

**MARINHA DO BRASIL**  
**DIRETORIA DE ENSINO DA MARINHA**

***(PROCESSO SELETIVO PARA INGRESSO NO QUADRO  
TÉCNICO DO CORPO AUXILIAR DA MARINHA/  
PS-T/2010)***

**NÃO ESTÁ AUTORIZADA A UTILIZAÇÃO DE  
MATERIAL EXTRA**

**SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO**

- 1) Qual a validade da Declaração de Conformidade para navios de bandeira estrangeira empregados no transporte de petróleo e seus derivados, e para plataformas, navios sonda, Unidades Flutuantes de Produção, Armazenamento e Transferência (FLOATING PRODUCTION STORAGE AND OFFLOADING - FPSO), e Unidades Flutuantes de Armazenamento e Transferência (FLOATING STORAGE AND OFFLOADING - FSO)?
- (A) Um ano, a contar da data da realização da perícia.
  - (B) Dois anos, a contar da data da realização da perícia.
  - (C) Cinco anos, a contar da data em que foi emitido o Certificado de Autorização de Afretamento (CAA).
  - (D) Dois anos, a contar da data de chegada da embarcação de bandeira estrangeira no primeiro porto nacional.
  - (E) Um ano, a contar da data de entrada em operação da embarcação de bandeira estrangeira.

2) Coloque V (verdadeiro) ou F (falso) nas afirmativas abaixo, em relação às embarcações empregadas na navegação em mar aberto:

- ( ) Uma embarcação de passageiros, com arqueação bruta inferior a 500, mesmo empreendendo viagens marítimas internacionais, não é conceituada como uma embarcação "SOLAS".
- ( ) Nas embarcações empregadas na navegação em mar aberto, para preservar a sua estanqueidade, as alturas regulamentares das braçolas de escotilha e dos escotilhões, existentes no convés de borda livre, poderão ser reduzidas, a critério da Diretoria de Portos e Costas (DPC), desde que a segurança das embarcações não seja comprometida, porém jamais deverão ser suprimidas.
- ( ) Em todas as partes expostas dos conveses de borda livre e das superestruturas das embarcações empregadas na navegação em mar aberto deverão haver eficientes balastradas ou bordas falsas com altura não inferior a um metro. Essa altura poderá ser reduzida ou até suprimida, a critério da Diretoria de Portos e Costas (DPC), sempre que interferir nas operações normais do navio, desde que seja garantida uma proteção adequada à tripulação e aos passageiros.
- ( ) As embarcações classificadas poderão, a critério dos seus armadores, ter o seu Certificado Nacional de Borda Livre para a Navegação em Mar Aberto emitido pelas Capitânicas dos Portos.
- ( ) Quando o Certificado Nacional de Borda Livre para a Navegação em Mar Aberto for emitido pelas Capitânicas dos Portos, os cálculos serão efetuados pelo técnico responsável, contratado pelo construtor, armador ou proprietário, devidamente regularizado perante o Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia (CREA) de jurisdição do estaleiro construtor ou do órgão de inscrição da embarcação.

Assinale a opção correta.

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

Prova : Amarela  
Profissão : SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO

Concurso : PS-T/2010

3) O Certificado de Segurança da Navegação (CSN) é o documento emitido para uma embarcação para atestar que as vistorias previstas nas Normas da Autoridade Marítima foram realizadas nos prazos previstos. Sobre o CSN, analise as afirmativas abaixo.

- I - Todas as embarcações de bandeira brasileira, empregadas no transporte de passageiros, com arqueação bruta superior a 20, estão sujeitas a vistorias iniciais, intermediárias, anuais e de renovação e deverão portar o Certificado de Segurança da Navegação (CSN).
- II - As vistorias iniciais, intermediárias e de renovação do Certificado de Segurança da Navegação (CSN) de embarcações classificadas ou certificadas por uma Entidade Especializada serão efetuadas, preferencialmente, pela Classificadora ou Entidade Especializada responsável.
- III- Para efeito de aplicação das normas da Autoridade Marítima, deverá ser considerado "aniversário" do Certificado de Segurança da Navegação (CSN) a data em que termine a verificação dos itens "em seco" que compõem a Vistoria Inicial ou de Renovação, mesmo com pendências. Não coincidirá, necessariamente, com a data de emissão do Certificado.
- IV - Durante o período regulamentar de validade do Certificado de Segurança da Navegação (CSN), as embarcações destinadas à navegação em mar aberto deverão sofrer quatro vistorias anuais e duas vistorias intermediárias, realizadas anteriormente à próxima renovação do certificado.
- V - O Certificado de Segurança da Navegação (CSN) perderá sua validade por reclassificação da embarcação para outra área de navegação, mesmo que seja para outra área menos rigorosa. Desde que seja mantido o tipo de serviço/atividade, a emissão do novo CSN não demandará a realização de nova vistoria inicial.
- VI - Somente a Diretoria de Portos e Costas e as Capitânicas dos Portos poderão prorrogar, em casos excepcionais, a validade do Certificado de Segurança de Navegação.

Assinale a opção correta.

- (A) Apenas as afirmativas IV e VI são verdadeiras.
- (B) Apenas as afirmativas III e V são verdadeiras.
- (C) Apenas as afirmativas I, II e III são verdadeiras.
- (D) Apenas as afirmativas I, IV e V são verdadeiras.
- (E) Apenas as afirmativas II, III e VI são verdadeiras.

