

ANALISTA DE TRANSPORTE MARÍTIMO JÚNIOR

LEIA ATENTAMENTE AS INSTRUÇÕES ABAIXO.

- 01 - Você recebeu do fiscal o seguinte material:
- a) este caderno, com o enunciado das 60 questões das Provas Objetivas, todas com valor de 1,0 ponto, sem repetição ou falha, assim distribuídas:

LÍNGUA PORTUGUESA II	LÍNGUA INGLESA II	CONHECIMENTOS ESPECÍFICOS
Questões 1 a 10	Questões 11 a 20	Questões 21 a 60

b) **1 CARTÃO-RESPOSTA** destinado às respostas às questões objetivas formuladas nas provas.

- 02 - Verifique se este material está em ordem e se o seu nome e número de inscrição conferem com os que aparecem no **CARTÃO-RESPOSTA**. Caso contrário, notifique **IMEDIATAMENTE** o fiscal.
- 03 - Após a conferência, o candidato deverá assinar no espaço próprio do **CARTÃO-RESPOSTA**, preferivelmente a caneta esferográfica de tinta na cor preta.
- 04 - No **CARTÃO-RESPOSTA**, a marcação das letras correspondentes às respostas certas deve ser feita cobrindo a letra e preenchendo todo o espaço compreendido pelos círculos, a **caneta esferográfica de tinta na cor preta**, de forma contínua e densa. A LEITORA ÓTICA é sensível a marcas escuras; portanto, preencha os campos de marcação completamente, sem deixar claros.
- Exemplo: (A) ● (C) (D) (E)
- 05 - Tenha muito cuidado com o **CARTÃO-RESPOSTA**, para não o **DOBRAR, AMASSAR ou MANCHAR**. O **CARTÃO-RESPOSTA SOMENTE** poderá ser substituído caso esteja danificado em suas margens superior ou inferior **-BARRA DE RECONHECIMENTO PARA LEITURA ÓTICA**.
- 06 - Para cada uma das questões objetivas, são apresentadas 5 alternativas classificadas com as letras (A), (B), (C), (D) e (E); só uma responde adequadamente ao quesito proposto. Você só deve assinalar **UMA RESPOSTA**: a marcação em mais de uma alternativa anula a questão, **MESMO QUE UMA DAS RESPOSTAS ESTEJA CORRETA**.
- 07 - As questões objetivas são identificadas pelo número que se situa acima de seu enunciado.
- 08 - **SERÁ ELIMINADO** do Processo Seletivo Público o candidato que:
- a) se utilizar, durante a realização das provas, de máquinas e/ou relógios de calcular, bem como de rádios gravadores, *headphones*, telefones celulares ou fontes de consulta de qualquer espécie;
- b) se ausentar da sala em que se realizam as provas levando consigo o Caderno de Questões e/ou o **CARTÃO-RESPOSTA**.
- 09 - Reserve os 30 (trinta) minutos finais para marcar seu **CARTÃO-RESPOSTA**. Os rascunhos e as marcações assinaladas no Caderno de Questões **NÃO SERÃO LEVADOS EM CONTA**.
- 10 - Quando terminar, entregue ao fiscal **O CADERNO DE QUESTÕES E O CARTÃO-RESPOSTA** e **ASSINE A LISTA DE PRESENÇA**.
Obs. O candidato só poderá se ausentar do recinto das provas após **1 (uma) hora** contada a partir do efetivo início das mesmas. Por motivos de segurança, o candidato **não** poderá levar o Caderno de Questões.
- 11 - **O TEMPO DISPONÍVEL PARA ESTAS PROVAS DE QUESTÕES OBJETIVAS É DE 3 (TRÊS) HORAS.**
- 12 - As questões e os gabaritos das Provas Objetivas serão divulgados no primeiro dia útil após a realização das provas na página da **FUNDAÇÃO CESGRANRIO (www.cesgranrio.org.br)**.

LÍNGUA PORTUGUESA II**A ciência da biodiversidade**

A fronteira da biodiversidade é azul. Atrás das ondas, mais do que em qualquer outro lugar do planeta, está o maior número de seres vivos a descobrir. Os mares parecem guardar a resposta sobre a origem da vida e uma potencial revolução para o desenvolvimento de medicamentos, cosméticos e materiais para comunicações. Prova do mundo escondido na água é a identificação recente de lulas colossais com mais de dez metros, de polvos que brilham no escuro e de demônios-do-mar transparentes. No Brasil, será oficialmente anunciada em breve a identificação de mais uma espécie de baleia em nosso litoral. Cientistas descobriram no Rio de Janeiro uma nova espécie de arraia que vive nas trevas. E um inventário recém-concluído mostrará que Abrolhos tem a maior diversidade marinha de todo o Atlântico Sul.

Conhecemos menos de 5% das criaturas marinhas. Das planícies abissais – o verdadeiro fundo do mar, que ocupa a maior parte da superfície da Terra – vimos menos de 1%. Sabemos mais sobre a superfície da Lua e de Marte do que do fundo do mar. Os oceanos são hoje o grande desafio para a conservação...[...]

Uma das descobertas mais surpreendentes é o acréscimo de mais uma espécie à lista de baleias que ocorrem no litoral brasileiro. Com a baleia-bicuda-de-True encontrada em São Sebastião, São Paulo, sobe para 43 o número de espécies de baleias registradas na costa do Brasil.

– Essa descoberta mostra que os oceanos são nossa última fronteira. Desconhecemos até o que existe na costa. O registro de mais uma espécie é um dos mais importantes dos últimos anos e muda o conhecimento sobre nossa fauna – afirma um dos autores da descoberta, o pesquisador Salvatore Siciliano. [...]

A baleia-bicuda-de-True chega a ter seis metros de comprimento e não se imaginava que pudesse chegar ao litoral brasileiro. Seu registro sairá em breve na revista científica *Global Marine Environment*. Encontrar registros novos de animais tão grandes quanto baleias impressiona, mas não surpreende os cientistas. Nos últimos anos, descobriram-se não só novos registros mas novas espécies de peixes e invertebrados marinhos – como estrelas-do-mar, corais, lulas e crustáceos.

