



## Concurso Público



Aplicação: 19/6/2005

### **CARGO 2:**

**ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS**

**QUALQUER ÁREA DE FORMAÇÃO**

**MANHÃ**  
**NÍVEL SUPERIOR**

### **LEIA COM ATENÇÃO AS INSTRUÇÕES ABAIXO.**

- 1 Ao receber este caderno, confira se ele contém **cento e dez** itens, correspondentes às provas objetivas, corretamente ordenados de **1 a 110**, a prova discursiva e espaço para rascunho.
- 2 A página para rascunho é de uso opcional; não contará, portanto, para efeito de avaliação.
- 3 Caso o caderno esteja incompleto ou tenha qualquer defeito, solicite ao fiscal de sala mais próximo que tome as providências cabíveis.
- 4 Nos itens das provas objetivas, recomenda-se não marcar ao acaso: em cada item, se a resposta divergir do gabarito oficial definitivo, o candidato receberá pontuação negativa, conforme consta em edital.
- 5 Não utilize nenhum material de consulta que não seja fornecido pelo CESPE.
- 6 Não serão distribuídas folhas suplementares para rascunho nem para texto definitivo.
- 7 Durante as provas, não se comunique com outros candidatos nem se levante sem autorização do chefe de sala.
- 8 A duração das provas é de **quatro horas e trinta minutos**, já incluído o tempo destinado à identificação — que será feita no decorrer das provas —, ao preenchimento da folha de respostas e à transcrição do texto definitivo para a respectiva folha.
- 9 Na prova discursiva, não será avaliado texto escrito a lápis, texto escrito em local indevido ou texto que tenha identificação fora do local apropriado.
- 10 Ao terminar as provas, chame o fiscal de sala mais próximo, devolva-lhe a sua folha de respostas e a folha de texto definitivo da prova discursiva e deixe o local de provas.
- 11 A desobediência a qualquer uma das determinações constantes no presente caderno, na folha de rascunho, na folha de respostas ou na folha de texto definitivo da prova discursiva poderá implicar a anulação das suas provas.

#### **AGENDA**

- I **21/6/2005**, a partir das 10 h (horário de Brasília) – Gabaritos oficiais preliminares das provas objetivas: Internet — [www.cespe.unb.br/concursos/antaaq2005](http://www.cespe.unb.br/concursos/antaaq2005) — e quadros de avisos do CESPE/UnB, em Brasília.
- II **22 e 23/6/2005** – Recursos (provas objetivas): formulários estarão disponíveis no Sistema Eletrônico de Interposição de Recurso, Internet — [www.cespe.unb.br/concursos/antaaq2005](http://www.cespe.unb.br/concursos/antaaq2005).
- III **20/7/2005** – Resultados final das provas objetivas e provisório da prova discursiva: locais mencionados no item I e Diário Oficial da União.
- IV **21 e 22/7/2005** – Recursos (prova discursiva): em locais e horários que serão informados na divulgação do resultado provisório.
- V **10/8/2005** – Resultado final da prova discursiva e convocação para entrega da documentação para a avaliação de títulos: locais mencionados no item III.

#### **OBSERVAÇÕES**

- Não serão objeto de conhecimento recursos em desacordo com o item 13 do Edital n.º 1/2005 – ANTAQ, de 7/4/2005.
- Informações adicionais: telefone 0(XX) 61 448 0100; Internet – [www.cespe.unb.br](http://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 110 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**, único documento válido para a correção das suas provas.

## CONHECIMENTOS BÁSICOS

1 No temário político brasileiro ainda é reservado  
pouco espaço à política portuária. Contudo, a idéia de que o  
sistema é estratégico tem conquistado a unanimidade. Como  
4 é inequívoco também o apoio do empresariado ao modelo  
nascido das privatizações. Muitos investimentos foram  
realizados, embora ainda não atendam às vastas demandas da  
7 atualidade, impulsionadas pelo crescimento das exportações  
e pela expectativa de que a economia volte a retomar, afinal,  
o ciclo de expansão que a caracterizou por cerca de oito  
10 décadas no século passado.

O caminho a percorrer para que o porto evolua da  
triste condição de uma dificuldade para uma facilidade tende  
13 a ser longo e acidentado. Para diminuir a distância, somente  
com muito diálogo. Nesse sentido, existem boas notícias. O  
governo tem ouvido os usuários e admite que é imperativo  
16 mudar. Por quê? O vazio de políticas públicas provocou toda  
sorte de problemas, hoje conhecidos: o número de pessoal  
qualificado é pequeno, a infra-estrutura é precária, os preços  
19 carecem de transparência, a regulação é frágil e os conflitos  
jurídicos tendem a se acumular, provocando autêntico jogo  
de soma zero na eficiência do sistema, em um momento em  
22 que deveria estar acontecendo justamente o contrário.

O importante é que o governo quer mudanças. A  
decisão que ganha corpo no Ministério dos Transportes e na  
25 Casa Civil é levar à prática um modelo de administração  
portuária mais enxuto, ágil e capaz de integrar todos os  
agentes que participam do sistema. Com tal decisão, não se  
28 busca apenas a melhoria da infra-estrutura, mas um  
planejamento adequado do espaço portuário e da sua  
acessibilidade bem como uma gestão integrada que venha a  
31 fortalecer as economias regionais.