- 4) Em relação ao Certificado de Segurança de Navegação (CSN), é correto afirmar que:
- (A) o Certificado de Segurança de Navegação (CSN) de uma embarcação empregada na navegação interior terá a sua validade em função, exclusivamente, do fato da embarcação possuir ou não propulsão para aquelas equipadas com meios de propulsão, o CSN valerá por seis anos, e para as que não possuem propulsão, o CSN valerá por oito anos.
  - (B) a Diretoria de Portos e Costas (DPC) não poderá dispensar a apresentação das embarcações em seco, por ocasião da vistoria de renovação. A não realização da citada vistoria, no prazo especificado, demandará o cancelamento do Certificado de Segurança de Navegação (CSN), necessitando a realização de uma nova vistoria inicial, em seco e flutuando, para emissão de um novo certificado.
  - (C) a validade do Certificado de Segurança de Navegação (CSN) de uma embarcação empregada na navegação interior somente poderá ser prorrogada, em casos excepcionais, pela Diretoria de Portos e Costas (DPC), que se orientará por subsídios enviados pelas Capitânicas dos Portos, suas Delegacias ou Agências, pelas Entidades Especializadas ou pelas Sociedades Classificadoras.
  - (D) a vistoria de renovação do Certificado de Segurança de Navegação (CSN) deverá ser realizada dentro do período compreendido entre os três meses anteriores até os três meses seguintes ao vencimento do CSN.
  - (E) sempre que julgar cabível e praticável, a Diretoria de Portos e Costas (DPC) poderá prorrogar os prazos para cumprimento das exigências, apontadas nos relatórios de vistorias, previstas no Certificado de Segurança de Navegação (CSN). O prazo da prorrogação não poderá exceder a data limite de validade do CSN.

- 5) A navegação de travessia, basicamente, compreende a ligação, em águas interiores, de dois pontos localizados às margens de rios, canais, lagos, lagoas, baías, angras e enseadas. Sobre esse tipo de navegação, assinale a opção correta.
- (A) O transporte de veículos com cargas inflamáveis ou explosivas deverá ser executado em viagem exclusiva para essa finalidade. Excepcionalmente, em situações avaliadas pelo concessionário, armador ou proprietário da embarcação, essa travessia permitirá o transporte conjunto de passageiros ou de qualquer outro veículo, desde que, a esses, sejam garantidas todas as condições de segurança.
  - (B) Todo material de salvatagem deverá ser armazenado em local de fácil acesso, próximo ao usuário, onde haverá informações sobre a capacidade das balsas e instruções para o uso do colete salva-vidas. Os coletes poderão ficar guardados em armários ou compartimentos que estejam acessíveis e desde que não haja nenhum obstáculo que possa impedir o fácil acesso.
  - (C) A operação de travessia deverá ser interrompida pelo comandante da embarcação, sempre que julgar haver risco à navegação, seja pelas condições ambientais adversas, seja pelas condições da embarcação ou pela recusa dos passageiros em atender às normas de segurança.
  - (D) O embarque e o desembarque de passageiros e veículos deverão ser feitos com a embarcação totalmente atracada e com as espias passadas, sob a orientação dos funcionários da empresa concessionária. Após a partida, os veículos poderão fazer pequenos deslocamentos, a partir das suas posições de estacionamento, para permitir uma melhor acomodação dos mesmos dentro da embarcação, desde que seja sem o emprego dos seus motores.
  - (E) As embarcações que transportem carga e passageiros deverão possuir locais específicos, abrigados e perfeitamente demarcados, para esses passageiros. Caso a travessia não demande um tempo superior a uma hora, esses abrigos não necessitarão possuir assentos fixos.

- 6) De acordo com as Normas da Autoridade Marítima para Operação de Embarcações Estrangeiras em Águas Jurisdicionais Brasileiras (NORMAM-04/DPC), qual o documento, emitido pelas Capitânicas dos Portos e Delegacias, que formaliza a autorização para uma embarcação de bandeira estrangeira operar em águas jurisdicionais brasileiras (AJB)?
- (A) Declaração de Conformidade para operar em AJB.
  - (B) Portaria de Autorização do Diretor de Portos e Costas.
  - (C) Portaria de Autorização de Inscrição Temporária.
  - (D) Atestado de Inscrição Temporária.
  - (E) Laudo Pericial de Inscrição Temporária.
- 7) O Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS CODE) é aplicável somente aos seguintes tipos de embarcações engajadas em viagens internacionais:
- (A) embarcações de carga, incluindo as de alta velocidade, com arqueação bruta igual ou superior a 300.
  - (B) unidades móveis de perfuração marítimas.
  - (C) embarcações de passageiros, exceto as de alta velocidade.
  - (D) embarcações de Apoio Marítimo com arqueação bruta igual ou superior a 300.
  - (E) conjuntos integrados de barcas com arqueação bruta igual ou superior a 300.
- 8) Uma embarcação de esporte e/ou recreio, realizando uma viagem entre Recife/PE e a ilha de Fernando de Noronha, deverá ser conduzida por qual nível de habilitação de amador?
- (A) Veleiro.
  - (B) Mestre-Amador.
  - (C) Motonauta.
  - (D) Arrais-Amador.
  - (E) Capitão-Amador.

- 9) Quais embarcações são isentas de cumprirem as Normas da Autoridade Marítima para o Gerenciamento da Água de Lastro de Navios (NORMAM-20/DPC)?
- (A) As embarcações de esporte e recreio usadas somente para recreação/competição ou aquelas usadas com fins de busca e salvamento, cujo comprimento total não exceda 100 metros e com capacidade máxima de Água de Lastro de dois metros cúbicos.
  - (B) Qualquer navio de guerra, navio auxiliar da Marinha ou qualquer outro navio de propriedade de um Estado ou operado por ele e utilizado, temporariamente, apenas em serviço governamental comercial.
  - (C) As embarcações de apoio marítimo e portuário.
  - (D) Os navios com tanques abertos, contendo Água de Lastro não permanente, sujeita à descarga para o meio ambiente aquático.
  - (E) Os navios cujas características do projeto permitam a troca de lastro.
- 10) Todos os navios graneleiros e de transporte combinado (ORE-OIL ou ORE-BULK-OIL), com idade igual ou superior a dezoito anos e empregados na navegação de mar aberto, que demandem porto nacional para carregamento de granéis sólidos, com pesos específicos maiores ou iguais a  $1,78 \text{ t/m}^3$ , deverão ser submetidos a um tipo de vistoria específica, que visa atestar se o navio apresenta meios satisfatórios para realizar o carregamento de granel pesado e se também se encontra com sua documentação estatutária e de classe em dia. Esse procedimento é denominado vistoria
- (A) especial para transporte de carga.
  - (B) para emissão de laudo pericial.
  - (C) de conformidade.
  - (D) intermediária.
  - (E) de condição.