Oficialmente, por exemplo, há 1.300 espécies de peixes marinhos no Brasil. Mas os especialistas sabem que esse número é muitas vezes maior.

AZEVEDO, Ana Lucia, **Revista O Globo**, 19 mar. 2006 (com adaptações).

1

Indique a única opção que **NÃO** apresenta uma idéia contida no texto.

- (A) Há possibilidades de estar no fundo do mar matéria-prima para uma série de avanços técnico-científicos.
- (B) Existem cerca de 95% de seres marinhos que ainda não conhecemos nos dias de hoje.
- (C) A descoberta de novos animais aquáticos evidencia a riqueza do território marinho a ser desvendado.
- (D) A crença de que a baleia-bicuda-de-True não poderia chegar ao Brasil foi alterada pelos fatos recentes.
- (E) No Brasil, encontram-se contabilizados 1.300 peixes, conforme informações das autoridades da área.

2

Avalie se as afirmações abaixo são verdadeiras(V) ou falsas(F) em relação à interpretação do trecho “A fronteira da biodiversidade é azul.” (l. 1)

- () Só há biodiversidade nos mares.
- () A fronteira é azul porque diz respeito ao mar e ao céu.
- () A expectativa é de que haja muita vida desconhecida nos oceanos.

A seqüência correta é:

- (A) V - V - V
- (B) V - V - F
- (C) V - F - V
- (D) F - V - V
- (E) F - F - V

3

A expressão “a nossa última fronteira,” na afirmação do pesquisador (“Essa descoberta mostra que os oceanos são nossa última fronteira.” l. 28-29), diz respeito ao fato de:

- (A) o Brasil, como um país de vasto litoral, ter no oceano seu limite.
- (B) o homem, que já conhece bastante o espaço, ter como desafio desvendar os segredos do mar.
- (C) os oceanos constituírem a última fronteira de todos os continentes, já que a água domina o planeta.
- (D) a costa ser considerada o ponto de partida para as investigações até chegarem ao limite – o oceano.
- (E) até mesmo a baleia-bicuda-de-True ter conseguido chegar ao litoral brasileiro, o que não era esperado.

4

Os animais abaixo foram descobertos recentemente, **EXCETO**:

- (A) lulas colossais com mais de dez metros.
- (B) polvos que brilham no escuro.
- (C) demônios-do-mar transparentes.
- (D) baleias-bicudas-de-True.
- (E) uma espécie de arraia que vive nas trevas.

5

“Os mares parecem guardar a resposta sobre a origem da vida...” (l. 3-4)

Indique a opção que **NÃO** reescreve adequadamente a sentença acima, de acordo com a norma culta.

- (A) Os mares parecem que guardam a resposta sobre a origem da vida.
- (B) Os mares guardam – parece – a resposta sobre a origem da vida.
- (C) Parecem os mares guardarem a resposta sobre a origem da vida.
- (D) Parece que os mares guardam a resposta sobre a origem da vida.
- (E) Que os mares guardam a resposta para a origem da vida parece.

6

O verbo na terceira pessoa do plural do presente do indicativo **NÃO** está grafado corretamente em:

Verbo	3ª pessoa do plural
(A) vir	vêm
(B) crer	crêem
(C) ter	têm
(D) haver	hãõ
(E) dar	dêem

7

Indique a opção que **NÃO** está de acordo com as características estabelecidas para correspondências oficiais.

- (A) A impessoalidade, a clareza, a concisão e o paralelismo gramatical são qualidades necessárias à boa redação.
- (B) Há documentos que diferem mais no que diz respeito à forma do que à finalidade, como o memorando, o ofício e o aviso.
- (C) Os ofícios poderão ser impressos em ambas as faces do papel e deverão ter as margens esquerda e direita com as distâncias invertidas nas páginas pares (margem espelho).
- (D) O *memorando* é a modalidade de comunicação entre unidades administrativas de um mesmo órgão, que podem estar hierarquicamente em mesmo nível ou em níveis diferentes.
- (E) O correio eletrônico, quando usado como correspondência oficial, não apresenta forma rígida para sua estrutura, mas evita-se o uso de linguagem incompatível com uma comunicação oficial.

8

Observe os verbos em destaque abaixo.

“A baleia-bicuda-de-True **chega** a ter seis metros de comprimento e não se imaginava que pudesse **chegar** ao litoral brasileiro.” (l. 34-36)

Indique a opção em que as duas formas do mesmo verbo têm o mesmo sentido.

- (A) Para **aplicar** os ensinamentos que recebeu do pai, ele **aplicou** todos os seus ganhos em imóveis.
- (B) Com a finalidade de **cortar** o consumo excessivo de proteínas, ele **cortou** as carnes de sua alimentação.
- (C) Com uma tesoura, **destacou** algumas partes do documento, para que só o mais importante se **destacasse**.
- (D) Ele **viu** que estava com sede quando **viu** o amigo tomar um mate gelado.
- (E) O funcionário que **visava** a uma promoção no final do ano era o responsável por **visar** os documentos.

9

Indique a opção em que o emprego da(s) vírgula(s) obedece à norma culta.

- (A) A mais ambiciosa empreitada para conhecer a biodiversidade dos oceanos, é o Censo da Vida Marinha, que reúne 1.700 cientistas de 75 países, e deve estar concluído em 2010.
- (B) A mais ambiciosa empreitada para conhecer a biodiversidade dos oceanos é o Censo da Vida Marinha que reúne, 1.700 cientistas de 75 países, e deve estar concluído em 2010.
- (C) A mais ambiciosa empreitada para conhecer a biodiversidade dos oceanos é o Censo da Vida Marinha, que reúne 1.700 cientistas de 75 países e deve estar concluído em 2010.
- (D) A mais ambiciosa empreitada, para conhecer a biodiversidade dos oceanos é o Censo da Vida Marinha que reúne 1.700 cientistas de 75 países, e deve estar concluído em 2010.
- (E) A mais ambiciosa empreitada para conhecer a biodiversidade dos oceanos é o Censo da Vida Marinha, que reúne 1.700 cientistas de 75 países, e deve estar concluído, em 2010.