A acirrada competição internacional impõe postura  
realista de competição dentro do país. Se assim for, os portos  
34 terão o que é devido aos portos. Caso contrário, estarão  
condenados ao atraso e, com eles, a economia brasileira,  
no conjunto, e as economias regionais, no particular,  
37 continuarão a padecer das dores de endêmica carência de  
competitividade. Portanto, é imperativo olhar para o futuro,  
com a visão de que porto tem que ser uma facilidade.

Paulo Villa. *Ao porto o que é do porto*. In: *Correio  
Braziliense*, 29/5/2005, p. 21 (com adaptações).

Julgue os itens que se seguem, referentes ao texto acima.

1 “Contudo”, na linha 2, estabelece uma relação de oposição  
entre duas idéias: o pouco espaço concedido à política  
portuária e a unanimidade de opinião no concernente à  
posição estratégica do sistema portuário.

2 Na linha 6, o sinal indicativo de crase pode ser omitido sem  
que haja prejuízo para a correção gramatical do texto.

3 De acordo com o texto, o porto é visto como uma  
“dificuldade” e como uma “facilidade”. A primeira  
expressão refere-se à situação atual do sistema portuário, e  
a segunda, ao que é desejável no futuro.

4 Na opinião do autor, o sistema portuário, embora deva ser  
considerado parte importante da economia brasileira, tem  
relevância secundária quando o aspecto a ser levado em  
conta é a competição internacional, fato que se justifica pela  
ampla utilização do transporte rodoviário no país.

5 Esse texto, dado seu caráter objetivo, decorrente do emprego  
de linguagem neutra e direta, poderia iniciar uma ata  
elaborada por um órgão público.

6 A mudança que o autor acredita ser necessária na política  
portuária poderá ocorrer, de acordo com o texto, se houver  
uma postura realista no que se refere à competição interna  
nesse setor da economia.

7 Mantendo-se a coerência textual, o último período do texto  
poderia ser corretamente reescrito da seguinte forma: **Assim,  
é forçoso olhar o futuro, com a visão que o porto deve ser  
uma facilidade.**

8 A forma verbal “busca” (l.28) tem como sujeito o elemento  
“decisão” (l.24) e se complementa por dois objetos: um  
direto, “a melhoria da infra-estrutura” (l.28), e outro  
indireto, “mas um planejamento adequado do espaço  
portuário e da sua acessibilidade bem como uma gestão  
integrada que venha a fortalecer as economias regionais”  
(l.28-31).

9 Na linha 14, as “boas notícias” correspondem ao fato de o  
governo ouvir os usuários dos portos e ao de admitir  
mudanças para modernizar os portos.

10 O emprego da vírgula tanto após o trecho “Para diminuir a  
distância” (l.13) quanto após a expressão “Nesse sentido”  
(l.14) é facultativo, o que significa que ambas as vírgulas  
podem ser retiradas do texto sem que isso acarrete erro de  
pontuação.

O Brasil apresentou na Organização das Nações Unidas (ONU), em conjunto com Alemanha, Índia e Japão, sua proposta de resolução para a reforma do Conselho de Segurança. O texto prevê a criação de seis novos integrantes permanentes (atualmente há cinco) e mais quatro não-permanentes (hoje são dez). É incerto se os países vão conseguir o apoio necessário para aprovar a resolução. Em setembro, haverá uma conferência maior para tratar de uma remodelação geral da ONU.

A busca por uma vaga no Conselho de Segurança da ONU é o principal ponto da agenda de política externa do governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva. O Brasil tem buscado se consolidar como uma liderança regional, com mediação em vários conflitos, como no Equador.

Folha de S. Paulo, 17/5/2005, p. A8 (com adaptações).

Tendo o texto acima como referência inicial, julgue os itens subsequentes, relativos à política internacional e à ação diplomática brasileira na atualidade.

- 11 A começar pelos Estados Unidos da América (EUA), a atual potência hegemônica, há consenso quanto à necessidade de reformulação do Conselho de Segurança da ONU, inclusive no que concerne à ampliação dos membros permanentes com direito a veto.
- 12 A atual política externa brasileira repete, no discurso e na prática, a diplomacia conduzida pelo governo Fernando Henrique Cardoso. A diferença é que, sob Lula, o Brasil tem eliminado sobremaneira áreas de confronto com os EUA.
- 13 Criada imediatamente após a Segunda Guerra Mundial e estruturada em conformidade com o sistema bipolar que vigorou, com maior ou menor intensidade, até o fim da União Soviética, a ONU hoje está na berlinda e, pelo que o texto deixa transparecer, preocupada em reformar-se para se adequar ao novo cenário internacional.
- 14 Em sua estratégia para “consolidar uma liderança regional”, para usar uma expressão do texto, o Brasil tem obtido a adesão incondicional de seu mais importante parceiro na América do Sul, a Argentina, até porque ambos têm consciência de que essa convergência de pontos de vistas é fundamental para o êxito do MERCOSUL.
- 15 Na recente crise do Equador, mencionada no texto, a chancelaria brasileira foi decisiva para viabilizar a saída do país do presidente deposto, dando-lhe apoio logístico e concedendo-lhe asilo.

