



**MARINHA DO BRASIL**  
**CAPITANIA DOS PORTOS DA PARAÍBA**

63037.001023/2026-81

**PORTARIA CPPB/ComOpNav/MB Nº 5, DE 8 DE JULHO DE 2026.**

Altera as Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos da Paraíba (NPCP-PB/2022 - 2ª Revisão).

**O CAPITÃO DOS PORTOS DA PARAÍBA**, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Portaria nº 135/ComOpNav/2018, combinado com a Portaria nº 37/MB/MD/2022, conforme preconizado no inciso I, do art 4º da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997 (LESTA), e regulamentado pela Portaria nº 102/DPC/2013, resolve:

Art. 1º Alterar as Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos da Paraíba (NPCP-PB/2022 - 2ª Revisão), aprovada pela Portaria nº 20, de 14 de abril de 2022. Esta modificação é denominada Modificação nº 5 (Mod. 5), conforme especificada a seguir:

I) No Capítulo 4, alterar:

**0403 - ENTRADA, DESPACHO E SAÍDA DE EMBARCAÇÕES**

As embarcações que demandarem o Porto de Cabedelo, que está integrado ao Sistema Porto Sem Papel, deverão cumprir o estabelecido no Capítulo 2 da NORMAM-204/DPC - NORMAS DA AUTORIDADE MARÍTIMA PARA TRÁFEGO E PERMANÊNCIA DE EMBARCAÇÕES EM ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS - disponível na página da DPC ([www.dpc.mar.mil.br](http://www.dpc.mar.mil.br)), referente aos procedimentos de entrada, despacho e saída. Para esses procedimentos a Capitania dos Portos funciona de forma ininterrupta, todos os dias do ano.

**a) NAVEGAÇÃO DE TRAVESSIA PARA O ARQUIPÉLAGO DE FERNANDO DE NORONHA (AFN)**

As embarcações empregadas no apoio logístico ao Arquipélago de Fernando de Noronha (AFN), além de atenderem aos requisitos estabelecidos na NORMAM-201/DPC para a respectiva área de navegação, deverão cumprir as exigências complementares a seguir.

**I – Quanto ao Material**

1. As embarcações deverão ser dotadas dos seguintes equipamentos e condições:

I) Equipamento AIS Tipo A (Sistema de Identificação Automática);

II) Dois equipamentos de navegação por satélite (GPS) e radar;

III) Equipamentos de radiocomunicação em HF e VHF dotados de DSC (Digital Selective Calling);

IV) Banco de baterias adequado, com capacidade de suprir os equipamentos de navegação e comunicação por período mínimo de 36 (trinta e seis) horas.

2. As embarcações deverão possuir Plano de Carga para cada viagem, obrigatoriamente elaborado e assinado por Aquaviário de Nível 7 ou superior da Seção de Convés ou por Engenheiro Naval.

§ 1º O Plano de Carga deverá contemplar:

a) a correta estivagem da carga, considerando volume, peso e localização a bordo;

b) declaração expressa de que a embarcação atende aos critérios de estabilidade após o carregamento; e

c) os respectivos cálculos de estabilidade.

§ 2º Nos casos de transporte de cargas perigosas ou potencialmente poluentes, deverão ser rigorosamente observadas as normas específicas vigentes estabelecidas pela Autoridade Marítima, devendo tais cargas constar expressamente no Manifesto de Carga.

3. Por ocasião do despacho da embarcação, deverá ser apresentado à CPPB o Plano de Carga em consonância com o Plano de Capacidade e com o Estudo de Estabilidade da embarcação.

4. Durante as vistorias realizadas pela Capitania dos Portos, deverá ser verificado se existe previsão de lastro no Estudo de Estabilidade e, quando aplicável, se este se encontra corretamente posicionado.

5. As embarcações poderão ser inspecionadas por ocasião da chegada ao Arquipélago de Fernando de Noronha, oportunidade em que será verificada, dentre outros aspectos, a conformidade do carregamento por meio da observação da marca de borda livre (Disco de Plimsoll).

## **II – Quanto ao Pessoal (Tripulação de Segurança)**

1. As categorias e qualificações dos oficiais e subalternos das seções de Convés e Máquinas previstas no Cartão de Tripulação de Segurança (CTS) das embarcações empregadas na rota para o Arquipélago de Fernando de Noronha deverão atender ao disposto no Anexo 2-A da NORMAM-101/DPC.