10

Indique a opção em que a palavra destacada tem a mesma classe do vocábulo **a** em sua ocorrência na frase “...maior número de seres vivos **a** descobrir.” (l. 3).

- (A) “Os mares parecem guardar **a** resposta...” (l. 3-4)
- (B) “**E** um inventário recém-concluído mostrará...” (l. 13-14)
- (C) “**Uma** das descobertas mais surpreendentes...” (l. 22)
- (D) “**Com** a baleia-bicuda-de-True encontrada em São Sebastião,” (l. 24-25)
- (E) “Desconhecemos até o **que** existe na costa.” (l. 29-30)

LÍNGUA INGLESA II

At the same time that President Bush is urging America to free itself from its addiction to oil from unstable parts of the world, European leaders are calling for a more self-sufficient energy policy that relies less on oil and
5 natural gas.

“Europe is becoming ever more dependent on oil and gas imports from geopolitically uncertain regions,” European Commission President Jose Manuel Barroso alerted last month in a speech. “We have to do something
10 about this, and we have to do it now.”

British Prime Minister Tony Blair and German Chancellor Angela Merkel said after a meeting in Berlin that Europe must develop an energy policy for the next 15 years that includes more renewable sources of energy.

15 The new emphasis on energy security is a result of soaring energy prices and signs that supplies may not always be available. Oil prices tripled in the last three years, from about \$20 a barrel to \$60. And Russia, which has become a major supplier of oil and gas to Europe,
20 raised concerns when it cut off natural gas to Ukraine last month during a dispute over prices.

These developments have motivated a new debate on the continent about nuclear energy and brought about ambitious biofuels programs.

25 • Nuclear power, which with the exception of France, was disappearing in Western Europe, has re-emerged as a clean and reliable source of energy. Germany is reconsidering its plan to phase out nuclear power generation by 2020. So, too, is Britain. With the
30 exception of France, which gets more than 70% of its power from nuclear sources, Europe has rejected nuclear generation as too costly or unsafe since the Chernobyl accident in Ukraine nearly 20 years ago.

• Sweden has just announced that it wants to be
35 the first nation in the world to eliminate oil as an energy source in the next 15 years. It would use ethanol for its cars, and geothermal heat and burning everything from agricultural byproducts to trash would replace heating oil. “Our dependency on oil should be broken by 2020,” said
40 Mona Sahlin, Sweden’s minister of Sustainable Development.

• The European Commission adopted in February 2006 an ambitious biofuels program to set off the production of ethanol and gas from crops and organic
45 waste. The goal: to more than double production — from a 1.4% share of the European fuel supply in 2005 to 5.75% in 2010.

Although Europe relies less on oil than the USA, the tripling of oil prices over the last three years has been
50 felt. Oil provides 40% of the USA’s energy supply and about 36% of Europe’s.

Europe is the largest producer of wind and solar power. Also, biofuels can help give this continent a more diverse supply of energy. But it is unlikely that Europe
55 can replace fossil fuel entirely, as Sweden plans.

“It’s not a crisis,” says Claude Mandil, executive director of the International Energy Agency in Paris, of Europe and the USA’s energy situation. But, he remarks, “Everybody is understanding that capacities are limited
60 ... and the problem will not be solved overnight.”

By Jeffrey Stinson, *USA Today*, Feb. 20, 2006

11

The main purpose of the text is to:

- (A) criticize the re-emergence of nuclear power as a major source of energy.
- (B) blame President Bush for America’s dependency on oil from hostile countries.
- (C) complain angrily about sharp increases in oil and gas prices in the last three years.
- (D) describe in detail Sweden’s efforts to promote the use of energy sources other than oil.
- (E) present Europe’s actions to depend less on energy imported from unstable world regions.

12

European Commission President Jose Manuel Barroso’s statement in Paragraph 2 sounds like a/an:

- (A) warning.
- (B) complaint.
- (C) accusation.
- (D) apology.
- (E) excuse.

13

According to the fourth paragraph, there was reason to worry when:

- (A) Ukraine raised oil prices from \$20 a barrel to \$60 in the last three years.
- (B) Ukraine refused to buy natural gas from Russia because of high prices.
- (C) Russia became a major supplier of oil and gas to the whole continent.
- (D) Russia stopped supplying natural gas to Ukraine in January 2006.
- (E) Europe asked Russia to cut natural gas supplies to Ukraine.

14

Mark the correct statement about nuclear power according to the information found in lines 28-33.

- (A) Germany and Britain are planning to start using nuclear power in 2020.
- (B) Less than half of France's energy comes exclusively from nuclear sources.
- (C) France is the only country in Western Europe that now relies heavily on nuclear power.
- (D) All European countries stopped using nuclear power after the Chernobyl accident.
- (E) Nuclear power has always been considered as a clean but costly source of energy.

15

In "Sweden has just announced that it wants to be the first nation in the world..." (lines 34-35), the pronoun **it** refers to "Sweden". Check the other pronoun that also refers to the name of a country.

- (A) this (line 10).
- (B) it (line 10).
- (C) which (line 25).
- (D) its (line 30)
- (E) it (line 54).

16

Check the item in which **should** is used in the same sense as in "Our dependency on oil should be broken by 2020," (line 39).

- (A) America should reduce both petroleum fuel use and emissions of greenhouse gases.
- (B) European governments should focus their efforts on large-scale fuel-saving projects.
- (C) Developing countries should work to establish policies to coordinate energy planning.
- (D) The European Commission should encourage all countries to adopt a biofuels program.
- (E) The results of this research on biofuels should be available to the public in a few months.

17

In (line 48), "Although Europe relies less on oil than the USA," could be paraphrased as:

- (A) Despite the fact that the USA is a major oil supplier.
- (B) As Europe is less dependent on oil than the United States.
- (C) Even though Europe consumes less oil than the United States.
- (D) Because Europe is not so dependent on oil as the United States.
- (E) Europe's dependency on oil, however, is greater than that of the USA.