1 The need to transport large volumes of low-value loads across long distances while facing up to harsh competition in the international market led the Brazilian agricultural sector to be punished the hardest by the high costs of transportation and port fees. In 1995, for example, shipping a ton of soy from New Orleans cost just US\$ 3.00 whereas the cost to ship the same product from the Brazilian port of Paranaguá exceeded US\$ 14.00 and the cost to transport the product between the production regions of the US and the same port (an average of 2,000 km) by waterways was just US\$ 16/t. In Brazil it exceeded US\$ 80/t.

13 In order to overcome the problem, the Brazilian Federal Government has decided to encourage the development of multimode transportation corridors based on the use of some waterways and on the privatization of railroads and ports.

19 Considering the prospects for the expansion of agricultural borders, plus the existing trade flows of production, and the main consumer markets (including potential markets) in developing and implementing the transportation policy, the Government has decided to establish five corridors: the Northwest, the Central-North, the Northeast, the Central-East, and the Southwest. The Government had already embarked on a process of rationalisation of the management of port labour (one of the lobbies responsible for the high port charges) and has accelerated concessions of private terminals in the main outlet ports. Since the enactment of the Harbour Law in 1993, more than 100 concessions of private and hybrid terminals have been granted.

Internet: <<http://www.mre.gov.br/cdbrasil/itamaraty/web/ingles/economia/agric/logist/apresent.htm>> (with adaptations).

Based on the text above, it can be concluded that

- 16 “prospects” (l.17) means **likelihood**.
- 17 the Government has already rationalized the control of harbor work.
- 18 the cost of transportation is the only setback for the delivery of agricultural products.
- 19 ten years ago, shipping soy from the port of Paranaguá was more expensive than doing it from New Orleans.
- 20 the use of waterways as a means of transportation of goods can be a costly initiative.

Considerando o conceito de taxa, julgue os itens que se seguem.

- 21 Uma forma eficiente para verificar se uma remuneração de serviço corresponde a uma taxa ou a um preço público é observar o tipo de regime jurídico ao qual essa remuneração se submete. Se o regime jurídico for contratual, de direito privado, trata-se de uma taxa.
- 22 Considere que, em determinado município brasileiro, tenha sido estabelecida uma taxa de iluminação pública. Nessa situação a cobrança da mencionada taxa seria inconstitucional, por ter como fato gerador um serviço não mensurável e indivisível.
- 23 O exercício de poder de polícia apto a legitimar a cobrança de taxa de polícia deve ser efetivo, não podendo ser a sua instituição baseada no potencial exercício deste poder.

Acerca da disciplina dos atos administrativos, julgue os itens subseqüentes.

- 24 A ausência de previsão constitucional expressa da obrigação do administrador de motivar os seus atos não impede que se exija dele essa motivação com fundamento na adoção da democracia pelo Estado brasileiro, bem como no princípio da publicidade e na garantia do contraditório.
- 25 Os atos administrativos cabem, em princípio, aos órgãos do Poder Executivo, mas autoridades de outros poderes, como do Poder Judiciário, por exemplo, também têm competência para editar atos dessa natureza quando no exercício de atividades administrativas.
- 26 À palavra competência, na terminologia técnica adotada no direito administrativo, é dado o sentido de capacidade ou habilidade que detém um servidor público para editar um ato administrativo.
- 27 O fim de todo ato administrativo deve ser o interesse público, o qual coincide com o interesse público secundário do governo.

Durante muito tempo, o termo processo vinha associado à função jurisdicional. Não se cogitava, no âmbito do direito administrativo, de processo atinente às relações entre administração e cidadãos.

A Constituição Federal de 1988 consagrou o termo processo para significar a processualidade administrativa. Por isso, encontra-se esse termo no inciso LV do art. 5.º: “Aos litigantes, em *processo* judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e a ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes.”

Odete Medauar. **Direito administrativo moderno**. 9.ª ed. (rev. e atual). São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2005 (com adaptações).

Considerando o texto acima como referência inicial, julgue os itens a seguir, referentes ao processo administrativo, com base na Lei n.º 9.784/1999 e nas normas constitucionais.

- 28 Caso ao final da instrução de um processo administrativo um servidor obtenha decisão desfavorável da autoridade administrativa, da qual ainda caiba recurso, não estará ele obrigado a esgotar a instância administrativa para ter direito a recorrer ao Poder Judiciário.
- 29 A atuação do administrador público que, sem prévio processo administrativo, visando resguardar o patrimônio público, passa a realizar desconto retroativo em folha de pagamento de servidor público, relativo a uma contribuição previdenciária por este devida mas não descontada na época oportuna, não constitui violação do devido processo legal e da ampla defesa, já que o desconto pode ser realizado em decorrência de determinação legal.
- 30 Eventual exigência legal de depósito recursal prévio, em processo administrativo, é inconstitucional, pois tal exigência configuraria impedimento ao exercício do direito do duplo grau obrigatório, do contraditório, da ampla defesa e do devido processo legal.

## CONHECIMENTOS ESPECÍFICOS

Acerca de conceitos básicos da economia, julgue os itens subseqüentes.

