadeiras.

48 - Dentre os diversos tipos de navios, dois dos mais utilizados são os navios graneleiros e os navios-tanque, para graneis líquidos. Existiam ainda os navios combinados, chamados de *ore/oilers*, que transportavam óleo cru e minérios, e os chamados *ore-bulk-oilers (OBO)*, que transportavam minérios, grãos e óleo cru.

Sobre essas embarcações, assinale a alternativa INCORRETA.

- a) Os navios graneleiros são simples, com porões de formas abauladas e sem divisões, baixa velocidade e consumo de combustível menor que os porta-contêineres. São utilizados para o transporte de cargas a granel, como grãos, minérios, carvão, fertilizantes, coque de petróleo, etc.
- *b) Os navios gaseiros são capazes de transportar gases em seu estado liquefeito, mesmo sem pressurização.
- c) Os petroleiros são destinados ao transporte de óleos crus e seus derivados. Dependendo da carga a ser transportada, podem ter os seus tanques revestidos com materiais especiais (epóxi, silicato de zinco) e sistemas de aquecimento, com serpentinas e trocadores de calor.
- d) Os OBO deixaram de ser utilizados em virtude das crescentes restrições impostas pela legislação internacional contra os riscos de poluição. Outra dificuldade operacional: entre uma carga sólida e outra líquida eram necessárias lavagens dos porões-tanque.
- e) Os navios químicos são os navios geralmente compostos de muitos tanques de pequenas dimensões individuais, que são chamados de *parcel-tankers*. Tal característica permite o transporte de muitas cargas diferentes na mesma viagem, otimizando o custo do transporte.

49 - Convencionou-se, em português, chamar os bens transportados de *carga* e não de mercadoria. Em outros idiomas, ambas as denominações são usadas no transporte. *Carga* é a mercadoria acondicionada de maneira adequada para o transporte. Entretanto existe também o transporte de cargas não-embaladas, como, por exemplo, as cargas a granel.

A respeito do assunto, assinale a alternativa INCORRETA.

- a) Carga geral é aquela embalada e acondicionada para o embarque, transporte e descarga. Ela pode ainda ser unitizada (*pallets*, em contêiner) ou cargas soltas (sacas, caixas, tambores), devidamente identificadas e contadas.
- b) As cargas chamadas de neogranel são conglomerados de carga geral homogênea, não acondicionada, em grande volume ou quantidade (veículos, por exemplo).
- c) Cargas frigorificadas dizem respeito às cargas cujas características, para serem mantidas durante o transporte, necessitam estar acondicionadas em ambiente refrigerado (carnes, peixes, frutas frescas, etc.).
- d) Cargas vivas necessitam de acondicionamento, segurança, temperatura e alimentação constantes durante o transporte (animais vivos).
- *e) Cargas a granel são homogêneas, transportadas em grande quantidade, desembaladas, sem identificação e contagem das unidades. São cargas exclusivamente sólidas, como, por exemplo, minérios, farelos, carvão e grãos alimentícios.

50 - Conforme definição do *International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG 1965)*, da IMO (Organização Marítima Internacional), cargas perigosas são aquelas capazes de provocar acidentes, danificar outras cargas ou o meio de transporte e gerar riscos às pessoas ou ao meio ambiente, devido à sua natureza. As cargas perigosas são divididas em nove classes: explosivos, gases, líquidos inflamáveis, sólidos inflamáveis, substâncias oxidantes, substâncias tóxicas, substâncias radioativas, substâncias corrosivas e substâncias e materiais perigosos diversos.

Acerca do tema, assinale a alternativa correta.

- *a) A classe 3 compreende os líquidos inflamáveis, misturas, ou sólidos contendo líquidos em solução ou suspensão que despreendem vapores inflamáveis em temperaturas inferiores a 60 °C.
- b) As substâncias redutoras não são necessariamente combustíveis. Mas podem, em contato com o oxigênio, causar ou contribuir para a combustão de outros materiais.
- c) Os gases normatizados como classe 12 são aqueles que podem estar comprimidos, liquefeitos e sob pressão. Não são inflamáveis nem tóxicos.
- d) As substâncias corrosivas são aquelas que, por ação química, causam danos quando em contato com tecidos vivos ou que, quando derramadas, causam danos ao navio ou a outras cargas, desde que na presença de umidade.
- e) O transporte de substâncias corrosivas está normatizado segundo o caderno 12 da IMO. Ele prevê o uso de forração especial nos depósitos de armazenagem desses produtos.