18

In "...it is unlikely that Europe can replace fossil fuel entirely," (lines 54-55), **unlikely** can be replaced with:

- (A) illogical.
- (B) improbable.
- (C) unexpected.
- (D) unacceptable.
- (E) unpredictable.

19

When Claude Mandil said that "...the problem will not be solved overnight." (line 60) he meant that:

- (A) such problematic situation will never be resolved.
- (B) there is no easy or quick solution for the problem.
- (C) this difficult state of affairs emerged quite suddenly.
- (D) the solution for this puzzle will be rather unexpected.
- (E) it may be sometime before the problem becomes critical.

20

Check the only item in which the phrasal verb in **bold type** has the same meaning as the verb in italics.

- (A) "European leaders are **calling for** a more self-sufficient energy policy ..." (lines 3-4) – *demanding*.
- (B) "raised concerns when it **cut off** natural gas to Ukraine last month..." (lines 20-21) – *delivered*.
- (C) "These developments have (...) and **brought about** ambitious biofuels programs." (lines 22-24) – *discontinued*.
- (D) "Germany is reconsidering its plan to **phase out** nuclear power generation by 2020." (lines 28-29) – *encourage*.
- (E) "The European Commission adopted (...) an ambitious biofuels program to **set off** the production of ethanol and gas ..." (lines 42-44) – *discuss*.

CONHECIMENTOS ESPECÍFICOS**21**

Em relação à área de seguros marítimos, é correto afirmar que o seguro:

- (A) casco e máquinas (*hull & machinery*) é um seguro de responsabilidade civil dos proprietários de embarcações.
- (B) de transporte de cargas *all risks* é um seguro para armadores/transportadores marítimos e não para os proprietários de cargas.
- (C) de transporte de cargas é um seguro para proprietários de embarcações.
- (D) de P&I é um seguro de responsabilidade civil dos armadores/transportadores marítimos.
- (E) de P&I é um seguro de patrimônio dos armadores/transportadores marítimos, isto é, de seus navios.

22

Em relação à arbitragem é correto afirmar que:

- (A) é um meio privado de solução de disputas, sem o envolvimento do Poder Judiciário.
- (B) é um meio público de solução de disputas, com a participação do Poder Judiciário.
- (C) é um meio misto de solução de disputas, simultaneamente público e privado.
- (D) é um meio de solução de disputas que, independente da sua natureza pública ou privada, não tem validade no Brasil, somente sendo utilizável em países estrangeiros.
- (E) não é um meio legalmente reconhecido de solução de disputas.

23

Em matéria de colisões e abalroamentos marítimos, é correto afirmar que:

- (A) colisão é o choque deliberado entre embarcações.
- (B) abalroamento é o choque de uma embarcação com qualquer objeto fixo ou flutuante.
- (C) abalroamento é o choque não deliberado entre embarcações.
- (D) abalroamento é o choque entre embarcações.
- (E) ambos os termos, colisão e abalroamento são, em realidade, sinônimos.

24

Relativamente à responsabilidade civil do transportador marítimo sob a lei brasileira, em hipótese de avaria das cargas transportadas, a responsabilidade do transportador:

- (A) depende da prova de sua culpa, cabendo o ônus da prova ao proprietário da carga.
- (B) é objetiva e independe da prova de sua culpa pelo proprietário da carga.
- (C) está baseada nas Regras de Haia (*Hague Rules*) em que é fundamental a distinção entre culpa náutica e culpa comercial.
- (D) está baseada nas Regras de Haia-Visby (*Hague-Visby Rules*), em que é fundamental a distinção entre culpa náutica e culpa comercial.
- (E) pode ser afastada através de cláusulas de não-indenizar constantes da carta partida de afretamento ou do conhecimento de transporte da carga.

25

Em hipótese de responsabilidade civil por poluição marítima, considerando-se a lei brasileira, deve-se afirmar que:

- (A) o dano indenizável é apenas aquele relativo ao meio ambiente em si, ou seja, às águas e ao ecossistema nelas existente, bens públicos e de todos.
- (B) o dano indenizável é apenas aquele relativo aos danos sofridos por terceiros que têm seus patrimônio e atividades prejudicados.
- (C) o dano indenizável abrange tanto o prejuízo ao meio ambiente em si como danos sofridos por terceiros que têm seus patrimônio e atividades prejudicados.
- (D) a responsabilidade civil pelo dano ao meio ambiente em si é satisfeita por meio da multa por poluição imposta pela Autoridade Marítima, através das Capitânicas dos Portos.
- (E) não se cogita de indenização por dano ao meio ambiente em si, pois este não é passível de quantificação.

26

Tratando-se de responsabilidade civil por faltas/diminuições de cargas granéis (granéis sólidos, líquidos ou gasosos), é correto afirmar que o transportador marítimo:

- (A) está obrigado a indenizar todas as faltas/diminuições de carga, pois é seu dever entregar no destino a integralidade dos produtos embarcados, segundo o total manifestado.
- (B) não está obrigado a indenizar todas as faltas/diminuições de carga, pois tratando-se de gêneros granéis é impossível entregar no destino a integralidade dos produtos embarcados, segundo o total manifestado.
- (C) está obrigado a indenizar todas as faltas/diminuições de carga, envolvendo granéis gasosos.
- (D) está obrigado a indenizar as faltas/diminuições de carga, porém apenas a partir de certos percentuais, tolerâncias essas que estão concedidas a título de “quebra natural” dos gêneros granéis.
- (E) está obrigado a indenizar as faltas/diminuições de carga, mas apenas no caso de granéis sólidos e líquidos são admitidas tolerâncias a título de “quebra natural” dos gêneros granéis.

27

As chamadas reclamações por desempenho de velocidade (*speed claim*) e por consumo de combustível (*consumption claim*) são típicas hipóteses de responsabilidade civil dos contratos de:

- (A) afretamento a casco nu (BCP-*Bareboat Charter Party*).
- (B) afretamento por tempo (TCP-*Time Charter Party*).
- (C) afretamento por viagem (VCP-*Voyage Charter Party*).
- (D) COA (*Contract of Affreightment*).
- (E) BCP, TCP, VCP e COA.