- 11) Em relação às embarcações empregadas no transporte de álcool, petróleo e seus derivados, é correto afirmar que:
- (A) além das vistorias para emissão de certificados estatutários, todas as embarcações utilizadas nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), para o transporte de petróleo e seus derivados, deverão providenciar a realização de perícia por parte dos inspetores das Capitânicas dos Portos e Delegacias (CP/DL) ou pelas Sociedades Classificadoras para emissão da Declaração de Conformidade.
  - (B) durante as operações de carga e descarga, as embarcações destinadas ao transporte de álcool, petróleo e seus derivados, propulsadas ou não propulsadas, deverão manter as redes de incêndio principais pressurizadas e as mangueiras posicionadas e prontas para uso imediato.
  - (C) as perícias destinadas à emissão da Declaração de Conformidade para o transporte de petróleo e seus derivados deverão ser realizadas, preferencialmente, no período diurno, e as embarcações deverão estar fundeadas em águas abrigadas ou atracadas, observando-se as medidas de segurança aplicáveis.
  - (D) a Declaração de Conformidade para transporte de petróleo e seus derivados poderá ser emitida pelo Capitão dos Portos ou Delegado, mesmo que haja pequenas deficiências que não representem risco para o navio.
  - (E) a perícia para emissão da Declaração de Conformidade para o transporte de petróleo e seus derivados poderá ser conduzida com a embarcação em operação de carregamento ou descarregamento.

12) Um navio mercante, vindo da China, atracou no porto de Manaus e foi inspecionado por um inspetor naval, que constatou que seus coletes salva-vidas eram do tipo adequado para navegação internacional. Essa embarcação, possui colete do tipo:

- (A) I
- (B) II
- (C) III
- (D) IV
- (E) V

- 13) Conforme a NORMAM 07/DPC, que trata sobre as atividades de inspeção naval, NÃO é permitido o tráfego e fundeio de embarcações nas seguintes áreas, consideradas como áreas de segurança:
- (A) próximo às hidrelétricas, termoelétricas e usinas de lixo.
  - (B) nos canais de acesso aos portos.
  - (C) a menos de trezentos metros das instalações militares.
  - (D) a menos de seiscentos metros das instalações de petróleo.
  - (E) quaisquer áreas adjacentes às praias.
- 14) Em relação ao Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos da Navegação, qual o prazo máximo, em dias, para a sua conclusão e quem dará o "ciente" e o "de acordo"?
- (A) Sessenta dias; e o Capitão dos Portos da Jurisdição.
  - (B) Sessenta dias; e o Diretor de Portos e Costas.
  - (C) Noventa dias; e o Juiz do Tribunal Marítimo.
  - (D) Noventa dias; e o Diretor de Portos e Costas.
  - (E) Noventa dias; e o Capitão dos Portos da Jurisdição.

- 15) Na navegação interior, as áreas de navegação são classificadas como Área 1 ou Área 2, segundo as características naturais dos agentes ambientais da região, tais como: vento, correnteza e maré. Dessa forma, é correto afirmar que
- (A) as áreas da navegação interior, consideradas como Área 2, estão descritas em normas específicas elaboradas pela Diretoria de Portos e Costas (DPC).
  - (B) as embarcações que operam nas duas áreas de navegação (1 e 2) somente deverão atender integralmente aos requisitos técnicos estabelecidos para as embarcações que operam na área de navegação 2, quando estiverem efetivamente navegando naquela área.
  - (C) um rio que sofra a incidência de diversos agentes ambientais, em regiões distintas ao longo do seu curso, deverá ter a mesma classificação, quanto à área de navegação, em todo o seu leito, em função do seu ponto mais crítico.
  - (D) as embarcações permitidas a navegar na Área 2 deverão ser do tipo "A", "B" ou "D". Embarcações do tipo "C" podem ser autorizadas, desde que apresentem características de construção e/ou operação especiais que, a critério da Diretoria de Portos e Costas (DPC), possibilitem condições de flutuabilidade e estabilidade satisfatórias e eficiente esgoto dos porões.
  - (E) as balaustradas e bordas falsas das embarcações na Área 1 deverão, a princípio, possuir uma altura não inferior a um metro. Essa altura poderá ser reduzida, a critério da Diretoria de Portos e Costas (DPC), sempre que interferir nas operações normais do navio. Não será exigido tal requisito, em nenhuma hipótese, das embarcações não tripuladas.

16) Conforme preconizado nas Normas da Autoridade Marítima para Obras, Dragagem, Pesquisa e Lavra de Minerais Sob, Sobre e às Margens das Águas sob Jurisdição Brasileira (NORMAM-11/DPC), o interessado no lançamento de cabos e dutos submarinos ou estruturas similares nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB) deverá apresentar à Capitania dos Portos, Delegacia ou Agência, com jurisdição sobre o local da obra, os seguintes documentos, EXCETO:

- (A) memorial descritivo da obra pretendida.
- (B) planta de construção (projeto).
- (C) planta de localização.
- (D) requerimento ao Capitão dos Portos, Delegado ou Agente.
- (E) apresentação da Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) referente à obra realizada.