51 - A IMO é uma agência especializada das Nações Unidas responsável pelas medidas no sentido do melhoramento da segurança da navegação internacional e da prevenção de poluição causada pelos navios. O escopo de sua responsabilidade abrange aspectos legais, incluindo responsabilidades e facilitação do tráfego marítimo internacional. Ela foi fundada em Genebra, em 1948, e teve sua primeira reunião em janeiro de 1959.

Sobre o papel da IMO, assinale a alternativa INCORRETA.

- a) A navegação atualmente é uma indústria internacional. Cada nação possui sua própria legislação, que pode diferir em nível mundial, causando conflitos. Por exemplo, uma nação prevê o uso de botes salva-vidas fabricados em metal. Outras prevêem utilização de botes salva-vidas fabricados em fibra de vidro. O papel da IMO é de fazer a regulação e organizar normas e padrões visando a harmonia nesse setor.
- b) Em 1967, após o acidente com o navio *Torrey Canyon*, na costa do Reino Unido, quando cerca de 120.000 toneladas de óleo foram despejadas no mar, a IMO programou uma série de convenções, passando a fazer a regulação das medidas de segurança na navegação internacional e da prevenção da poluição causadas pelos navios.
- c) Em 1999 foi implementado, pela IMO, o GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System), um sistema de comunicação integrado utilizando satélites para rastrear e socorrer navios em risco. Atualmente, todo navio de passageiros ou carga acima de 300 toneladas usam o equipamento para minimizar riscos durante a navegação.
- *d) A sede da IMO está localizada na França, sendo atualmente secretário geral o Sr. Kofi Ahmed, de Gana.
- e) A IMO possui atualmente 167 membros e mais três associações, Hong Kong, Macau e as Ilhas Faroas.

52 - Em logística, os modais de transporte mais importantes para a movimentação de cargas ou produtos são classificados em transporte por *via terrestre* ou *vias aquaviárias*. Com respeito às vias terrestres, temos o modal rodoviário, ferroviário e o dutoviário. Nas vias aquaviárias, os modais são o fluvial, lacustre, marítimo e dutoviário submarino.

A respeito do assunto, considere as seguintes afirmativas:

- 1. Transporte dutoviário é aquele em que as cargas a granel, sejam sólidas, líquidas ou gasosas, são transportadas através de dutos por ação da gravidade ou de bombeio.
- 2. Dutoviário submarino transporta a carga por meio de dutos instalados no fundo do mar, de lagos, de lagoas ou ainda no leito dos rios. Esse modal é largamente utilizado pela Petrobrás para transporte de óleo na bacia de Campos.
- 3. Lacustre se refere ao transporte de cargas realizado quando a navegação se dá por meio de barcos menores, em navegação de cabotagem.
- 4. No transporte fluvial, a carga é transportada através de rios em embarcações, geralmente barcaças, devido à pequena profundidade encontrada em certos cursos d'água no Brasil. Pode ser nacional ou internacional. A criação de hidrovias tem proporcionado um crescimento desse modal em todo o mundo, principalmente no Brasil.
- 5. O transporte ferroviário é quem movimenta o maior volume de cargas no mundo, seguido do modal marítimo. A principal vantagem é a alta capacidade de carga e a principal desvantagem é a baixa velocidade e inflexibilidade das rotas, limitadas a malhas férreas.

Assinale a alternativa correta.

- a) Somente a afirmativa 2 é verdadeira.
- *b) Somente as afirmativas 1, 2 e 4 são verdadeiras.
- c) Somente as afirmativas 2, 3 e 5 são verdadeiras.
- d) Somente as afirmativas 1, 3 e 5 são verdadeiras.
- e) Somente as afirmativas 1, 4 e 5 são verdadeiras.

53 - O transporte não ocorre sempre por um único modal. Há combinações de modais que permitem o transporte integrado de cargas de porta a porta. No Brasil, o Decreto 80.145/77 regulamentou as formas de transporte de cargas utilizadas. Essa regulamentação, todavia, poderia ser extrapolada a outros tipos de cargas, propiciando um único tratamento. Os transportes, quanto à modalidade, podem ser classificados em 4 tipos: modal (ou unimodal), segmentado, sucessivo e intermodal (ou multimodal).

Acerca disso, assinale a alternativa INCORRETA.