- 31 A recente apreciação do real frente ao dólar norte-americano, *ceteris paribus*, contribui para reduzir as exportações líquidas brasileiras e concorre, assim, para a contração da demanda agregada e do emprego.
- 32 O estabelecimento de um marco regulatório para o transporte aquaviário, no âmbito da ANTAQ, elimina as fontes de monopólio e, portanto, desloca a curva de possibilidade de produção da economia para cima e para a direita.
- 33 Os aumentos nas tarifas de fornecimento de energia para contêineres refrigerados, no Porto de Salvador, por aumentarem os custos dos serviços de transporte oferecidos por esse porto, conduzem a um deslocamento ao longo da curva de oferta desses serviços.
- 34 Supondo-se que os estaleiros possuam poder de monopsonio no mercado de peças para embarcações, essas empresas maximizarão seu benefício líquido adquirindo esses componentes até o ponto em que a despesa marginal com eles seja igual à despesa média.
- 35 Modificações na estrutura competitiva industrial das economias nacionais, decorrentes do processo atual de globalização dessas economias, podem levar ao aumento do desemprego estrutural.

Com relação a conceitos básicos associados à regulação dos mercados, julgue os itens a seguir.

- 36 A liderança de preços — não necessariamente pela maior firma ou por aquela que apresenta o custo mais baixo — é uma das formas por meio das quais os cartéis resolvem seus problemas de fixação de preços, para garantir, assim, os maiores lucros associados à colusão.
- 37 Práticas restritivas utilizadas para limitar a concorrência incluem acordos sobre limites de produção, repartição de mercados ou fontes de abastecimento e ligação de contratos (cláusulas de *tie-in*).
- 38 A prática de uma empresa de *software* que cria incompatibilidades entre os produtos que fabrica e os de concorrentes pode ser interpretada como uma vantagem não competitiva, contribuindo, assim, para restringir a concorrência no mercado de *software*.
- 39 A regulação do sistema de transporte aquaviário justifica-se pelo fato de que esse mercado se organiza como um monopólio natural, no qual a fixação do preço ao nível do custo marginal assegura a existência de lucros monopolistas positivos.
- 40 A concentração econômica horizontal ocorre quando uma empresa, no desdobramento de suas atividades, adquire outra — a montante ou a jusante — ao longo da cadeia produtiva (mercado-alvo), como, por exemplo, as cervejarias que compõem a AMBEV e seus respectivos distribuidores.

O litoral brasileiro possui grande variedade de portos que movimentam cargas com origem ou destino em vastas porções do território nacional. Esses portos apresentam trechos de cais público e terminais privativos. Em relação à movimentação de cargas nos portos, julgue os seguintes itens.

- 41 O *hinterland* de um porto compreende a região do território nacional que demanda movimentação de cargas desse porto.
- 42 A movimentação de cargas de terceiros nos terminais privativos brasileiros é proibida por lei.

De modo geral, a infra-estrutura portuária compreende, entre outros aspectos, o conjunto de cais, pátios, *dolphins*, bacias de evolução e canal de acesso. Acerca desse assunto, julgue os itens que se seguem.

- 43 A concepção de um cais, quanto a largura, profundidade e extensão, é fortemente influenciada pelo tipo de carga que o mesmo irá movimentar.
- 44 Os pátios de estocagem de qualquer carga devem sempre ficar junto ao berço em que as mesmas serão movimentadas.
- 45 A bacia de evolução é o local em que o navio recebe a bordo o práctico para orientar as manobras de atracação.
- 46 O tráfego dos navios ao longo de todo o canal de acesso ao porto é sempre efetuado com o auxílio de rebocadores.

Licenciamento ambiental é o procedimento administrativo por meio do qual se licenciam a localização, instalação e operação dos empreendimentos que utilizam recursos ambientais e possam ser causadores efetivos ou potenciais de poluição ou degradação ambiental. Quanto ao licenciamento ambiental das atividades portuárias, julgue os próximos itens.

- 47 Para um novo empreendimento portuário, as licenças ambientais normalmente exigidas são a licença prévia, a licença de instalação e a licença de operação.
- 48 O IBAMA é a entidade responsável pelo licenciamento ambiental de qualquer empreendimento ou atividade potencialmente poluidora em todo o território nacional.
- 49 Os estudos de impacto ambiental e o relatório de impacto ambiental são os principais estudos utilizados como subsídio para a obtenção da licença ambiental.

Considerando a Lei n.º 8.630, conhecida como Lei dos Portos, que dispõe sobre o regime jurídico de exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, julgue os itens a seguir.

- 50 A administração de mão-de-obra dos trabalhadores portuários é centralizada em um Órgão de Gestão de Mão-de-Obra que tem alcance nacional.
- 51 Em portos organizados, o trabalho portuário de conserto de cargas, devido ao seu caráter episódico, será realizado unicamente por trabalhadores portuários avulsos, sem vínculo empregatício.
- 52 O Conselho de Autoridade Portuária é o órgão responsável pela administração de cada porto organizado.

53 Porto organizado é aquele construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação, movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária.

54 É assegurado ao empreendedor interessado o direito de construir, reformar, ampliar, melhorar, arrendar e explorar instalações portuárias, dependendo de contrato de arrendamento e de autorização do ministério competente.

55 O serviço de movimentação de carga a bordo da embarcação deve ser executado de acordo com a instrução de seu comandante ou de seus prepostos, que são os responsáveis pela segurança da embarcação no que se refere a arrumação ou retirada da carga, seja no porto, seja em viagem.