17) Uma embarcação de esporte e/ou recreio, que for realizar uma viagem em área de navegação, com requisitos mais rigorosos que aquela onde está autorizada a operar, deverá solicitar à Capitania dos Portos, Delegacia ou Agência a reclassificação para a viagem, por meio do seguinte procedimento:

- (A) realização de vistoria pela Sociedade Classificadora, reconhecida pelo Governo Brasileiro, onde deverão ser verificados a habilitação dos tripulantes e os setores de equipamentos e rádio, constantes da lista de verificação, aplicável ao tipo de navegação pretendida.
- (B) apresentação, pelo interessado, na Capitania dos Portos, Delegacia ou Agência, da Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) do engenheiro naval que assinou os planos da embarcação.
- (C) realização de uma perícia técnica, conduzida pelo engenheiro naval que assinou os planos da embarcação, com a respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica (ART).
- (D) apresentação, pelo interessado, na Capitania dos Portos, Delegacia ou Agência, dos planos da embarcação e da habilitação dos tripulantes constantes do Cartão de Tripulação de Segurança (CTS).
- (E) apresentação, pelo interessado, de declaração de um engenheiro naval, que ateste que a embarcação possui estabilidade e resistência estrutural satisfatórias para efetuar a viagem pretendida.

- 18) Qual o prazo de validade dos certificados de homologação de materiais?
- (A) Dois anos.
  - (B) Quatro anos.
  - (C) Cinco anos.
  - (D) Seis anos.
  - (E) Oito anos.
- 19) Segundo as Normas da Autoridade Marítima para Inquéritos Administrativos sobre Acidentes e Fatos da Navegação (NORMAM-09 / DPC), qual o prazo máximo para instaurar esse tipo de inquérito?
- (A) três dias úteis.
  - (B) cinco dias corridos.
  - (C) cinco dias úteis.
  - (D) sete dias corridos.
  - (E) sete dias úteis.
- 20) Assinale a opção que completa corretamente as lacunas da sentença abaixo.

Antes de iniciar, junto ao órgão ambiental competente, o processo para a obtenção da \_\_\_\_\_ para a realização de dragagem, o interessado deverá solicitar, por requerimento, ao Capitão dos Portos, via Delegacia ou Agência da área de jurisdição onde será realizada a atividade de dragagem, quando for o caso, um \_\_\_\_\_, para verificar se, a princípio, haverá comprometimento da segurança da navegação ou do ordenamento do espaço aquaviário.

- (A) licença ambiental/plano de obras sob às águas jurisdicionais brasileiras
- (B) autorização ambiental/pedido de realização de obras
- (C) permissão ambiental/plano preliminar de dragagem
- (D) autorização ambiental/plano de realização de dragagem
- (E) licença ambiental/pedido preliminar de dragagem

- 21) Para que uma Sociedade Classificadora seja reconhecida para atuar em nome da Autoridade Marítima Brasileira, são necessárias algumas condições indispensáveis, EXCETO:
- (A) possuir competência, habilitação e capacidade para organizar, dirigir e supervisionar as auditorias, inspeções, vistorias e emissão de certificados e demais documentos previstos na legislação aplicável.
  - (B) apresentar regras e regulamentos próprios de construção e classificação de embarcações, sistemas e equipamentos adequados para a navegação, tipo de embarcação e/ou características de serviços considerados.
  - (C) manter programa de qualidade em conformidade com a série ISO 9000 e ISO 14000.
  - (D) elaborar e manter atualizadas todas as suas regras, regulamentos e procedimentos necessários à realização dos serviços em nome da Autoridade Marítima Brasileira.
  - (E) possuir um sistema documentado para a formação e treinamento dos vistoriadores e demais técnicos.
- 22) A Licença de Construção (LC) é o documento emitido pela Autoridade Marítima para embarcações a serem construídas no país para a bandeira nacional ou para exportação, ou a serem construídas no exterior para a bandeira nacional. Esse documento demonstra se o projeto encontra-se em conformidade com os requisitos estabelecidos por suas Normas. Algumas embarcações, em função das suas características, estão dispensadas dessa formalidade. Assinale a opção que apresenta uma embarcação dispensada da LC.
- (A) Um flutuante operado por dez pessoas a bordo, com arqueação bruta igual a oitenta.
  - (B) Uma embarcação destinada ao transporte de passageiros, com propulsão e arqueação bruta igual a oitenta.
  - (C) Uma embarcação de pesca com arqueação bruta igual a cento e vinte.
  - (D) Uma embarcação de transporte de carga com arqueação bruta igual a cento e vinte.
  - (E) Uma embarcação destinada ao transporte de passageiros, sem propulsão e arqueação bruta igual a sessenta.

23) Conforme o previsto nas Normas da Autoridade Marítima para Amadores, Embarcações de Esporte e/ou Recreio e para cadastramento e Funcionamento das Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas (NORMAM-03/DPC), assinale a opção que NÃO apresenta uma situação que configura o cancelamento obrigatório da inscrição da embarcação.

- (A) Embarcações com o paradeiro ignorado por mais de cinco (5) anos.
- (B) Embarcações abandonadas.
- (C) Embarcações com o registro anulado.
- (D) Embarcações desmontadas para sucata.
- (E) Embarcações naufragadas.

24) Assinale a opção que completa corretamente as lacunas da sentença abaixo.

A Inspeção Naval é uma atividade de cunho \_\_\_\_\_ que consiste na fiscalização do cumprimento da Lei nº 9537 de 11/12/97 (LESTA), das normas e regulamentos dela decorrentes e dos atos e resoluções internacionais, ratificados pelo Brasil, no que se refere exclusivamente à salvaguarda da vida humana e à segurança \_\_\_\_\_, no mar aberto e em hidrovias interiores, e prevenção \_\_\_\_\_ por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio.

- (A) Administrativo/da navegação/da contaminação marinha.
- (B) Técnico-administrativa/do tráfego/da poluição ambiental.
- (C) Técnico-administrativa/da navegação/do desequilíbrio ambiental.
- (D) Administrativo/da navegação/da poluição ambiental.
- (E) Administrativo/do tráfego/da contaminação marinha.

- 25) A apuração por meio de Inquérito Administrativo sobre Acidente e Fato da Navegação (IAFN) ocorrerá:
- (A) sempre que o acidente envolver navio da Marinha do Brasil.
  - (B) quando houver arribada , mesmo que, previamente, solicitada à Capitania dos Portos, Delegacia ou Agência da jurisdição de despacho .
  - (C) quando o agente da Autoridade Marítima tiver conhecimento da ocorrência por meio da imprensa.
  - (D) quando o acidente envolver embarcações estrangeiras, inclusive navios militares.
  - (E) quando pessoa física brasileira tenha perdido a vida ou sofrido ferimentos graves em obras realizadas em estaleiros localizados às margens das águas interiores.



