



COORDENAÇÃO MARITIMO PORTUÁRIA

LINHAS DE AÇÃO E PAPÉIS

PROPOSTA DE CRIAÇÃO

COORDENAÇÃO MARITIMO PORTUÁRIA

FORMATAÇÃO

EQUIPE DISCIPLINADA PARA O CONTROLE DAS OPERAÇÕES MARITIMAS E PORTUARIAS NO ÂMBITO DA ÁREA DEFINIDA DO PORTO ORGANIZADO SOB ADMINISTRAÇÃO DA AUTORIDADE PORTUÁRIA CODESA



COORDENAÇÃO MARÍTIMO PORTUÁRIA

LINHAS DE AÇÃO E PAPÉIS

ASSUNTOS E ÁREAS DE ATUAÇÃO (1)

RESPONSABILIDADE PRINCIPAL :

Estabelecer, divulgar e gerir, sob coordenação da Autoridade Marítima, o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados, bem como estudar e propor alteração de calados, porte e dimensões máximas dos navios a trafegar no porto organizado sob administração da Autoridade Portuária CODESA.



COORDENAÇÃO MARÍTIMO PORTUÁRIA LINHAS DE AÇÃO E PAPÉIS

ASSUNTOS E ÁREAS DE ATUAÇÃO (2)

OBJETIVO DE GESTÃO:

- Segurança, proteção e gerenciamento de risco;
- Definição de parâmetros de marcos técnicos e legislativos;
- Aconselhamento em novos projetos e projetos de adequação;
- Controle da navegabilidade e velocidade nas áreas do porto;
- Fila de navios, preferência, urgência, emergência e janelas de manobras;
- “*Port Statement*” para definição de tempo e prontificação;
- Profundidade e processos de dragagem.



COORDENAÇÃO MARÍTIMO PORTUÁRIA

LINHAS DE AÇÃO E PAPÉIS

ASSUNTOS E ÁREAS DE ATUAÇÃO (3)

ORIENTAÇÃO DOS ESTUDOS:

- Reordenamento da segurança do tráfego aquaviário;
- Hidrográficos e sinalização náutica;
- Meteorológicos, hidrológicos e oceanográficos;
- Modelagem física/matematica e gerenciamento de risco;
- Navegabilidade do navio e esforços sobre a amarração;
- Auditorias e análises críticas dos processos na interface navio/porto.



COORDENAÇÃO MARITIMO PORTUÁRIA

LINHAS DE AÇÃO E PAPÉIS

QUADRO MULTIDISCIPLINAR

COORDENAÇÃO MARITIMO PORTUARIA

ENGENHARIA

1 (ENGENHEIRO)

MARITIMA

1 (CAPITÃO DE LONGO CURSO)