56 Para efetuar o arrendamento de áreas e(ou) instalações portuárias, a correspondente autoridade portuária, de acordo com a Lei n.º 8.630 e o Decreto n.º 4.391, elabora a proposta de programa de arrendamento do respectivo porto e a submete à ANTAQ, para análise, consolidação e integração ao Plano Geral de Outorgas de Exploração de Infra-Estrutura Aquaviária e Portuária.

Para efeito de se obter uma maior economia na movimentação global, as mercadorias costumam ser divididas em carga geral, contêineres, granéis sólidos e granéis líquidos. Considerando esses tipos de mercadoria, julgue os itens que se seguem.

57 Mercadorias que exigem armazenagem em câmaras frigoríficas não podem ser embarcadas em contêineres.

58 Grãos como soja, trigo, milho, arroz e feijão são transportados exclusivamente sob a forma de granel sólido.

59 Carga geral é constituída dos mais diversos tipos de mercadorias, acondicionadas em embalagens apropriadas e embarcadas em partidas de toneladas diversas.

60 *Commodities* são produtos padronizados e não diferenciados, sobre os quais o produtor não tem poder de fixação de preços, que são regulados pelo mercado.

As tarifas portuárias devem remunerar a utilização da infra-estrutura portuária constituída por: proteção e acesso ao porto, instalações de acostagem, instalações terrestres, armazenagem, aluguel de equipamentos e serviços diversos. Acerca desse assunto, julgue os itens a seguir.

61 Em instalações portuárias, granéis sólidos devem ser armazenados em silos verticais ou horizontais.

62 As instalações de acostagem são sempre constituídas por cais contínuos, com extensão suficiente para permitir a atracação de todo o comprimento do navio.

63 Os guindastes portuários localizados ao longo da faixa do cais devem estar devidamente equipados para realizar processos de carga e descarga de qualquer mercadoria transportada comercialmente pelos navios.

64 A proteção e acesso ao porto compreende o canal de acesso e a bacia de evolução, que proporcionam águas abrigadas, tranqüilas, profundas e sinalizadas para que as embarcações realizem suas operações com segurança.

65 Portos implantados em áreas abertas e descampadas necessitam, normalmente, da construção de obras de abrigo artificiais.

Um edital de licitação foi lançado para o arrendamento de um terminal portuário de contêineres com 200.000 m<sup>2</sup> de área e dois berços de atracação com 520 m de extensão. O prazo de arrendamento do terminal é de 25 anos, quando o terminal deverá ser devolvido ao poder público, com todos os investimentos realizados pelo arrendatário. A empresa que vencer a licitação deverá fazer investimentos na superestrutura do terminal (equipamentos para movimentação de contêineres no cais e na área de pátio, portões de acesso etc.), além de pagar ao proprietário da área arrendada determinado valor por TEU (*twenty equivalent united*, unidade internacional para contêineres de 20 pés) movimentado no cais.

Considerando a situação hipotética acima, julgue os itens seguintes.

66 No caso de a aquisição dos equipamentos destinados à movimentação de contêineres ser financiada por um banco, a taxa de desconto empregada nos cálculos de análise de viabilidade deve, obrigatoriamente, corresponder à taxa de juros do empréstimo bancário.

67 Uma maneira de se verificar a viabilidade financeira do projeto por parte do arrendatário, sem considerar a tributação, é fazer o cálculo do valor presente líquido (VPL) da diferença entre o fluxo da receita líquida anual e os investimentos realizados ao longo do período de arrendamento do terminal.

A consolidação do processo de contêineres introduziu grandes transformações nos conceitos de transporte de carga. Quanto ao transporte marítimo de contêineres, julgue os próximos itens.

68 O uso de contêineres permite a obtenção de consideráveis economias de escala com o emprego de navios grandes e terminais especializados de grande eficiência. Entretanto, o carregamento complexo de navios grandes pode reduzir essas economias, seja devido a tempos excessivos de permanência no porto para realocação e estivagem da carga, seja devido aos baixos índices de aproveitamento dos espaços de carga em função das dificuldades de arrumação.

69 Um dos fatores que estimula o crescimento do porte dos navios porta-contêineres está relacionado à operação de navios maiores em poucos portos concentradores associados a sistemas alimentadores de cargas (*feeder services*).

Julgue o item abaixo, acerca da logística do transporte marítimo de minério de ferro.

70 O transporte marítimo de minério de ferro está limitado ao uso de navios com capacidade de até 150.000 tpb (toneladas de porte bruto), devido a problemas de restrição de estocagem e de capacidade de operação portuária.

Julgue os itens seguintes, acerca do registro da propriedade marítima e da bandeira de registro das embarcações.

- 71 De acordo com a legislação brasileira, têm direito de arvorar a bandeira brasileira as embarcações inscritas no registro de propriedade marítima, de propriedade de pessoa física residente no país ou de empresa brasileira, e aquelas sob contrato de afretamento a casco nu, por empresa brasileira de navegação, condicionadas à suspensão provisória de bandeira no país de origem.
- 72 A aquisição de uma embarcação pode ser feita por meio de construção ou de outro meio legalmente permitido, mas a transmissão de sua propriedade se consolida unicamente com o registro no tribunal marítimo.

Atualmente, na atividade de transporte marítimo, existem pouquíssimas questões livres de regras e regulamentos nacionais e internacionais. Essas regras estabelecem não apenas padrões a serem seguidos, mas também punições e responsabilidades no caso de irregularidades e acidentes. Estas regulamentações podem ser unilaterais ou multilaterais, estas últimas estabelecidas com base em fóruns internacionais. Acerca dos organismos internacionais e das regulamentações associadas ao transporte marítimo internacional, julgue os itens a seguir.