26) Em relação à implementação do Sistema de Gerenciamento de Segurança (SGS), de acordo com o previsto no Código Internacional de Gerenciamento de Segurança (ISM CODE), é correto afirmar que:

- (A) o pessoal a ser engajado na equipe de auditoria da Sociedade Classificadora, envolvida nas certificações previstas no Código Internacional de Gerenciamento de Segurança (ISM CODE), deverá ter, no mínimo, formação, em nível de 3º grau, numa instituição reconhecida pelo governo brasileiro, num campo pertinente da engenharia, das ciências físicas ou matemáticas ou qualificação em uma instituição marítima ou náutica, não sendo necessário experiência mínima de mar como oficial embarcado.
- (B) a revogação de um Documento de Conformidade (DOC), atinentemente às prescrições do Código Internacional de Gerenciamento de Segurança (ISM CODE), poderá ser efetuada pela Diretoria de Portos e Costas (DPC) ou pela organização que o emitiu. Nesses casos, apesar do DOC revogado, os Certificados de Gerenciamento de Segurança (CGS) associados permanecerão válidos.
- (C) poderá ser emitido um Documento de Conformidade (DOC) provisório, com validade de doze (12) meses, para uma empresa que demonstre possuir um Sistema de Gerenciamento de Segurança (SGS) capaz de alcançar os objetivos do Código Internacional de Gerenciamento de Segurança (ISM CODE). Em casos especiais, a DPC poderá estender a validade de um DOC provisório além dos doze (12) meses iniciais.
- (D) a validade do Certificado de Gerenciamento de Segurança (CGS) é sujeita a uma verificação intermediária que confirme o efetivo funcionamento do Sistema de Gerenciamento de Segurança (SGS), perante os requisitos do Código Internacional de Gerenciamento de Segurança (ISM CODE). A verificação intermediária deverá ser realizada entre o segundo e o terceiro aniversário do CGS. Em certos casos, a Diretoria de Portos e Costas (DPC) poderá considerar necessário aumentar a frequência das verificações intermediárias.
- (E) a validade de um Documento de Conformidade (DOC) é sujeita a uma verificação anual, a ser realizada dentro do período compreendido entre dois meses antes e dois meses depois da data de aniversário da sua emissão, a fim de confirmar o efetivo funcionamento do Sistema de Gerenciamento de Segurança (SGS).

- 27) Em relação ao Cartão de Tripulação de Segurança (CTS) de uma embarcação, é correto afirmar que:
- (A) somente as embarcações com arqueação bruta maior que 10 (dez), que operam em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), são obrigadas a portar o CTS, que expressará o número máximo de pessoas autorizadas a embarcar, incluindo tripulação e passageiros.
  - (B) o Laudo Pericial para emissão do CTS poderá ser elaborado por vistoriadores ou inspetores das Agências, Delegacias e Capitânicas dos Portos, pelas Sociedades Classificadoras ou pelas Entidades Especializadas.
  - (C) na navegação de Longo Curso, o CTS deverá prever, obrigatoriamente, o embarque de, ao menos, um enfermeiro (ENF) e de um Auxiliar de Saúde (ASA).
  - (D) nas embarcações empregadas na navegação em mar aberto, serão estabelecidos, pelo menos, três quartos de serviço.
  - (E) o CTS fixará a tripulação mínima de aquaviários e não aquaviários das plataformas, das Unidades Flutuantes de Produção, Armazenamento e Transferência (FLOATING PRODUCTION STORAGE AND OFFLOADING - FPSO), das Unidades Flutuantes de Armazenamento (FLOATING STORAGE UNITY - FSU) e navios-sonda de prospecção ou exploração de petróleo, em função das circunstâncias operacionais na qual essas embarcações estiverem envolvidas.
- 28) As opções abaixo relacionam alguns códigos e convenções internacionais, ratificados pelo governo brasileiro, aplicáveis às plataformas destinadas às atividades de pesquisa, exploração e exploração dos recursos oriundos do leito das águas jurisdicionais brasileiras e seu subsolo. Assinale a única opção que apresenta um código ou convenção internacional que é empregado, obrigatoriamente, pelas plataformas fixas.
- (A) Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS).
  - (B) Código Internacional para Mercadorias Perigosas (IMDG CODE).
  - (C) Código Internacional para a Operação Segura de Navios e para Prevenção da Poluição (ISM CODE).
  - (D) Convenção Internacional de Linhas de Carga (LL 66).
  - (E) Convenção Internacional para Medidas de Tonelagem de Navios (TONNAGE 69).

- 29) As embarcações de esporte e/ou recreio, de médio porte, serão vistoriadas nas seguintes ocasiões:
- (A) após realizarem a inscrição e quando procederem alteração da área de navegação, passando de mar aberto para interior (Vistoria de Reclassificação).
  - (B) durante a construção, quando procederem alteração da área de navegação, passando de mar aberto para interior (Vistoria de Reclassificação), e quando sofrerem alterações que acarretem mudanças de suas características básicas.
  - (C) no momento da inscrição (Vistoria Inicial), quando procederem alteração da área de navegação, passando de mar aberto para interior (Vistoria de Reclassificação) e quando sofrerem alterações que acarretem mudanças de suas características básicas.
  - (D) após a verificação documental e aprovação, pela Diretoria de Portos e Costas, dos planos de construção e antes do lançamento n'água da embarcação.
  - (E) quando sofrerem alterações que acarretem mudanças de suas características básicas e mudança da área de navegação.
- 30) Assinale a opção que completa corretamente as lacunas da sentença abaixo:

No que se refere ao Controle de Navios pelo Estado do Porto, a seleção de navios a serem inspecionados pelo (a) \_\_\_\_\_, conforme estabelecido pelo \_\_\_\_\_, deverá seguir uma lista de prioridades, que são: petroleiros, \_\_\_\_\_, transportadores de gás, transportadores de substâncias químicas, etc. Deverá ser evitada a realização de inspeções em navios já inspecionados nos últimos \_\_\_\_\_ meses.