28

A não-apresentação do navio afretado por viagem (VCP-*Voyage Charter Party*) no porto inicial de carregamento, dentro do prazo consignado na carta partida, sujeita o fretador a pagar perdas e danos ao afretador?

- (A) Sim, pode sujeitar, dependendo da lei aplicável, em razão do atraso;
- (B) Sim, pode sujeitar, desde que tenha havido caso fortuito ou de força maior como causa da não-apresentação no prazo.
- (C) Não sujeita, desde que o fretador termine o contrato com a devida antecedência, invocando a seu favor a cláusula de *cancelling*.
- (D) Não, pois na navegação marítima todos os prazos operacionais são meramente estimativos, não se podendo cogitar de responsabilidade civil do fretador.
- (E) Não sujeita, em hipótese alguma, a pagar perdas e danos ao afretador.

29

Considere um financiamento de R\$ 1.000,00 para um prazo de dez anos com juros de 10% ao ano, usando o sistema SAC, com pagamento de prestações anuais, sabendo-se que o contrato é corrigido por um índice de atualização monetária. Na contratação do empréstimo, o valor do índice era de R\$ 200,00 e, na época do pagamento da terceira parcela, de R\$ 300,00. O valor da terceira prestação, em reais, é:

- (A) 80,00
- (B) 100,00
- (C) 180,00
- (D) 270,00
- (E) 360,00

30

O sistema de amortização em que o mutuário devolve o principal mais os juros em prestações iguais e periódicas é o:

- (A) americano.
- (B) variável.
- (C) francês.
- (D) misto.
- (E) constante.

31

O custo diário de capital de um navio pode ser obtido a partir do seu custo anual, que é estabelecido com base na série uniforme de pagamentos, no período da sua vida útil, financeiramente equivalente às despesas associadas com a aquisição para uma determinada taxa de desconto (juros). O custo diário de capital é calculado dividindo-se o custo anual pelo número de dias de operação do navio no ano – ano operacional. Com base nesta informação, o custo diário de capital de uma embarcação usada, adquirida à vista por R\$ 1.831,88 mil, sabendo-se que a taxa de desconto é de 3% ao ano, a vida útil é de cinco anos e o ano operacional é de 320 dias, em reais, é:

- (A) 400,00 / dia
- (B) 800,00 / dia
- (C) 1.000,00 / dia
- (D) 1.250,00 / dia
- (E) 1.333,00 / dia

32

Sobre características físicas e operacionais típicas de navios petroleiros modernos para transporte de óleo bruto, deve-se afirmar que estes apresentam:

- (A) formas cheias com coeficientes de bloco superiores a 0,80.
- (B) arranjo com casa de máquinas localizada a meio navio e superestrutura na proa.
- (C) velocidades entre 17 e 21 nós.
- (D) sistemas de redes e bombas independentes para cada um dos tanques de carga.
- (E) fundo duplo e costado simples.

33

Sobre o transporte marítimo de contêineres afirma-se corretamente que:

- (A) os navios especializados no transporte de contêineres apresentam propulsão com turbina a vapor para obter velocidades acima de 20 nós.
- (B) a frota mundial de navios porta-contêineres dispõe de navios que não possuem tampa de escotilha, com o objetivo de agilizar as operações de carga e descarga.
- (C) os maiores navios especializados no transporte de contêineres em operação, atualmente, pertencem à classe “malacamax” e têm capacidade superior a 15.000TEU.
- (D) os navios porta-contêineres de maior porte apresentam equipamentos próprios de movimentação de carga para agilizar a operação de carga e descarga.
- (E) os navios porta-contêineres podem transportar no convés exposto somente contêineres vazios, que são fixados por sapatas e outros dispositivos próprios para este fim.

34

Acerca dos tipos de navios utilizados no transporte marítimo de cargas secas, deve-se afirmar que navios:

- (A) graneleiros convencionais apresentam um único convés, fundo e costado simples e máquinas e acomodações a ré.
- (B) graneleiros convencionais da classe “panamax” apresentam, como fator limitante nas suas dimensões, o calado de 22 metros.
- (C) graneleiros especializados no transporte de minério de ferro apresentam propulsão azimutal e impelidores laterais de proa para facilitar operações de atracação e desatracação nos portos.
- (D) combinados – tipo *ore/oil* – destinam-se ao transporte de minério de ferro ou petróleo, sendo necessárias pequenas adaptações realizadas em um estaleiro para que o navio possa transportar uma ou outra carga.
- (E) especializados que apresentam porões retos (tipo *box shaped*), grandes aberturas de escotilha e equipamentos especiais para carga e descarga são muito utilizados no transporte de celulose e bobinas de papel.

35

A MARPOL 73/78 é a principal convenção da International Maritime Organization (IMO) sobre poluição provocada por navios. **NÃO** consta como anexo da MARPOL a poluição causada por:

- (A) esgoto dos navios.
- (B) água de lastro.
- (C) pelo lixo dos navios.
- (D) por substâncias líquidas nocivas a granel.
- (E) óleo.

36

A MARPOL 73/78 estabelece uma série de exigências para navios petroleiros, entre as quais **NÃO** estão incluídos(as) os(as):

- (A) tanques de lastro segregado.
- (B) sistemas especiais para lavagens dos tanques de carga.
- (C) sistemas para injeção de gás inerte no interior dos tanques de carga.
- (D) mecanismos de controle e procedimentos de descarga oleosa.
- (E) limitação do tamanho dos tanques de carga.

37

Em relação ao mercado mundial de afretamentos, a expressão *worldscale* significa:

- (A) indicador das taxas de frete no mercado de granéis sólidos, baseado em média ponderada de contratos TC e VC em rotas representativas.
- (B) indicador das taxas de frete no mercado de granéis sólidos, baseado em média ponderada somente de contratos VC em rotas representativas.
- (C) indicador das taxas de frete no mercado de petróleo bruto, baseado em média ponderada de contratos VC em rotas representativas.
- (D) índice utilizado para calcular as taxas VC no mercado de granéis sólidos.
- (E) índice utilizado para calcular as taxas de frete no mercado *spot* de petróleo.