- 73 De acordo com o Código de Conduta para Conferências de Frete da *United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD), o transporte marítimo deve ser realizado pelos dois países envolvidos nas trocas comerciais, mas admite-se a participação de uma terceira nação no transporte de carga.
- 74 A *International Maritime Organization* (IMO), organização integrante da *International Chamber of Shipping* (ICS), é o organismo responsável pela legislação internacional referente ao aspecto político do transporte marítimo.
- 75 O Brasil e a Argentina mantêm um acordo bilateral que estabelece que o transporte marítimo de toda a carga geral e a granel entre os dois países deve ser realizada em navios de bandeira brasileira ou argentina, salvo em casos de indisponibilidade de navios dessas nações para realizar o transporte.

O contrato de fretamento de qualquer embarcação, quer seja na sua totalidade ou em parte, para uma ou mais viagens, quer seja à carga, colheita ou prancha, o que tem lugar quando o capitão recebe carga de quantos se apresentam, deve provar-se por escrito. No primeiro caso, o instrumento, que se chama carta partida ou carta de fretamento, deve ser assinada pelo fretador e afretador, e por quaisquer outras pessoas que intervenham no contrato, do qual se dará a cada uma das partes um exemplar.

Tendo por referência o texto acima, que é um extrato do art. 566 do Código Comercial Brasileiro, julgue os próximos itens, referentes a contratos de afretamento.

- 76 No afretamento por viagem, o proprietário da carga afreta o navio do armador para realizar uma ou mais viagens, mediante o pagamento do frete, além das despesas com combustível do navio, embarque, desembarque, estivagem e recheio da carga.
- 77 O afretamento por período (*time charter*) corresponde a um contrato pelo qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado. Nesse tipo de contrato, o armador mantém a gestão náutica e o afretador fica responsável pela gestão comercial.

Acerca das embarcações utilizadas no transporte marítimo, julgue os itens que se sucedem.

- 78 O transporte marítimo de LNG (*liquid natural gas*) é realizado, principalmente, à temperatura ambiente em navios com tanques pressurizados.
- 79 Hoje em dia, uma das embarcações empregadas no apoio logístico a embarcações e instalações fixas ou flutuantes que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos são os *platform supply vessels* (PSV), embarcações especializadas no transporte de granéis e outras cargas para as unidades *offshore*.
- 80 O tamanho dos navios porta-contêineres tem aumentado significativamente nos últimos anos. Os maiores navios em operação, hoje em dia, apresentam capacidade em torno de 8.000 TEU.
- 81 A grande maioria dos navios petroleiros empregados no transporte de óleo bruto e seus derivados caracteriza-se por apresentar formas cheias com coeficiente de bloco entre 0,65 e 0,75 e velocidades baixas, situadas entre 16 nós e 20 nós.
- 82 De acordo com a regulamentação da *International Maritime Organization* (IMO), os navios petroleiros e graneleiros novos com capacidade superior a 20.000 tpb deverão, obrigatoriamente, ter casco duplo.

Em relação ao transporte aquaviário no Brasil, julgue os itens que se seguem.

- 83 Um dos principais fluxos de transporte de granéis sólidos no Brasil envolve o embarque de minério de alumínio em navios graneleiros no Pará entre os Portos de Trombetas e Vila do Conde.
- 84 Devido ao aumento da produção de petróleo no país, o transporte marítimo de granéis líquidos no longo curso tem-se restringido à importação de pequenos volumes de óleo bruto e seus derivados.
- 85 Os altos custos envolvidos no uso de contêineres provocaram o enfraquecimento dos armadores independentes e consolidaram a supremacia das conferências de frete no transporte marítimo global de carga geral, inclusive no Brasil.

A administração pública federal brasileira possui certas características, advindas da sua formação histórica. Acerca desse assunto, julgue os itens a seguir.

- 86 A primeira tentativa séria e abrangente de implantar um serviço público com base na teoria da burocracia ocorreu durante o governo do presidente Collor de Mello.
- 87 Existem atualmente na administração pública nítidas características patrimonialistas, oriundas da sua formação inicial, tais como o nepotismo, o excesso de cargos de confiança e práticas clientelistas.
- 88 A Escola Nacional de Administração Pública (ENAP) foi criada durante o governo do presidente João Batista de Oliveira Figueiredo, visando a formação de gerentes para o setor público, tendo por referência o modelo alemão.
- 89 O Plano Diretor da Reforma do Aparelho do Estado, lançado no primeiro mandato do presidente Fernando Henrique Cardoso, propugnava a superação do modelo burocrático visando a adoção da denominada administração pública gerencial.
- 90 Uma das características da administração pública brasileira nos últimos 20 anos é a rigorosa seleção por sistema de mérito visando a ocupação dos cargos de direção e assessoramento superior.