- a) No transporte unimodal, a carga é transportada diretamente, utilizando-se de um único veículo, uma modalidade de transporte e com apenas um contrato de transporte.
- b) O transporte segmentado recebe esta denominação quando se utilizam veículos diferentes de uma ou mais modalidades de transporte, em vários estágios, sendo contratados separadamente os vários serviços e os diferentes transportadores que terão a seu cargo a condução da unidade de carga, do ponto de expedição até o destino final.
- c) No transporte sucessivo, a unidade de carga, para alcançar o destino final, necessita ser transbordada para prosseguimento por um ou mais veículos da mesma modalidade de transporte, abrangidos por um ou mais contratos de transporte.
- *d) Intermodal ocorre quando a carga transportada em todo o percurso necessita de três ou mais modalidades de transporte, porém abrangidas em um único contrato de transporte.
- e) No transporte multimodal, ocorre a emissão de um único conhecimento de embarque, sem importar quantos diferentes modais tenham sido utilizados e quantos transbordos tenham ocorrido.

54 - Fretamento deriva da palavra fretar, de frete, isto é, preço de transporte. Fretar significa dar o navio a frete, a afretar, recebê-lo a frete. Fretador é quem dá o navio a fretamento; afretador, o que recebe mediante o frete. O contrato de fretamento é o documento pelo qual alguém se obriga, mediante pagamento do frete, a transportar, em um navio, mercadorias de um porto a outro, determinado à escolha do carregador.

Sobre fretamento, assinale a alternativa correta.

- *a) Quando o fretamento é total, o navio é fretado por inteiro, ou seja, quando a mercadoria lota por completo o navio, ficando somente excluídos a câmara do capitão, os agasalhos da equipagem e as acomodações necessárias para o material da embarcação. Compreende nesse caso um contrato de aluguel.
- b) O fretamento é parcial quando compreende parte do navio. Esse transporte é realizado por linhas regulares de navegação e inclui o aluguel dos guindastes de carga e descarga.
- c) A carta de fretamento começa a ter execução com a entrega da carga ao fretador. A partir do momento em que o capitão do navio recebe as mercadorias, a responsabilidade passa a ser da companhia de seguro contratada.
- d) Não são usuais os contratos para o caso da opção de se alugar um navio inteiro ou pelo tempo necessário para o transporte das mercadorias. Nesse caso, denomina-se contrato de fretamento por tempo (*Timer Charter Party*), e são empregados exclusivamente para o transporte de animais vivos.
- e) As cartas-frete são documentos emitidos pelos vendedores das mercadorias. São títulos considerados recebíveis e podem ser negociados em bolsas de mercadorias.

55 - O serviço de transporte marítimo inclui uma série de rotas correspondentes ao trajeto que determinada carga percorre, desde o momento que entra nas instalações portuárias, no porto de origem, até deixar as instalações do porto de destino. Assim, as negociações de fretes podem-se realizar de várias formas, conforme as adotadas pelos armadores em geral. Em razão dessas tarifas, deverá sempre o embarcador negociar com a companhia marítima, pois a modalidade do frete pode interferir negativamente no contrato comercial que celebrará com o importador.

A respeito das modalidades de frete, assinale a alternativa INCORRETA.

- a) *Gross-terms*: frete cobrado de cais a cais, mais a movimentação de carga nas instalações portuárias.
- b) *Liner-terms*: frete de cais a cais.
- c) *Free and out*: frete sem despesas de carregamento e descarga.
- d) *Free in, out and stowed*: frete sem as despesas de carregamento, descarga e arrumação nos porões do navio.
- *e) *Price full*: frete incluindo seguro e despesas de carga e descarga.

56 - Os chamados Incoterms (International Commercial Terms/Termos Internacionais de Comércio) servem para definir, dentro da estrutura de um contrato de compra e venda internacional, os direitos e obrigações recíprocas do exportador e do importador, estabelecendo um conjunto-padrão de definições e determinando regras e práticas neutras, como, por exemplo, onde o exportador deve entregar a mercadoria, quem paga o frete e quem é o responsável pela contratação do seguro. Enfim, os Incoterms têm esse objetivo, uma vez que se trata de regras internacionais, imparciais, de caráter uniformizador, que constituem toda a base dos negócios internacionais e objetivam promover sua harmonia. A Câmara de Comércio Internacional revisa de tempos em tempos os termos, que passaram oficialmente a ser utilizados em 1953. Essas revisões aconteceram em 1967, 1976, 1980 e 1990, cuja publicação ficou conhecida como Incoterms 2000, para aplicação nos contratos celebrados a partir de janeiro de 2.000. Os termos, em forma de siglas, são de grande utilidade, devido à clareza com que são definidas as obrigações das partes envolvidas.