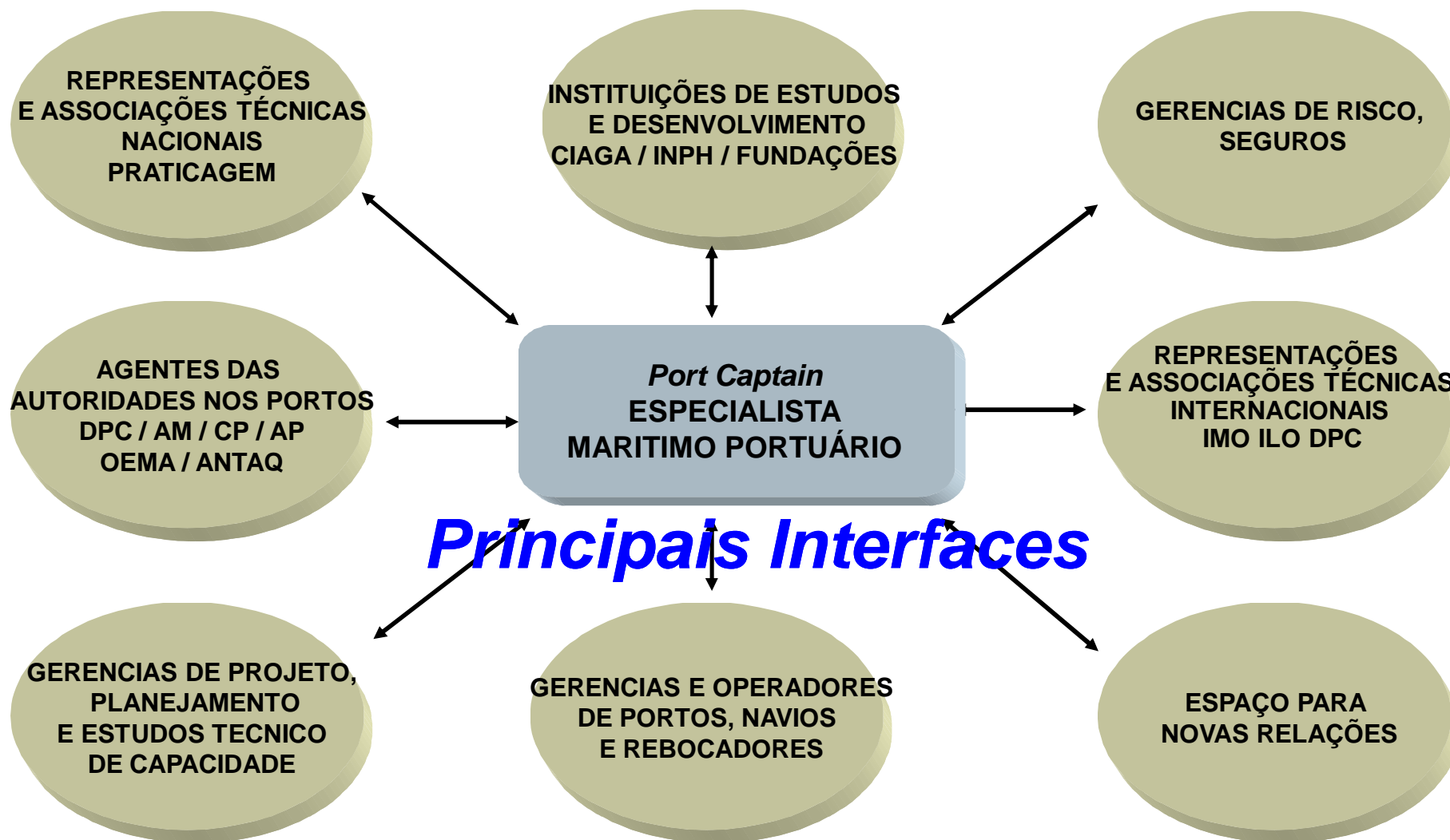
NIVEL TÉCNICO: 2 (ANALISTA TÉCNICO)

NIVEL ESTAGIO: 1 (ESTAGIÁRIO)



COORDENAÇÃO MARITIMO PORTUÁRIA

LINHAS DE AÇÃO E PAPÉIS





COORDENAÇÃO MARÍTIMO PORTUÁRIA

LINHAS DE AÇÃO E PAPÉIS

PRINCIPAIS ATIVIDADES

- Coordenar ações de melhoria e dinamismo operacional e procedimental nos terminais sob gerenciamento da CODESA adequando as práticas, as melhores performances dos portos, facilitando o fluxo de informações e preservando a confiabilidade dos processos e, buscando a otimização da capacidade produtiva na movimentação de cargas num ambiente de segurança e risco controlado;
- Assegurar que os interesses do porto serão preservados nas disputas comerciais, emitindo pareceres técnico-marítimos para embasamento jurídico em fórum de arbitragem e tribunais;
- Interagir com consultores especializados em questões marítimas, portuárias e de desenvolvimento profissional de operadores próprios e terceirizados para as melhores práticas portuárias.



COORDENAÇÃO MARÍTIMO PORTUÁRIA

LINHAS DE AÇÃO E PAPÉIS

PERFIL DO ESPECIALISTA MARÍTIMO PORTUÁRIO

FORMAÇÃO ACADÊMICA:

- Necessária:** Oficial de Náutica da Marinha Mercante na categoria de CLC OU CCB;
Domínio do idioma Inglês Instrumental Marítimo e Portuário;
- Desejável:** Pós graduação na área de transporte marítimo, portuário e logística;
Curso de Vistoria / Inspeção de Embarcações nos moldes do Port State Control;

QUALIFICAÇÃO:

- Necessária:** Conhecimento de manobrabilidade da embarcação;
Conhecimento de Inspeção Marítima/Naval/Sociedade Classificadora;
Disponibilidade para trabalhar no setor portuário, inclusive para viagem a serviço;
Disponibilidade para residir no município do porto ou adjacências;
Comprometimento para trabalho em equipe, auto-suficiência, criatividade e pesquisa;
Boa Referência Profissional e Pessoal;
Experiência de Navegação de pelo menos 5 anos recentes ou 10 anos não recentes;
Condicionamento físico adequado a função;
- Desejável:** Conhecer as atividades de Oceanografia, Sinalização Náutica ou Hidrografia básica;
Capacidade de exercer funções que exijam dedicação exclusiva, raciocínio analítico;
Espírito negociador e pacificador de conflitos;

CONDIÇÕES DE TRABALHO:

- Exercício pleno das qualificações inerentes ao oficial de marinha mercante experimentado;
Criação e solução de conflitos e disputas inerentes a atividade portuária na interação com os navios;
Cargo de confiança de Analista Sênior de Nível Superior;
Grau elevado de ética, probidade, relações e mediações comerciais, além da apurada técnica, pesquisa e relacionamento interpessoal.



COORDENAÇÃO MARÍTIMO PORTUÁRIA

LINHAS DE AÇÃO E PAPÉIS

Exemplo de Ganho Tangível

SEGURADORA SERÁ RESSARCIDA

Concessionária de porto responde por danos em máquina da Chocolates Garoto

Da Redação - 26/11/2009 - 15h17

O STJ (Superior Tribunal de Justiça), ao analisar recurso da Codesa (Companhia Docas do Espírito Santo), entendeu que a empresa terá que ressarcir uma seguradora que indenizou a Chocolates Garoto por máquinas importadas e desembarcadas com avarias no Porto de Capuaba, em Vila Velha (ES). A concessionária de serviços portuários responde pelos danos verificados nas mercadorias importadas quando não faz ressalva no desembarque do contêiner avariado.

De acordo com a relatora, ministra Nancy Andrighi, foi aplicado o disposto no Decreto 91.030/85, norma que, à época do desembarque mal-sucedido, estabelecia o Regulamento Aduanero, cujo segundo parágrafo único do artigo 479 do decreto, "presume-se a responsabilidade do depositário no caso de volumes recebidos sem ressalva ou protesto".

Em sua defesa, a Codesa alegou que a expressão "volume" faria referência às mercadorias, não ao contêiner. Mas a ministra relatora descartou a confusão entre as palavras. Para ela, no decreto, "volume" sempre diz respeito ao contêiner. A ministra Nancy Andrighi ressaltou ainda que, se o contêiner tivesse sido danificado durante o transporte, isto é, antes do desembarque, o imediato registro do termo de avaria seria imprescindível para eximir a administradora portuária da responsabilidade pelos danos.

Na hipótese, quatro máquinas eletrônicas contadoras de bombons foram importadas pela Chocolates Garoto. No entanto, chegaram danificadas ao porto. Dessa forma, a Companhia de Seguros Minas Brasil indenizou a empresa e ingressou com uma ação regressiva de cobrança contra a Codesa, sob o argumento de que as avarias deveriam ter sido prontamente constatadas pela equipe que fez o desembarque dos contêineres. Para a seguradora, a negligência na imediata constatação implicaria a responsabilização da administradora do porto.

Com isso, em primeira instância o pedido foi julgado procedente, mas a Codesa recorreu ao TJ-ES (Tribunal de Justiça do Espírito Santo), sem sucesso, pois o TJ local considerou a vitória realizada tardia, já que o termo de avaria não foi lavrado no momento do desembarque. Partindo para um novo recurso, a Codesa impetrou ação no STJ e a decisão da 3ª Turma foi unânime, seguindo entendimento anterior.



Em sua defesa, a Codesa alegou que a expressão "volume" faria referência às mercadorias, não ao contêiner.

Mas a ministra relatora descartou a confusão entre as palavras.

Para ela, no decreto, "volume" sempre diz respeito ao contêiner.

A ministra Nancy Andrighi ressaltou ainda que, se o contêiner tivesse sido danificado durante o transporte, isto é, antes do desembarque, o imediato registro do termo de avaria seria imprescindível para eximir a administradora portuária da responsabilidade pelos danos.