2. Somente será permitido o embarque de não tripulantes na condição de Extra-ROL, de forma eventual, desde que atendam às Regras VI/1 e VI/6 da Convenção STCW e possuam os seguintes cursos:

a) Curso Básico de Segurança de Navio (CBSN) ou Curso Básico de Segurança para Embarcações Pesqueiras (CBSP); e

b) Curso Especial Básico de Conscientização sobre Proteção de Navio (EBCP).

3. Quanto à habilitação dos Comandantes:

I) Para embarcações de carga não SOLAS com Arqueação Bruta (AB) inferior a 300, será exigida habilitação compatível com a Regra II/3 da Convenção STCW (MCB que possui a regra II/3 somente poderá comandar embarcações para o AFN, após a conclusão de treinamento específico a ser realizado na CPPE/CPRN).

II) Para embarcações de carga não SOLAS com Arqueação Bruta (AB) igual ou superior a 300, o Comandante deverá possuir qualificação mínima de Segundo Oficial de Náutica (2º ON), observadas as disposições da Regra II/3 da Convenção STCW; III) Para os Comandantes enquadrados na Regra II/5 da Convenção STCW e empregados em embarcações destinadas ao abastecimento do AFN, será exigida a conclusão, com aproveitamento, dos seguintes cursos:

a) Especial de Navegação Eletrônica para Mestre de Cabotagem e Contramestre (ENET);

b) Especial de Radioperador Geral (EROG); e

c) Especial de Operador ARPA (EARP).

## **III – Procedimentos para Passe de Saída**

1. Todas as embarcações com destino ao Arquipélago de Fernando de Noronha deverão realizar o passe de saída junto à CPPB, por meio do endereço eletrônico [cppb.segmar@marinha.mil.br](mailto:cppb.segmar@marinha.mil.br), informando:

I) Nome e número de inscrição da embarcação;

II) Nome e número da CIR do Comandante;

III) Quantidade de pessoas a bordo (tripulantes e passageiros);

IV) Local de suspender (porto, marina ou fundeadouro);

V) Data e hora previstas para o suspender;

VI) Velocidade média prevista da viagem e estimativa de chegada ao AFN;

VII) Número do telefone satelital da embarcação;

VIII) Número de série do rádio HF;

IX) Número da Radiobaliza Indicadora de Posição de Emergência - EPIRB;

X) Nome e telefone de contato para emergências.

## **b) EMBARCAÇÕES CLASSIFICADAS PARA NAVEGAÇÃO INTERIOR OU NAVEGAÇÃO COSTEIRA**

Estabelecem-se as seguintes diretrizes para embarcações classificadas para navegação interior ou navegação costeira que pretendam realizar travessia oceânica entre o continente e o Arquipélago de Fernando de Noronha.

### **1. Exigências para a Travessia**

As embarcações deverão cumprir os requisitos previstos nos itens 3.26 da NORMAM-201/DPC e 3.27 da NORMAM-202/DPC, conforme aplicável, bem como cumprir as exigências complementares estabelecidas a seguir:

I) Apresentar Declaração para Viagem Única, assinada por Engenheiro Naval, atestando que a embarcação possui condições estruturais adequadas para realizar a travessia oceânica, acompanhada da respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica (ART);

II) Ser tripuladas por aquaviários habilitados para a navegação em mar aberto, observadas as categorias compatíveis para o serviço de quarto de navegação (MCB, CDM, MOC, MOM);

III) Estar dotadas de todos os equipamentos de salvatagem exigidos para a navegação em mar aberto, incluindo, no mínimo:

- a) coletes salva-vidas Classe II;
- b) boias salva-vidas com dispositivo de iluminação automática;
- c) artefatos pirotécnicos dentro da validade; e
- d) balsa salva-vidas Classe II com certificado válido;

IV) Possuir dois equipamentos de navegação por satélite (GPS), sendo um fixo e um portátil, além dos demais equipamentos de navegação previstos no item 4.18 da NORMAM-201/DPC;

V) Possuir equipamentos de radiocomunicação compostos, no mínimo, por VHF com DSC e telefone satelital.

### **2. Reclassificação para uma viagem**

Os proprietários ou armadores deverão recolher a GRU correspondente e protocolar pedido de reclassificação para viagem única, conforme previsto no item 3.27 NORMAM-202/DPC, antes da realização da travessia, bem como efetuar o respectivo despacho na Capitania, Delegacia ou Agência da área de jurisdição do local de suspender.