Sobre Incoterms, assinale a alternativa INCORRETA.

- a) O termo *EX-WORKS* significa a mercadoria posta à disposição do comprador na fábrica, usina, moinho, plantação, visto que as despesas com a remoção até o destino final, ficam por conta do comprador. Essa cláusula é sempre seguida da indicação do local da entrega da mercadoria. Por exemplo: *ex-warehouse, ex-factory, ex-mine*.
- b) O termo *FAS-FREE ALONGSIDE SHIP* (porto de embarque) significa que o vendedor deverá colocar a mercadoria no cais, junto ao navio, sob guindaste. O comprador recebe a mercadoria no cais e assume todas as despesas e riscos daí em diante.
- c) *DES – DELIVERED EX SHIP* (porto de destino) significa que o vendedor se obriga a pagar o seguro e o frete até o porto de destino, ficando por conta do comprador as despesas pela descarga e demais obrigações/tributos em seu país.
- *d) *CIF – COST, INSURANCE and FREIGHT*; o vendedor se obriga a colocar a mercadoria no porto de embarque, sem o frete e seguros pagos. Essa obrigação é devida pelo comprador.
- e) *DAF – DELIVERED AT FRONTIER*; o vendedor se obriga a colocar a mercadoria na fronteira determinada, ainda em seu país, com despesas por sua conta. Deve deixá-la devidamente liberada na aduana.

57 - A ciência de unitização de cargas para a distribuição física envolve dois conceitos relativamente novos no Brasil. São os conceitos de logística e embalagens de transporte. A logística estuda as formas de suprir e distribuir mercadorias. A unitização, aliada à movimentação mecanizada, tem um grande potencial de produtividade e eficácia. Existem várias formas de unitização de cargas para o transporte no mundo, porém o sistema paletizado é aquele que tem demonstrado o maior crescimento. Paletes ou estrados são plataformas destinadas a suportar cargas, permitindo a movimentação por meio de garfos (de empilhadeiras), nos quais os produtos podem ser unitizados. Os paletes têm como função a movimentação em larga escala.

Sobre o assunto, assinale a alternativa INCORRETA.

- a) As horas destinadas à carga e descarga podem ser reduzidas com o uso do palete, resultando em rápido carregamento e descarregamento do navio, redução de custos quando são realizadas análises de desembolso de carga e descarga de mercadorias em distâncias ao redor de 1.000 milhas.
- b) Uma das vantagens do palete é a melhor utilização dos espaços verticais, pois um programa de paletização possibilita uma quantidade maior de armazenagem em dada área, ou seja, uma melhor “cubicagem” de carga armazenada por área.
- c) A paletização simplifica o controle de inventário.
- *d) A desvantagem da unitização de cargas sobre paletes é que ela aumenta o tempo de rotulagem e as despesas operacionais desse item.
- e) O furto é reduzido quando itens individuais são unitizados por cintas ou filmes plásticos.

58 - O seguro de mercadorias e de veículos no transporte de cargas teve origem no transporte marítimo. Há séculos, na Europa, foram feitos os primeiros seguros, dos quais derivaram os seguros hoje existentes para todos os modais de transportes. O seguro pode ser definido como um contrato (apólice) entre duas partes, segurador e segurado, objetivando proteger um bem, por um determinado período de tempo (vigência da apólice), contra os riscos de perdas e avarias ao qual o bem esteja sujeito. Para obter tal proteção, o segurado pagará um prêmio ao segurador, pelo qual conquistará o direito de receber uma indenização em caso de sinistro (concretização do risco) ocorrido com o bem segurado.

Acerca do assunto, assinale a alternativa INCORRETA.