38

Em relação ao transporte marítimo de petróleo, é correto afirmar que:

- (A) as empresas de petróleo são proprietárias da maior parte da frota de navios petroleiros.
- (B) a maior parte da capacidade da frota mundial de petroleiros está concentrada em navios com porte de até 40.000 tpb.
- (C) a rota responsável pela maior parte do óleo bruto transportado por mar corresponde às exportações do Oriente Médio para países do Extremo Oriente.
- (D) a rota que envolve exportações da Região do Caribe para a América do Norte, que inclui países como a Venezuela, é de pequena importância no transporte marítimo internacional de petróleo.
- (E) o transporte internacional de derivados de petróleo responde por menos de 1% da quantidade total do petróleo transportado por mar.

39

A arqueação bruta (AB) corresponde:

- (A) ao peso da embarcação conforme foi construída.
- (B) ao peso que o navio pode carregar incluindo a carga comercial, combustível, lubrificante, aguada e mantimentos.
- (C) ao volume d'água deslocado pela embarcação totalmente carregada ou na situação de calado máxima.
- (D) à diferença entre o deslocamento a plena carga e o deslocamento leve.
- (E) a um parâmetro adimensional estabelecido com base no volume dos espaços fechados da embarcação.

40

Um navio graneleiro de 21.000 tpb dispõe de porões de carga com capacidade de 800.000 pés cúbicos e encontra-se com 800 toneladas de combustível, 300 toneladas de água doce e mais 200 toneladas abrangendo lubrificantes, sobresalentes, consumíveis e tripulação. Com base na situação hipotética apresentada, indique qual a quantidade máxima, em toneladas, de uma carga a granel, com fator de estiva de 40 pés cúbicos por tonelada, que pode ser transportada na embarcação.

- (A) 21.000
- (B) 20.200
- (C) 20.000
- (D) 19.900
- (E) 19.700

41

O Fundo de Marinha Mercante (FMM) dispõe de financiamento a empresas nacionais de navegação para a encomenda de embarcações junto a construtores navais brasileiros. As condições de financiamento atualmente oferecidas para esse tipo de operação, em relação ao prazo de amortização, ao percentual financiado e aos juros aa, respectivamente, são:

- (A) 20 anos; até 90% do preço; de 2,5 a 5 % aa.
- (B) 20 anos; até 90% do preço; de 4 a 6 % aa.
- (C) 15 anos; até 90% do preço; de 3,0 a 6 % aa.
- (D) 8,5 anos; até 80% do preço; de 2,5 a 5 % aa.
- (E) 15 anos; até 85% do preço; de 6 % aa no longo curso e 4%aa na navegação interior.

42

Considere uma rota marítima ligando dois portos e o tempo de porto do navio sendo definido pela produtividade do porto. A soma dos custos anuais do navio (abrangendo custo de capital, operacional e de viagem) dividida pela capacidade de carga anual corresponde ao indicador de custo unitário do operador. Considerando-se como mais adequado o navio que apresenta o menor custo para o operador, deve-se afirmar que:

- (A) o porte do navio mais adequado tem a tendência de crescer à medida que diminui a produtividade portuária.
- (B) o porte do navio mais adequado tem a tendência de crescer à medida que aumenta a distância entre os portos.
- (C) os custos do navio que incidem quando o navio está navegando crescem à medida que cresce o porte do navio.
- (D) os custos de combustível do navio navegando decrescem à medida que cresce a velocidade desta embarcação.
- (E) os custos anuais de capital e operacional crescem à medida que cresce a velocidade desta embarcação.

43

Em relação ao controle de estoques, deve-se afirmar que:

- (A) envolve a questão de balancear os custos de manutenção de estoques, de aquisição e de faltas de forma a se estabelecer um plano de suprimento que minimize o custo total.
- (B) quanto menores as quantidades estocadas, maiores serão os custos de manutenção dos estoques.
- (C) lotes menores de reposição de estoques implicam menores custos de aquisição.
- (D) o valor do produto a ser armazenado não é relevante no planejamento do controle de estoques.
- (E) um aspecto fundamental na filosofia de administração *just-in-time* (JIT) é a manutenção de altos níveis de estoques para que se evitem falhas no processo produtivo pela falta do produto no estoque.

44

A probabilidade de um navio em viagem enfrentar tempestade numa determinada rota é de 25%. Em cinco viagens, a probabilidade de enfrentar tempestades em duas viagens é de:

- (A) 135/512
- (B) 27/1024
- (C) 1/16
- (D) 5/8
- (E) 27/64

45

A taxa cobrada pela companhia A é o quádruplo da cobrada pela companhia B, para transporte da mesma carga. O plano da companhia A é reduzir em 15% sua taxa em cada mês, enquanto a companhia B aumenta 2% ao mês. Aproximando $\log 2 = 0,301$ e $\log 3 = 0,477$, em quantos meses o valor da companhia A será menor ou igual ao da companhia B?

- (A) 4
- (B) 6
- (C) 8
- (D) 10
- (E) 12

46

O custo para transportar uma determinada carga é dado pela função:

$$f(x_1, x_2, x_3) = 2 \cdot x_1^5 \cdot x_3 + 3 \cdot x_2^2 \cdot x_3^2 - 4 \cdot x_3,$$

onde x_1 , x_2 e x_3 são variáveis independentes. O vetor que aponta para a direção de maior variação de custo, quando $x_1 = 2$, $x_2 = 5$, $x_3 = 3$, é:

- (A) (192; 675; -12)
- (B) (192; 750; 446)
- (C) (192; 867; 755)
- (D) (480; 270; 446)
- (E) (480; 750; 1196)

47

A Programação Geométrica em Pesquisa Operacional trata de problemas que podem ser resolvidos através do programa dual, que utiliza vetores básicos no espaço dual e matrizes. Ao definir a matriz [A], dos expoentes das variáveis independentes X_i , procede-se à sua diagonalização para obtenção de uma matriz [R], através do processo de pivotagem aplicado individualmente a cada coluna da matriz [A]. Diagonalizando as 2 primeiras linhas da matriz

$$[A] = \begin{bmatrix} -1 & +1 \\ +1 & +1 \\ 0 & -1/2 \\ -2 & 0 \end{bmatrix}$$

obtem-se:

(A) $[R] = \begin{bmatrix} +1 & 0 \\ 0 & +1 \\ +1/2 & 0 \\ 0 & +2 \end{bmatrix}$

(B) $[R] = \begin{bmatrix} +1 & 0 \\ 0 & +1 \\ 0 & -1/2 \\ -2 & 0 \end{bmatrix}$

(C) $[R] = \begin{bmatrix} +1 & 0 \\ 0 & +1 \\ 0 & -1/2 \\ -2 & 0 \end{bmatrix}$

(D) $[R] = \begin{bmatrix} +1 & 0 \\ 0 & +1 \\ +1 & 0 \\ 0 & +1 \end{bmatrix}$

(E) $[R] = \begin{bmatrix} +1 & 0 \\ 0 & +1 \\ -1/4 & -1/4 \\ +1 & -1 \end{bmatrix}$

48

Três companhias C1, C2, e C3 transportam três produtos P1, P2 e P3, e o custo por tonelada de cada produto transportado por companhia é representado pela matriz de custos $[A]_{3 \times 3}$ em reais, cujas linhas correspondem às companhias e as colunas aos produtos. Os elementos da matriz $[B]_{3 \times 3}$ informam, em cada linha, o tempo de que a companhia necessita para carregar uma tonelada do produto correspondente a cada coluna da matriz. A matriz $[C]_{3 \times 1}$ informa, em cada linha, o tempo total de que cada empresa necessitou para realizar um determinado transporte. A operação matricial que determina o custo desse transporte de cargas, considerando que as matrizes inversas de [A] e [B] são, respectivamente, $[A]^{-1}$ e $[B]^{-1}$, é:

- (A) $[B]^{-1} \cdot [A]^{-1} \cdot [C]$
 (C) $[A]^{-1} \cdot [B]^{-1} \cdot [C]$
 (E) $[B] \cdot [A]^{-1} \cdot [C]$

- (B) $[A] \cdot [B]^{-1} \cdot [C]$
 (D) $[C] \cdot [A]^{-1} \cdot [B]$

49

Uma empresa de exportação possui, em estoque, diversos automóveis de 6 marcas diferentes. O número máximo de formas de exportar 8 automóveis é:

- (A) 28
 (B) 48
 (C) 1287
 (D) 5760
 (E) 1679616

50

Na representação gráfica de um problema matemático, houve a necessidade do cálculo da projeção vertical de um vetor unitário, cujo ângulo com o eixo de referência foi obtido através da soma infinita de uma progressão geométrica. O valor desejado, expresso por $\text{sen}(\pi/6 + 2\pi/15 + 8\pi/75 + \dots)$, vale:

- (A) $+1/2$
 (B) $+(2)^{1/2} / 2$
 (C) $+(3)^{1/2} / 2$
 (D) $-1/2$
 (E) $-(3)^{1/2} / 2$

51

Time-Charter Party (TCP) é o contrato pelo qual o fretador (armador) põe à disposição do afretador, por um prazo determinado, um determinado navio, equipado e armado, para realizar uma ou mais viagens, recebendo em troca o pagamento de um aluguel. A esse respeito, assinale a afirmativa correta.

- (A) Trata-se de um arrendamento de obra e de coisa, uma vez que o afretador terá a seu encargo as gestões operacional, náutica e comercial do navio.
 (B) Trata-se de um arrendamento de coisa e não de um arrendamento de obra, uma vez que a qualidade de armador não continua mais nas mãos do fretador, que terá só a seu cargo a gestão náutica, dividindo a gestão comercial com o afretador.
 (C) Num contrato TCP, o afretador paga as despesas portuárias, as despesas de canal, o combustível consumido pelo navio e, normalmente, as despesas referentes à limpeza de porões após a descarga.
 (D) Diferentemente do consumo de combustível do motor principal do navio, os consumos de lubrificantes e de combustível dos motores auxiliares são despesas comerciais da responsabilidade do afretador.
 (E) Diferentemente do consumo de combustível do motor principal do navio, os consumos de lubrificantes e de combustível dos motores auxiliares são despesas operacionais da responsabilidade do fretador.

52

De um contrato TCP consta um(a):

- (A) valor de aluguel diário a ser pago ao armador/fretador a partir do momento da entrega do navio ao afretador, no local e tempo acertados, caso haja um acordo entre as partes para um pagamento referido como "ballast bonus", referente ao custo de combustível para o posicionamento do navio, isto é acertado através de um outro contrato, pois foge ao escopo do TCP.
- (B) conjunto de cargas descritas como excluídas, que se referem apenas às cargas ilegais para os países das partes contratantes.
- (C) preço de combustível para a quantidade que o navio detém no momento da entrega e reentrega do navio ao afretador.
- (D) comissão para o *broker* (corretor), devido à sua intermediação na negociação, que incide sobre o aluguel e o combustível pagos pelo afretador para realizar a viagem.
- (E) data de cancelamento (*Cancelling Date*), que estabelece a data máxima para a devolução do navio ao armador/fretador.

53

Dentre as características que **NÃO** distinguem o *Voyage-Charter Party* (VCP) do *Time-Charter Party* (TCP), deve-se citar:

- (A) não admite arrendamento do navio.
- (B) considera que tanto a gestão náutica quanto a comercial ficam a cargo do armador, que emite o conhecimento de embarque.
- (C) pode referir-se tanto à totalidade do navio, como a uma parte dele.
- (D) refere-se a uma ou mais viagens, sempre especificamente determinadas, e não ao tempo que elas duram.
- (E) apresenta de uma data limite para a entrega da embarcação (*Cancelling Date*).