- (A) Inspetor Naval, Acordo de Viña del Mar, graneleiros, seis.
- (B) Sociedade Classificadora, SOLAS, passageiros, três.
- (C) Inspetor Naval, SOLAS, cargueiros, seis.
- (D) Inspetor Naval, Acordo de Viña del Mar, graneleiros, três.
- (E) Sociedade Classificadora, MARPOL, cargueiros, seis.

- 31) Das opções abaixo, marque a única opção que registra embarcações possíveis de trafegarem pelas eclusas, desde que autorizadas pela sua administração, quando as condições de nível d' água imediatamente abaixo e acima da barragem forem adequadas. São as embarcações:
- (A) em perigo de naufragar.
  - (B) que tenham cargas incorretamente estivadas ou com os petrechos de peiação ineficientes.
  - (C) que não tenham sistema de inversão da marcha funcionando perfeitamente.
  - (D) sem equipamentos de comunicação para trocar informações.
  - (E) com altura de mastro superior aos valores estabelecidos.
- 32) A respeito do Plano de Gerenciamento da Água de Lastro, assinale a opção correta.
- (A) Todo navio estrangeiro que utiliza água como lastro pode possuir um Plano de Gerenciamento da Água de Lastro.
  - (B) O Plano de Gerenciamento da Água de Lastro deve indicar o único ponto onde devem ser feitas as coletas das amostras .
  - (C) Os navios brasileiros que operam somente em Águas Jurisdicionais Brasileiras devem dispor de um Plano de Gerenciamento da Água de Lastro redigido em inglês e português.
  - (D) O Plano de Gerenciamento da Água de Lastro deve detalhar as ações a serem empreendidas para implementar o gerenciamento da água de lastro.
  - (E) O Oficial de Máquinas sempre será o responsável por assegurar que o Plano de Gerenciamento da Água de Lastro seja aplicado.

33) De acordo com as Normas da Autoridade Marítima para Amadores, Embarcações de Esporte e/ou Recreio e para cadastramento e Funcionamento das Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas (NORMAM-03/DPC), é INCORRETO afirmar que:

- (A) compete aos municípios estabelecerem o ordenamento do uso das praias, especificando as áreas destinadas a banhistas e à prática de esportes, o qual poderá ser incorporado futuramente ao Plano Municipal de Gerenciamento Costeiro, observadas as diretrizes dos Planos Nacional e Estadual de Gerenciamento Costeiro.
- (B) as exigências de nível de habilitação para condução de embarcações de esporte e recreio são: Veleiro, Motonauta, Arrais-Amador, Mestre-Amador e Capitão-Amador.
- (C) os Clubes Náuticos e Marinas devem ser cadastrados e devem cumprir determinadas exigências, tais como: manter o registro das embarcações filiadas e manter controle de saída e chegada.
- (D) é considerada embarcação de grande porte ou iate, aquelas com comprimento inferior a 24 metros, desde que propulsadas a motor e conduzidas por Capitão-Amador.
- (E) embarcações de propulsão a motor, reboque de esqui aquático, pára-quedas e painéis de publicidade poderão trafegar a partir de duzentos (200) metros da linha base, em áreas com frequência de banhistas.

34) Na determinação do volume dos espaços de carga ( $V_c$ ) para cálculo da arqueação bruta de uma embarcação, deve-se considerar todos os espaços e situações abaixo, EXCETO:

- (A) o volume dos tanques de "slop".
- (B) o volume dos espaços para o depósito dos aparelhos de pesca, para o processamento do pescado, para o seu transporte (processado ou não) e os paióis para sal, temperos, óleo ou embalagens do peixe processado.
- (C) o volume dos espaços de duplo uso, como os empregados tanto para lastro quanto para carga.
- (D) os tanques permanentemente localizados acima do convés superior, providos de canalizações removíveis que possam ser conectados ao sistema de carga ou aos condutos de aeração das embarcações.
- (E) os espaços das máquinas de refrigeração usadas para cargas refrigeradas e situadas dentro dos limites dos espaços de carga.

35) Para o cálculo da arqueação bruta de uma embarcação é determinante a utilização do conceito de espaços excluídos. Dessa forma, são considerados espaços excluídos:

- I - aqueles situados sob as coberturas existentes no convés, abertas para o mar e para o tempo, cujas únicas conexões das suas superfícies laterais, expostas com a estrutura do navio, sejam os suportes necessários à sua sustentação.
- II - o espaço de uma edificação com prateleiras ou outros meios para estivar carga ou provisões.
- III- aqueles compreendidos entre a antepara lateral de uma casaria e a borda falsa, abaixo de um convés que se estenda de bordo a bordo, suportado por pilares ou chapas verticais.
- IV - o espaço de uma edificação aberto para o tempo, dotado de dispositivo de fechamento.
- V - o espaço de uma edificação, localizado imediatamente abaixo de uma abertura descoberta, no convés acima, sempre que essa abertura esteja exposta ao tempo.

Assinale a opção correta.

- (A) Apenas as afirmativas I, III e IV são verdadeiras.
- (B) Apenas as afirmativas I, II, e IV são verdadeiras.
- (C) Apenas as afirmativas II, III e V são verdadeiras.
- (D) Apenas as afirmativas I, III e V são verdadeiras.
- (E) Apenas as afirmativas II, IV e V são verdadeiras.

36) De acordo com as Normas da Autoridade Marítima para Tráfego e permanência de Embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras (NORMAM-08/DPC), os navios de bandeira estrangeira são obrigados a se integrarem ao Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM), quando estiverem navegando

- (A) na zona contígua ou em águas interiores brasileiras.
- (B) no mar territorial ou em águas interiores brasileiras.
- (C) dentro da zona econômica exclusiva.
- (D) na zona contígua.
- (E) na plataforma continental.