### **3. Acompanhamento da Travessia**

Sempre que possível, as embarcações classificadas para navegação interior ou navegação costeira deverão realizar a travessia acompanhadas por embarcação de carga, devendo ser verificados, presencialmente, os procedimentos de saída e chegada.

### **4. Transporte de passageiros - Turismo Náutico (Navegação Interior)**

As embarcações empregadas na navegação interior, no contexto do turismo náutico, que operem exclusivamente na área de jurisdição da Capitania dos Portos da Paraíba (CPPB), ficam dispensadas da realização do despacho por período, desde que suas posições e informações de navegação sejam transmitidas e disponibilizadas automaticamente por meio do Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM), em conformidade com os procedimentos estabelecidos no Anexo 2-L da NORMAM-204/DPC.

As embarcações destinadas ao transporte de passageiros, com Arqueação Bruta (AB) de até 49, no contexto do turismo náutico, que operem exclusivamente na área de jurisdição da CPPB, ficam dispensadas da realização do despacho junto à Autoridade Marítima, desde que estejam devidamente cadastradas e operando por meio do aplicativo NAVSEG.

Nesses casos, o Comandante da embarcação deverá registrar o respectivo Plano de Navegação diretamente no aplicativo NAVSEG, com antecedência mínima de 3 (três) horas em relação ao horário previsto para a saída, de modo a possibilitar o acompanhamento da movimentação da embarcação pela Autoridade Marítima, bem como subsidiar o planejamento, a coordenação e a execução das ações de Inspeção Naval.

II) Na SEÇÃO II, item 0407, alterar:

#### **0407 - CONDIÇÕES DE USO DE REBOCADORES**

##### **a) Emprego de Rebocadores**

O emprego de rebocadores é obrigatório na Zona de Praticagem de Cabedelo para embarcações acima de 2.000 AB (inclusive), sendo de competência do Comandante do navio, ouvido o Prático, a definição do dispositivo que proporcionará a segurança adequada, assim como o número de rebocadores a serem utilizados, de acordo com as características e equipamentos do navio.

##### **b) Dispensa do Emprego de Rebocadores**

Os navios de cruzeiro dotados de sistemas auxiliares de manobra, tais como bow thruster, stern thruster, propulsão azimutal ou sistemas equivalentes, bem como aqueles equipados com Sistema de Posicionamento Dinâmico (DP) Classe 1 (DP I), Classe 2 (DP II) ou Classe 3 (DP III), poderão ser dispensados do emprego de rebocadores nas manobras de atracação e desatracação, desde que demonstrem capacidade de manobra compatível com as características da embarcação, da instalação portuária e das condições operacionais locais.

A dispensa prevista neste item não afasta a prerrogativa do Prático, em conjunto com o Comandante da embarcação, de determinar o emprego de rebocadores sempre que as condições de vento, corrente, visibilidade, restrições de espaço, segurança da navegação ou quaisquer outros fatores operacionais que assim o recomendarem.

Para usufruir da dispensa, o armador ou seu representante legal deverá apresentar à Capitania dos Portos da Paraíba Termo de Responsabilidade, assumindo integral responsabilidade pela realização das manobras sem o emprego de rebocadores, bem como pelos danos ou prejuízos que venham a decorrer de sua execução.

III) No Capítulo 4, item 0411, excluir:

alínea “h” e “i”, e renumerar a alínea “j” para alínea “h”.

IV) No Capítulo 4, item 0420, alterar:

#### **0420 - MANUTENÇÃO DA HABILITAÇÃO DO PRÁTICO**

O plano de manutenção da habilitação dos Práticos, específico para a Zona de Praticagem de Cabedelo (ZP-8), indica o número de manobras por quadrimestre a serem realizadas pelo Prático habilitado no porto de Cabedelo, de acordo com o número mínimo determinado no Anexo 2-F da NORMAM-311/DPC. Os casos de força maior que impossibilitem cumprimento dessas manobras deverão ser apresentados à Capitania dos Portos, para decisão.

| <b>NÚMERO MÍNIMO DE FAINAS DE PRATICAGEM PARA A MANUTENÇÃO DA HABILITAÇÃO</b> |    |                                                  |                  |                  |                  |
|-------------------------------------------------------------------------------|----|--------------------------------------------------|------------------|------------------|------------------|
| Praticagem                                                                    | ZP | Nº Mínimo de fainas por prático por quadrimestre | EXIGÊNCIA<br>25% | EXIGÊNCIA<br>50% | EXIGÊNCIA<br>75% |
| Cabedelo                                                                      | 8  | 8                                                | 2                | 4                | 6                |

Anexo 2-F NORMAM-311/DPC

V) No Capítulo 4, item 0422, incluir:

5) As embarcações dotadas de instalações sanitárias deverão possuir, obrigatoriamente, sistema de retenção de águas negras (esgoto sanitário), constituído por tanque de retenção ou equipamento equivalente, de modo a impedir o lançamento direto de efluentes, águas servidas ou quaisquer substâncias poluentes nos corpos hídricos.