A ANTAQ iniciou uma rodada de pesquisas para conhecer os níveis de preços praticados nos principais portos brasileiros no ano de 2003. Nessas pesquisas, observou-se uma redução em 5% nos preços médios cobrados para a movimentação de contêineres em relação ao ano de 2002. No porto de Santos, a média observada nas pesquisas relativas a 2003 situou-se em R\$ 300,00 por unidade de contêiner. Em Paranaguá, essa média foi de R\$ 300,00 e, em Rio Grande, R\$ 360,00. Esses valores correspondem aos gastos para atendimento aos navios e incluem despesas com a entrada e saída dos navios e com a movimentação das cargas. Os tamanhos das amostras das pesquisas relativas a 2003 nos portos de Santos, Paranaguá e Rio Grande foram, respectivamente, iguais a 400, 600 e 200. Os desvios-padrão dos preços cobrados em 2003 para a movimentação de contêineres nos portos de Santos, Paranaguá e Rio Grande foram, respectivamente, iguais a R\$ 50,00, R\$ 100,00 e R\$ 50,00. Os coeficientes de assimetria de Pearson dos preços cobrados em 2003 para a movimentação de contêineres nos portos de Santos, Paranaguá e Rio Grande foram todos maiores que 0,1.

Internet: <<http://www.antaq.gov.br>> (com adaptações).

A partir das informações do texto acima, julgue os itens que se sucedem.

- 91 A variância amostral dos preços cobrados para a movimentação de contêineres apenas nos portos de Santos e de Paranaguá é inferior a R\$ 7.500,00.
- 92 O preço médio cobrado para a movimentação de contêineres nos portos de Santos, Paranaguá e Rio Grande é superior a R\$ 315,00.
- 93 Mais da metade dos preços cobrados para a movimentação de contêineres observados na pesquisa no porto de Santos é superior a R\$ 300,00.
- 94 A redução em 5% nos preços médios cobrados em 2003 para a movimentação de contêineres, em relação ao ano de 2002, sugere que também houve uma redução em 5% na variância dos preços cobrados de 2003 em relação a 2002.
- 95 O coeficiente de variação dos preços observados no porto de Santos é superior ao coeficiente de variação observado no porto de Rio Grande.

Apesar de a política brasileira de defesa da concorrência existir desde os anos 30 do século passado, a atuação do CADE, bem como dos demais órgãos que o auxiliavam nas suas funções, pouco era difundida e conhecida, tendo em vista que a economia era fortemente monitorada e fechada, sofrendo rígido controle de preços, fato este que não acarretava grande demanda de trabalho. A partir dos anos 90, graças à estabilização da moeda, à privatização, à abertura da economia nacional e ao crescente fenômeno da globalização, tornou-se vital o desenvolvimento de uma política de defesa da concorrência para atender à nova realidade do mercado. O aprimoramento da aludida política se deu sobretudo com o surgimento da Lei n.º 8.884/1994, que estabeleceu o CADE como uma autarquia federal, ampliou os seus poderes, definindo com maior precisão as práticas consideradas ofensivas à concorrência.

Cartilha do CADE. Internet: <<http://www.cade.gov.br/publicacoes/cartilhaport.asp>> (com adaptações).

Tendo como referência o texto acima e com base no conteúdo da Lei n.º 8.884/1994, julgue os itens a seguir.

- 96 A referida lei, que transformou o CADE em autarquia, ao criar mecanismos de prevenção e de repressão às infrações contra a ordem econômica, teve por finalidade a proteção de bens jurídicos coletivos.

- 97 Uma empresa multinacional estrangeira, ainda que possua filial no Brasil, não pode ser submetida às disposições legais dessa lei, caso suas práticas econômicas tenham aqui algum reflexo, porque estaria afetada a soberania do seu país de origem.
- 98 O abuso do poder econômico pode se concretizar por meio de várias práticas, como a dominação de mercado relevante, a eliminação da concorrência e o aumento arbitrário dos lucros.
- 99 Qualquer interessado pode, mediante representação escrita e fundamentada, apontar à Secretaria de Direito Econômico (SDE) do Ministério da Justiça a existência de indícios de ocorrência de infração à ordem econômica. A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) detém o poder-dever de realizar representações do tipo à SDE porque a repressão de ações que configurem ou possam configurar infração da ordem econômica é uma diretriz geral do gerenciamento da infra-estrutura e da operação dos transportes aquaviários.

RASCUNHO



A PETROBRAS – Lubnor Lubrificantes e Derivados de Petróleo do Nordeste e a Companhia Docas do Ceará realizam, hoje, a partir de 9 h, o simulado de derramamento de óleo no mar, em área do píer petroleiro do Porto do Mucuripe, em Fortaleza.

A operação conta ainda com equipes do Corpo de Bombeiros, Defesa Civil do Estado, Sindicato das Distribuidoras de Combustíveis (Sindicom), IBAMA, Superintendência Estadual do Meio Ambiente, Secretaria de Meio Ambiente do município, Capitania dos Portos, Defesa Civil, BR Distribuidora e Labomar, entre outros, além de líderes comunitários e entidades não-governamentais (Aqasis, Projeto Tamar).

O exercício vai envolver cerca de 200 pessoas. “O objetivo é preparar as equipes para conter de forma rápida e eficiente uma eventual emergência”, diz Eribaldo Cantalejo Fernandes, gerente-geral da Lubnor, unidade de negócios da PETROBRAS, baseada na capital cearense.

Internet: <<http://www.herbario.com.br/atual04/2911simulaoleo.htm>> (com adaptações).