- 37) As embarcações de esporte e/ou recreio que estão dispensadas de realizarem a inscrição são:
- (A) as embarcações com comprimento igual ou maior do que 24 metros e com AB maior que 100.
  - (B) as embarcações miúdas com propulsão a motor.
  - (C) os dispositivos flutuantes, sem propulsão, destinados a serem rebocados, do tipo "banana boat", com até 10 metros de comprimento, e as embarcações miúdas sem propulsão a motor.
  - (D) as embarcações de médio porte.
  - (E) os dispositivos flutuantes auto-propulsados.
- 38) Quais são as etapas do processo de homologação de materiais?
- (A) Análise técnica do projeto; acompanhamento dos testes dos protótipos; inspeção final e emissão de certificado.
  - (B) Análise da documentação técnica; acompanhamento dos testes dos protótipos; inspeção final e emissão de certificado.
  - (C) Análise técnica do projeto; acompanhamento dos testes dos protótipos; inspeção final e emissão da declaração de conformidade.
  - (D) Análise da documentação; acompanhamento dos testes; inspeção do projeto e emissão da declaração de conformidade.
  - (E) Acompanhamento de teste dos protótipos; análise dos resultados; emissão de certificado e da declaração de conformidade.

- 39) Correlacione as características de uma embarcação, às suas definições, e assinale a opção que apresenta a sequência correta.

#### CARACTERÍSTICAS

- I - Boca moldada
- II - Comprimento de arqueação
- III - Comprimento entre perpendiculares
- IV - Comprimento total
- V - Contorno
- VI - Pontal moldado

#### DEFINIÇÕES

- ( ) É a distância vertical medida junto ao bordo na meianau, desde a face superior da quilha até o topo do vau do convés de borda livre.
- ( ) É o perímetro da seção mestra, excluindo o convés, medido entre os pontos de encontro do chapeamento do costado com o convés superior.
- ( ) É a largura máxima da embarcação, medida na seção mestra, até a linha moldada das cavernas para embarcações de casco metálico.
- ( ) Significa 96% do comprimento total na linha d'água correspondente a 85% do menor pontal moldado (menor distância vertical entre o topo da quilha e o topo do vau do convés da borda livre) ou o comprimento compreendido entre a roda de proa e o eixo da madre do leme, medido na mesma linha d'água, se este for maior.
- ( ) É a distância horizontal medida entre os pontos extremos de proa e popa.
- ( ) É a distância horizontal, medida na linha de centro, entre os pontos de encontro da face inferior do chapeamento do convés superior com as faces internas do chapeamento da proa e popa.
- ( ) É a distância horizontal medida entre os pontos em que a linha d'água de projeto corta a proa e o eixo da madre do leme.

- (A) (VI) (II) (I) (III) (IV) (-) (V)
- (B) (III) (-) (II) (V) (I) (IV) (VI)
- (C) (VI) (V) (I) (-) (IV) (II) (III)
- (D) (III) (I) (II) (V) (-) (VI) (IV)
- (E) (VI) (V) (-) (III) (IV) (II) (I)



- 40) Assinale a opção que completa corretamente as lacunas da sentença abaixo em relação às Normas da Autoridade Marítima para o Gerenciamento da Água de Lastro de Navios (NORMAM-20/DPC).

O Sistema de \_\_\_\_\_ é um componente essencial no controle do Gerenciamento da Água de Lastro e, dessa forma, deve basear-se no regime de gestão adotado, ser coerente com a prática \_\_\_\_\_ e ser capaz de avaliar se as \_\_\_\_\_ do Estado do Porto foram atendidas e, em caso negativo, assegurar que medidas ou sanções apropriadas sejam adotadas.

- (A) Fiscalização/internacional/exigências
- (B) Fiscalização/nacional/exigências
- (C) Monitoramento/continental/deficiências
- (D) Fiscalização/continental/deficiências
- (E) Monitoramento/nacional/deficiências

- 41) As embarcações, dependendo das suas características operacionais e construtivas, necessitam obter autorização, junto aos Órgãos de Despacho (OD), para saída dos portos brasileiros, devendo cumprir, em tempo hábil, prescrições regulamentares, cujo procedimento é denominado Despacho. Dentre as opções abaixo, qual tipo de embarcação é obrigado a efetuar o Despacho?

- (A) Navios de guerra.
- (B) Embarcações pesqueiras, com AB maior ou igual a dez ou com comprimento total igual ou superior a quinze metros, obrigadas a participarem do Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite (PREPS).
- (C) Navios de Estado não exercendo atividade comercial.
- (D) Embarcações de esporte e/ou recreio.
- (E) Embarcações pesqueiras, com AB maior ou igual a cinquenta ou com comprimento total igual ou superior a quinze metros, obrigadas a participarem do Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite (PREPS).

42) Sobre as empresas que exercem atividades de serviços de manutenção e reparos em equipamentos e embarcações de salvatagem, marque (1) para Estações de Serviço, (2) para Estações de Manutenção e (3) para ambas.

- ( ) Possuem pessoal próprio e adequadamente treinado para a atividade a que se propõe.
- ( ) Possuem, como responsável técnico, um engenheiro mecânico ou naval, com registro no CREA.
- ( ) Exercem as atividades de serviços de manutenção e reparos em embarcações de salvamento e de sobrevivência, em conformidade com as regras da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar - SOLAS 74/78 e NORMAM 05/DPC.
- ( ) São detentoras de Certificado ISO 9000.
- ( ) Exercem as atividades de serviços de manutenção e reparos de equipamentos de salvatagem infláveis, em conformidade com as regras da Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar - SOLAS 74/78 e NORMAM 05/DPC.

Assinale a opção que apresenta a sequência correta.