As embarcações não poderão, em nenhuma circunstância, possuir tubulações, flanges, registros, válvulas, vias de descarga, aberturas no costado ou qualquer outro dispositivo que possibilite o despejo, por gravidade ou de forma acidental, dos efluentes armazenados diretamente no corpo hídrico.

Os pontos de conexão destinados à retirada dos resíduos deverão permanecer localizados exclusivamente no interior da embarcação, de forma a impedir descargas não autorizadas para o meio aquático.

Os armadores ou responsáveis pelas embarcações deverão contratar empresa devidamente licenciada pelos órgãos competentes para a coleta, transporte e destinação final dos resíduos armazenados nos tanques de retenção, utilizando equipamentos apropriados, incluindo sistema de sucção a vácuo.

Os comprovantes de coleta e destinação dos resíduos, emitidos pela empresa responsável pela prestação do serviço, deverão ser mantidos a bordo e apresentados à Capitania dos Portos da Paraíba ou aos agentes da Inspeção Naval sempre que solicitados.

VI) No Capítulo 5, alterar:

#### **0501 - ORIENTAÇÕES E OBSERVAÇÕES GERAIS**

A legislação em vigor sobre os portos institui responsabilidades para as Administrações dos Portos (Autoridade Portuária), cabendo a Autoridade Marítima a coordenação das atividades, no que diz respeito ao estabelecimento de suas limitações operacionais.

O CMR é o calado máximo recomendado para a navegação, considerando o navio de projeto carregado, calculado a partir das condições ambientais reinantes no porto e cujo valor é determinado pela Administração Portuária sob a coordenação da Capitania dos Portos, em consonância com a Lei dos Portos.

Esta coordenação obriga a Autoridade Marítima a exigir da Autoridade Portuária providências que demonstrem que os limites de calado, folga abaixo da quilha (FAQ), de porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que trafegarão possam ser praticados com segurança, através do seu enquadramento em normas técnicas nacionais ou internacionais, bem como o uso de uma metodologia científica para propor novos valores.

Visando ao estabelecimento de parâmetros aceitáveis de segurança da navegação, o Capitão dos Portos poderá recorrer à literatura sobre o assunto, como o PTC II-30 “*APPROACH CHANNELS A GUIDE FOR DESIGN*” do *PERMANENT INTERNATIONAL ASSOCIATION OF NAVIGATION CONGRESSES* (PIANC) de caráter recomendável, não normativo.

Para tal, a Autoridade Portuária deverá providenciar os estudos supracitados, os quais deverão estar subsidiados por relatório de simulações de manobras efetuadas por empresa especializada e oficialmente reconhecida, contratada pelo interessado, além de um Parecer fundamentado emitido pela Praticagem, a respeito da viabilidade de adoção dos novos parâmetros operacionais sugeridos e um Levantamento Hidrográfico Categoria ALFA, devidamente validado pelo Centro de Hidrografia da Marinha.

## **0502 - CALADO MÁXIMO RECOMENDADO**

### **a) PORTO DE CABEDELLO**

O Calado Máximo Recomendado neste Porto e em sua bacia de evolução é de 11 metros. Sua divulgação oficial será feita pela Administração do Porto de Cabedelo responsável pelo trecho em questão. Para operação com navios com calados maiores que 9,14 metros, deverá ser adotado os procedimentos previstos no **Anexo V** (MANOBRA EXPERIMENTAL). Para navegação com calado de 11m, há o requisito de elevação de maré acima de 2,0m. A atracação na entrada deverá ocorrer por bombordo (BB) com navio pesado, sendo realizado o giro e atracação por boreste (BE) com navio leve. As condições de mar, vento e visibilidade deverão estar favoráveis, respeitando os limites de condições ambientais preconizados na alínea b do item 0418 desta norma.