- a) Com respeito aos seguros marítimos, é classificada como avaria grossa aquelas causadas por atos voluntários ou como avaria particular aquelas causadas por atos fortuitos.
- *b) Os princípios do seguro marítimo, resultantes de usos de costumes seculares foram codificados pelos ingleses no Ato de Seguro Marítimo (*Marine Insurance Act*), em 1917.
- c) A vigência de uma apólice de seguro de carga normalmente se inicia no momento em que a carga deixa o porto de embarque e somente termina no seu porto de destino, independentemente do tempo decorrido, mesmo que tenham ocorrido desvios ou demoras durante a viagem, os quais estejam além do controle do segurado.
- d) No seguro de carga, o beneficiário do seguro não pode ser o segurado, dependendo de qual dos Incoterms 2000 foi utilizado na venda da mercadoria. No caso de uma venda CIF ou CIP, o segurado é o vendedor da carga e o beneficiário é o comprador.
- e) “Barataria”, considerando seguros marítimos, trata-se de um ato criminoso praticado pelo comandante ou por tripulantes que resulte em danos ao navio ou à carga.

59 - Nos primórdios da navegação marítima, toda a mercadoria era transportada em tonéis. O tonel, por ser uma embalagem resistente e de fácil manuseio, foi o sistema ideal que nossos antepassados encontraram para enfrentar as grandes dificuldades existentes nas operações de embarques e desembarques. Naquela época, os embarques eram realizados com auxílio de uma prancha colocada entre o convés do navio e o ancoradouro, formando planos inclinados nos quais os tonéis eram facilmente rolados, facilitando o carregamento. Ainda se ouve nos meios marítimos a expressão “prancha de embarque”, como tradução do termo *loading rate*.

Em 1955 o americano *Malcom Mclean* fundou a *Sea Land Services*, com 36 navios adaptados para o transporte de contêineres, e estabeleceu as seguintes dimensões para sua “embalagem”: 35x8x8 e 1/2 pés.

Com base no texto acima, assinale a alternativa correta.

- a) Nos Conhecimentos de Embarques Marítimo (*Bill of Lading*), sempre deverá estar especificada a modalidade contratada para o transporte com contêineres. No caso da modalidade *Freight Containers*, os custos para arrumação da carga serão devidos ao importador.
- b) Os contêineres mais conhecidos têm forma de paralelepípedo. Porém existem os ovais e circulares, para se adaptarem aos diversos tipos de casco de navios.
- c) No carregamento, o centro de gravidade do contêiner deve ficar o mais descentralizado possível. Isso facilitará seu carregamento e protegerá a carga durante o transporte.
- *d) Nos contêineres, deve-se distribuir a carga de maneira uniforme, colocando as mercadorias mais pesadas na parte de baixo e as mais leves por cima.
- e) O porto brasileiro que atualmente mais movimenta mercadorias por meio de contêineres é o porto de Imbituba (SC).

60 - Em outubro de 1998, foi aprovada a Agenda Ambiental Portuária, objetivando a adequação do Sub-setor Portuário brasileiro aos novos parâmetros ambientais já vigentes na comunidade internacional, de cujos documentos básicos, a MARPOL e a OPRC 90, o Brasil é signatário.

A aprovação da Agenda Ambiental Portuária inaugura uma fase de compromissos da atividade com a gestão ambiental dos portos brasileiros e se constitui de uma série de ações voltadas para modificar e programar um perfil da atividade, adequando-o às diretrizes para preservação do meio ambiente. Posteriormente, foi promulgada a Lei nº 9.966, de 28 de fevereiro de 2000, que internalizou efetivamente a MARPOL e a OPRC 90.

Entre as principais ações básicas dessa agenda, podem-se citar a promoção do controle ambiental da atividade portuária, a inserção das atividades portuárias no âmbito do gerenciamento costeiro, a implementação de unidades de gerenciamento ambiental nos portos e de setores de gerenciamento ambiental nas instalações portuárias fora do porto organizado.

Sobre o tema, assinale a alternativa INCORRETA.

- a) Um dos principais diplomas legais voltado para a questão ambiental no transporte marítimo é a Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000, que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.
- b) A Convenção MARPOL 73/78 é uma convenção internacional que significa Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, da qual o Brasil é signatário.
- c) A OPRC/90 (Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo) é uma convenção internacional para prevenção de acidentes ambientais ratificada pelo governo brasileiro.
- *d) Compete à Marinha a representação do Brasil junto à IMO. A formulação das posições brasileiras sobre os acidentes ecológicos tratados naquela Organização é tarefa da Comissão Coordenadora dos Assuntos de Prevenção de Acidentes da IMO (CCAPA-IMO).
- e) Com o crescimento da quantidade de óleo sendo transportada por mar, com o aumento do tamanho dos navios petroleiros e devido ao crescimento de acidentes ocorridos no final da década de 1960, a atenção mundial ficou mais voltada para a segurança dos navios e para a proteção ao meio ambiente.