- (A) (2) (3) (3) (3) (1)
- (B) (3) (3) (2) (1) (1)
- (C) (3) (3) (2) (1) (3)
- (D) (1) (1) (1) (2) (2)
- (E) (3) (2) (1) (3) (2)

43) Qual o número de seções de mangueiras para combate a incêndio que uma embarcação propulsada, empregada na navegação em mar aberto, com arqueação bruta de mil e quinhentos e comprimento de cinquenta metros, deverá dotar, sem levar em consideração as mangueiras existentes na praça de máquinas?

- (A) 5
- (B) 4
- (C) 3
- (D) 2
- (E) 1

- 44) A quem caberá instaurar o Inquérito Administrativo de Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN)?
- (A) Tribunal Marítimo (TM) e Diretoria de Portos e Costas (DPC).
  - (B) Delegacias (DL) e Agências (AG).
  - (C) Capitâncias (CP) e Diretoria de Portos e Costas (DPC).
  - (D) Tribunal Marítimo (TM) e Capitâncias (CP).
  - (E) Capitâncias (CP) e Delegacias (DL).
- 45) Que tipos de serviços/perícias as Sociedades Classificadoras, formalmente reconhecidas por meio de Acordo de Reconhecimento, poderão realizar em nome da Autoridade Marítima Brasileira?
- I - Auditorias e inspeções.
  - II - Vistorias e emissões de certificados.
  - III- Perícias e seguros.
  - IV - Emissão de documentos previstos nas Convenções e Códigos Internacionais das quais o país é signatário e/ou na legislação nacional aplicável.

Assinale a opção correta.

- (A) Apenas as afirmativas I, III e IV são verdadeiras.
- (B) Apenas as afirmativas I, e II são verdadeiras.
- (C) Apenas as afirmativas I, II e III são verdadeiras.
- (D) Apenas as afirmativas I, II e IV são verdadeiras.
- (E) Apenas as afirmativas I e III são verdadeiras.

46) Em relação a classificação do emprego das bóias salva-vidas, analise as afirmativas abaixo.

- I - As bóias do tipo I são fabricadas com base nos requisitos previstos na Convenção Internacional para Salva-guarda da Vida Humana no Mar (SOLAS).
- II - As bóias do tipo III também são utilizadas em embarcações empregadas na navegação de cabotagem.
- III- As bóias do tipo II só podem ser empregadas na navegação interior.
- IV - As embarcações que operam em águas sob jurisdição nacional devem sempre operar com bóias do tipo III.

Assinale a opção correta:

- (A) Apenas as afirmativas I e IV são verdadeiras.
- (B) Apenas as afirmativas II e III são verdadeiras.
- (C) Apenas as afirmativas I e III são verdadeiras.
- (D) Apenas a afirmativa IV é verdadeira.
- (E) Apenas a afirmativa I é verdadeira.

47) Deslocamento Leve é o deslocamento que a embarcação, com todos os seus equipamentos e máquinas, prontas para funcionarem, apresenta quando está completamente descarregada. A determinação do Deslocamento Leve deve incluir os seguintes itens, EXCETO:

- (A) a água de resfriamento ou alimentação e óleo combustível ou lubrificante dos motores principais, grupos geradores, caldeiras ou quaisquer outros equipamentos ou máquinas existentes a bordo, no nível normal de operação, existentes no interior dos respectivos tanques.
- (B) o lastro fixo.
- (C) a água existente nas redes de água doce e incêndio.
- (D) os sobressalentes e ferramentas exigidos por regras específicas, aplicáveis à embarcação.
- (E) o óleo existente nas redes de acionamento hidráulico.

- 48) De acordo com as Normas da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem (NORMAM-12/DPC), o Cartão de Tripulação de Segurança (CTS) da lancha de Prático será composto de:
- (A) um Marinheiro de Convés (MNC) e um Moço de Convés (MOC).
  - (B) um Marinheiro de Convés (MNC) e um Moço de Máquinas (MOM).
  - (C) dois Marinheiros Auxiliares de Convés (MAC).
  - (D) dois Moços de Convés (MOC).
  - (E) um Moço de Convés (MOC) e um Marinheiro-Auxiliar de Máquinas (MAM).
- 49) Conforme o previsto nas Normas da Autoridade Marítima para Operação de Embarcações Estrangeiras em Águas Jurisdicionais Brasileiras (NORMAM-04/DPC), os navios graneleiros, de qualquer idade, estarão isentos da vistoria de condição, cuja carga de granel pesado não ultrapasse
- (A) cinquenta por cento da tonelage de porte bruto (TPB) ou deslocamento (DEADWEIGHT) do navio.
  - (B) cinco por cento da tonelage de porte bruto (TPB).
  - (C) trinta por cento da tonelage de porte bruto (TPB) ou deslocamento (DEADWEIGHT) do navio.
  - (D) dez por cento do deslocamento (DEADWEIGHT) do navio.
  - (E) trinta por cento da arqueação bruta do navio.

50) A Diretoria de Portos e Costas (DPC) é a responsável pela verificação do atendimento aos requisitos do Código Internacional de Gerenciamento de Segurança (ISM CODE) para fim de emissão dos certificados pertinentes. A DPC poderá delegar competência às Sociedades Classificadoras reconhecidas para efetuarem, em nome do governo brasileiro, os procedimentos para verificação da conformidade das empresas e dos navios por elas operados e para a emissão dos certificados correspondentes, previstos no Código ISM. Marque V (verdadeiro) ou F (falso) nas ações que competem aos auditores, designados pela Sociedade Classificadora para o processo de certificação, e assinale a opção que apresenta a sequência correta.

- ( ) Informar a todos os funcionários envolvidos da empresa auditada quanto aos objetivos e propósitos da certificação previstos no Código ISM.
- ( ) Convocar funcionários da empresa auditada para acompanharem os membros do grupo de auditores.
- ( ) Enviar à empresa auditada e aos seus navios uma cópia do relatório de auditoria do sistema de gerenciamento de segurança.
- ( ) Realizar auditorias inopinadas de acompanhamento para verificar a adoção pela empresa das ações necessárias à correção das não-conformidades e à eliminação de suas causas.
- ( ) Preparar o planejamento da auditoria.

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