## **0504 - RESTRIÇÕES DE HORÁRIO**

Fica autorizado a atracação e desatracação de navios no Porto de Cabedelo no período noturno, desde que sejam cumpridas as recomendações contidas no Relatório Técnico do Estudos Náutico e Simulação de Manobras para Estabelecimento de Novos Parâmetros Operacionais para o Porto de Cabedelo/PB, realizado no Tanque de Provas Numérico da Universidade de São Paulo (TPN-USP), em abril de 2024:

a) disponibilizar dois rebocadores portuários azimutais com potências total de 80T de bollard pull (1x35T + 1x45T). Recomenda-se manter rebocador azimutal com cabo passado na posição centro-popa desde o início da manobra (a partir do primeiro par de boias do canal de acesso).

b) o período de RAMP-UP será utilizado para qualificar e requalificar práticos para as manobras noturnas no Porto de Cabedelo. Além do embarque de um práctico principal para a realização das manobras, disponibilizar um segundo práctico para assistência e qualificação em manobras noturnas;

c) que os navios não ultrapassem os limites de porte bruto e dimensões máximas, permitidos pela Autoridade Portuária; e

d) para navegação com calado de 11m, há o requisito de elevação de maré acima de 2,0 metros.

## **0505 - RESTRIÇÕES DE PORTE DAS EMBARCAÇÕES**

Cabe à administração portuária estabelecer e divulgar oficialmente as restrições de porte nos seus atracadouros em função da resistência estrutural dos elementos e das forças naturais envolvidas. Outrossim, fica limitada à atracação de Navios com comprimento máximo de 210 metros, boca máxima de 40 metros e CMR de 11 metros.

VII) No Anexo V, alterar:

### **I – PARECER**

Em conformidade com a solicitação do Diretor Presidente da COMPANHIA DOCAS DA PARAÍBA e a Portaria nº 013/2025/DOCAS-PB, serão realizadas manobras experimentais de atracação e desatracação nos berços 101, 103/105 e 107 do Porto de Cabedelo, para navios mercantes com comprimento máximo (LOA) de 210 metros e boca de 40 metros.

### III –ETAPAS E CONDIÇÕES DE MANOBRA

#### 1. Premissas das Manobras:

- o início do RAMP-UP dar-se-á após o estabelecimento da alteração permanente do novo projeto de balizamento;
- Utilizar dois (02) rebocadores do tipo azimutal, em prol da segurança, de acordo com as recomendações contidas no item 9.5 do Relatório Técnico do **Estudos Náutico e Simulação de Manobras para Estabelecimento de Novos Parâmetros Operacionais para o Porto de Cabedelo/PB**, realizado no Tanque de Provas Numérico da Universidade de São Paulo (TPN-USP), em abril de 2024;
- Manobras diurnas e noturnas serão realizadas em diversas condições para assegurar qualificação ampla dos práticos. No primeiro momento, serão realizadas manobras apenas no período diurno, até que se alcance o calado máximo de 11 metros;
- Estofos de maré cheia: Para as manobras com navios de calado acima de 9,14 metros, serão realizadas, preferencialmente, próximo ao estofa de maré cheia, para aproveitar a máxima coluna d'água e a menor velocidade da corrente de maré.
- Folga abaixo da quilha: A folga mínima abaixo da quilha deverá ser de 2,0 metros, garantindo a segurança da navegação;
- As manobras noturnas, após o fim do RAMP-UP, serão realizadas com a presença de dois (02) Práticos a bordo, em conformidade com o item 0504 desta norma.

#### 5. Procedimentos para Manobras Noturnas:

As manobras noturnas serão realizadas após a conclusão RAMP-UP para o período diurno, conforme estipulado no item “**2. Calados e condições de manobras**”.

As manobras noturnas da 1ª etapa deverão ser realizadas com navios limitados às seguintes dimensões máximas: **LOA:** 189 metros, **B:** 35 metros e **H:** 9,0 metros.

Após o fim do RAMP-UP, será obrigatório o embarque de um segundo práctico para auxiliar na condução da manobra noturna, conforme previsto do item 0504 desta norma.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor em 3 de agosto de 2026.

JULIO CESAR COSTA BUENO

Capitão de Fragata

Capitão dos Portos

#### Distribuição:

CAMR, CHM, ComOpNav, Com3ºDN, DAdM (Bol MB), DPC, Listas 003, 0031, 0032, CP-20 e Arquivo.

#### Órgãos Extra-Marinha:

Companhia Docas da Paraíba

Representante Único do Serviço de Praticagem da ZP-8