54

Deve-se afirmar, com relação a um contrato COA (*Contract of Affreightment*), que:

- (A) é um tipo especial de contrato VCP onde um navio é contratado para diversas viagens consecutivamente.
- (B) é usualmente um contrato para o transporte de certo volume de uma carga específica, a ser realizado em um embarque durante um período não curto.
- (C) deixa de existir caso o navio pretendido para a viagem se perca, ou não esteja disponível.
- (D) caso não tenha sido estabelecido de outra forma, o afretador é responsável por perdas causadas ao armador se ele não disponibilizar e entregar toda a quantidade de carga acordada para ser embarcada.
- (E) o aceite de um navio num determinado embarque garante o aceite deste mesmo navio em um outro embarque posterior ao mesmo COA.

55

Assinale a afirmativa correta com relação ao VCP.

- (A) Pode ser título representativo da propriedade da mercadoria embarcada, razão pela qual nem sempre se exige a posterior emissão de um Conhecimento de Embarque (*Bill of Lading*).
- (B) Independente de quem arcará com a despesa de carregamento e/ou arrumação das mercadorias no navio, a responsabilidade e direção de tais atividades ficam sempre a cargo do embarcador, pelo fato de conhecer melhor a carga.
- (C) O armador escapa da responsabilidade de pôr e manter o navio em condições de navegabilidade, quando ele desconhece previamente o problema (defeito).
- (D) O termo inavegabilidade (*unseaworthiness*) define a situação em que um navio está sem condições de navegabilidade, incluindo um furo no casco, que afete a segurança do navio mas não incluindo a ausência de combustível, a bordo do navio, para realizar a viagem encomendada.
- (E) As obrigações do armador, quanto ao fato de o navio estar em condições de navegabilidade, se limitam, antes da viagem, a garantir que o navio esteja em condições de enfrentar os perigos comuns que podem ocorrer para a viagem específica com a mercadoria contratada.

56

Em um contrato COA **NÃO** deve constar:

- (A) o nível de aluguel do navio.
- (B) o nível de frete e a quantidade de carga para as rotas que o contrato abrange.
- (C) a prancha (velocidade) de carga ou descarga dos portos que serão utilizados.
- (D) a data provável ou certa da realização dos embarques considerados.
- (E) a definição clara da carga, os cuidados especiais que ela requer para seu manuseio, assim como o seu fator de estiva.

57

O Contrato BCP ou *demise charter party* estabelece que o afretador, além do fornecimento de carga, também, é responsável por:

- (A) combustível, tripulação, lubrificantes e sobressalentes, enquanto o armador fornece o navio.
- (B) combustível, tripulação e lubrificantes, enquanto o armador fornece o navio e sobressalentes.
- (C) combustível e tripulação, enquanto o armador fornece o navio, sobressalentes e lubrificantes.
- (D) combustível, enquanto o armador fornece o navio, sobressalentes, lubrificantes e tripulação.
- (E) tripulação, enquanto o armador fornece o navio, sobressalentes, lubrificantes e combustível.

58

Quando dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário, a Lei nº. 9.432 de 8 de janeiro de 1997 da República Federativa do Brasil:

- (A) permite o amplamente difundido duplo-registro em um contrato BCP, como o ato pelo qual o proprietário da embarcação permite temporariamente o uso de duas bandeiras, a fim de que a embarcação seja inscrita em outro país e não perca o financiamento e a garantia de empréstimo em seu país de origem.
- (B) descreve a suspensão de bandeira em um contrato BCP como o ato pelo qual o proprietário da embarcação suspende temporariamente o uso da bandeira de origem, a fim de que a embarcação seja inscrita em outro país.
- (C) permite o contrato BCP com opção de compra, o qual estabelece que a parte financiadora coloca, apenas parcialmente, o casco e a maquinaria à disposição do afretador, que cuida da operação comercial, e tem a opção de compra da embarcação, em um determinado momento acordado e com um preço a ser fixado.
- (D) impede o contrato BCP entre um armador estrangeiro e um afretador brasileiro, já que este tipo de contrato garante o direito do armador de designar o comandante e o chefe de máquinas.
- (E) impede o contrato BCP entre um armador estrangeiro e um afretador brasileiro, já que este contrato não permite as *WAR CANCELLATION CLAUSES*.

59

Uma oferta firme de um interessado na compra de um navio de segunda-mão para operação **NÃO** deve incluir, normalmente, as seguintes informações:

- (A) o nome do navio, com os nomes anteriores e a oferta sujeita a todas informações sobre as características principais e detalhes relevantes do navio, como também aos planos de arranjo geral e capacidade, declarações sobre quando foram as últimas inspeções especiais e docagens e quando serão a próxima inspeção especial e docagem.
- (B) o preço e a moeda, com a comissão a ser paga ao corretor da compra e venda (*sale/purchase broker*) e a forma de pagamento.
- (C) a oferta, que é sujeita à inspeção do navio, da sua maquinaria e de seus registros (inclusive o de classe) e certificados.
- (D) o valor dos seus últimos custos operacionais anuais e, se houver, também, os últimos três aluguéis pagos pelo navio.
- (E) o estabelecimento do local e o momento da entrega do navio.

60

Sobre a compra e venda de navios, assinale a afirmativa **ERRADA**.

- (A) Há três diferentes eventos na vida de um navio: quando a construção de um navio é encomendada em um estaleiro; quando o navio é vendido como de segunda-mão; e, quando o navio é vendido como sucata.
- (B) Na venda de uma embarcação como sucata, os seguintes itens são importantes no estabelecimento do preço da venda: local da venda, tipo de navio, porte bruto do navio, desempenho do motor principal e registro histórico da sociedade classificadora.
- (C) Uma diferença relevante em relação ao procedimento de apertamento de uma embarcação é que, no processo de compra e venda de navio, o comprador só fará o negócio, desde que uma inspeção física do navio e de seus registros por uma relevante sociedade classificadora seja realizada e aprovada.
- (D) O preço de uma embarcação a ser vendida como sucata é resultado da multiplicação do preço por tonelada de sucata para um determinado tipo de navio pelo peso leve da embarcação.
- (E) Venda com afretamento de retorno (*sale with charter-back*) significa que um TCP é feito em paralelo com um contrato de compra e venda, no qual os vendedores do navio estarão agindo como afretadores desta embarcação por um período de tempo acordado e pagando pelo afretamento um valor fixado.