Acerca do assunto abordado no texto acima, julgue os itens que se seguem, com base na Lei n.º 9.966/2000.

100 A prática descrita no texto está em conformidade com a Lei n.º 9.966/2000, conhecida como lei do óleo, a qual determina que planos de emergência devem ser adotados como medidas preventivas de controle e combate da poluição das águas.

101 As águas dos portos são consideradas águas interiores e estão sob jurisdição nacional.

102 Os planos de contingência são consolidados pela autoridade portuária, que deverá comunicar a autoridade ambiental competente, após a sua finalização, pois, embora seja desejável, não existe exigência legal no sentido de que haja uma ação coordenada entre a autoridade portuária, a autoridade ambiental e a defesa civil.

Em determinado estado da Federação, a empresa de revitalização portuária SLT Ltda. passou a exigir de outras empresas portuárias que estas não realizem qualquer movimentação, carregamento, descarregamento ou armazenamento de mercadorias de terceiros que fosse superior, em quantidade e(ou) valor, à movimentação de carga própria.

Considerando a situação hipotética descrita, julgue os itens a seguir, em consonância com a Constituição Federal e com a Lei n.º 10.233/2001.

103 A exploração dos serviços de transporte aquaviário entre portos brasileiros constitui serviço público federal, de competência da União, que os pode explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão.

104 A ANTAQ deve, na situação mencionada, por atribuição legal, atuar de modo a preservar o interesse público, compondo os objetivos dos usuários e das empresas.

105 A ANTAQ é agência reguladora e, institucionalmente, entidade quase-jurisdicional, destinada a arbitrar conflitos, a servir de instância recursal e a impor penalidades, devendo, portanto, manter posição equidistante em conflitos dessa ordem, não podendo comprometer-se com os interesses econômicos de qualquer das partes.

Julgue os próximos itens, de acordo com os conceitos estabelecidos pela Lei n.º 10.893/2004.

106 Navio que sai do porto de Santos e chega ao porto de Vitória, utilizando exclusivamente a via marítima, realiza navegação fluvial.

107 Embarcação de médio porte que sai do porto de Manaus e chega ao porto de Santarém, utilizando apenas as vias interiores, realiza navegação de cabotagem.

108 Navio que vai do porto de Porto Alegre até o porto de Fortaleza realiza navegação de longo curso.

Considerando os artigos 177 e 178 da Constituição Federal de 1988, que integram capítulo dirigido ao tratamento da atividade econômica no país, julgue os itens subseqüentes.

109 A navegação de cabotagem, no Brasil, não pode ser realizada por embarcação estrangeira.

110 O monopólio da União, instituído constitucionalmente, sobre o transporte marítimo de petróleo bruto de origem nacional ou de derivados básicos de petróleo produzidos no país, significa que as entidades criadas pelo Estado para desenvolver essas atividades são prestadoras de serviços públicos.

## PROVA DISCURSIVA

- Nesta prova — que vale **vinte** pontos —, faça o que se pede, usando o espaço indicado no presente caderno para rascunho. Em seguida, transcreva o texto para a **FOLHA DE TEXTO DEFINITIVO DA PROVA DISCURSIVA**, no local apropriado, pois **não serão avaliados fragmentos de texto escritos em locais indevidos**.
- Qualquer fragmento de texto além da extensão máxima de **trinta** linhas será desconsiderado.
- Na folha de **texto definitivo**, identifique-se apenas na primeira página, pois **não será avaliado** texto que tenha qualquer assinatura ou marca identificadora fora do local apropriado.

---

A expansão de quase todas as grandes cidades brasileiras está intimamente ligada aos seus portos. Historicamente os portos funcionavam como portas de entrada dos colonizadores e dos escravos e como portas de saída das riquezas oriundas dos diferentes ciclos econômicos brasileiros. A ocupação do território nacional se dava primordialmente pelo litoral, com cidades isoladas, que possuíam fracas ligações entre si, em razão da incipiente infra-estrutura de transportes terrestre.

Ao longo da primeira metade do século passado, os portos foram implantados em regiões naturalmente abrigadas, como, entre outros, os portos do Rio de Janeiro — em baía — e Santos — em estuário.

A partir da década de 70, o setor portuário, acompanhando o desenvolvimento observado na economia como um todo, passou por grande expansão, tanto em relação aos portos existentes quanto àqueles em implantação. Alguns portos existentes perderam um pouco sua conotação urbana e foram transformados em corredores de exportação, situações que, aliadas ao próprio desenvolvimento das cidades, têm transformado em foco de conflito a convivência entre o porto e a cidade em que o mesmo está inserido.

Quanto aos portos novos, observou-se que foram distribuídos ao longo do litoral, podendo-se notar que praticamente todos eles foram construídos em mar aberto, como, por exemplo, os portos de Suape, Praia Mole, Barra do Riacho e Pecém.

---

Tendo o texto acima por referência inicial, redija um texto dissertativo que aborde, necessariamente, os seguintes aspectos:

- ▶ principais razões que conduziram à implantação de portos em regiões de mar aberto, sem abrigo natural;
- ▶ implicações ambientais que tal iniciativa gerou;
- ▶ conflitos mencionados no texto entre a cidade e o porto nela inserido e mecanismos que poderiam disciplinar tal situação.

# RASCUNHO

1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	
21	
22	
23	
24	
25	
26	
27	
28	
29	
30	