

**NORMAS E PROCEDIMENTOS
DA
CAPITANIA DOS PORTOS DA PARAÍBA**

- NPCP-PB -



MARINHA DO BRASIL

CAPITANIA DOS PORTOS DA PARAÍBA

- 2022 -

FINALIDADE - NORMATIVA

MARINHA DO BRASIL
CAPITANIA DOS PORTOS DA PARAÍBA

NORMAS E PROCEDIMENTOS DA CAPITANIA DOS
PORTOS DA PARAÍBA

2022

FINALIDADE: NORMATIVA

2ª REVISÃO

ATO DE APROVAÇÃO

Aprovo, para emprego na área de jurisdição da CPPB, as **NORMAS E PROCEDIMENTOS DA CAPITANIA DOS PORTOS DA PARAÍBA (NPCP-PB - 2ª Revisão)**.

JOÃO PESSOA, PB.
Em 14 de abril de 2022.

ERIJANSEN DE SOUZA MACIEL
Capitão de Fragata
Capitão dos Portos

ASSINADO DIGITALMENTE

ÍNDICE

PÁGINAS

Folha de Rosto.....	I
Ato de Aprovação.....	II
Folha de Registro de Modificações.....	III
Índice.....	IV

CAPÍTULO 1 - ÁREA DE JURISDIÇÃO**SEÇÃO I - ORGANIZAÇÃO, JURISDIÇÃO E LIMITES**

0101 - Organização e Jurisdição	1-1
0102 - Atendimento ao Público	1-1
0103 - Denúncias e Sugestões	1-2
0104 - Limites para Navegação Interior	1-3
0105 - Lista de Faróis	1-6

SEÇÃO II - CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS DO PORTO DE CABEDELO E SUA ADMINISTRAÇÃO

0106 - Características Principais	1-6
0107 - Administração	1-8

SEÇÃO III - DISPOSIÇÕES GERAIS

0108 - Marinas, Clubes, Entidades Desportivas Náuticas, Estabelecimentos Cadastrados para o Treinamento Náutico	1-10
---	------

CAPÍTULO 2 - FATOS E ACIDENTES DA NAVEGAÇÃO

0201 - Aplicação	2-1
0202 - Retenção das Embarcações Envolvidas em Acidentes e/ou Fatos da Navegação	2-3
0203 - Procedimentos em caso de ocorrências envolvendo mercadorias perigosas	2-3

CAPÍTULO 3 - DOTAÇÃO DE MATERIAL DE SEGURANÇA DAS EMBARCAÇÕES E DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS

0301 - Equipamentos Individuais de Salvatagem	3-1
0302 - Equipamentos de Navegação e Publicações	3-2
0303 - Equipamentos de Rádio Comunicações	3-2
0304 - Cartazes ou Placas	3-2
0305 - Dispositivos.....	3-2
0306 - Dispositivos Especiais	3-3
0307 - Documentos Obrigatórios	3-6

CAPÍTULO 4 - PROCEDIMENTOS PARA NAVIOS NO PORTO**SEÇÃO I - PROCEDIMENTOS PARA O TRÁFEGO E PERMANÊNCIA NO PORTO**

0401 - Tráfego no Porto	4-1
0402 - Canal de Acesso e Sistema de Balizamento	4-1
0403 - Entrada, Despacho e Saída de Embarcações	4-2

0404 – Ferros e Amarração	4-2
0405 – Transporte de Material e Pessoal	4-2
0406 – Reparos	4-3

SEÇÃO II – SERVIÇO DE REBOCADORES

0407 – Condições de Uso de Rebocadores	4-3
0408 – Situações de Maior Risco	4-3
0409 – Recomendações Sobre Tipo e Método de Emprego de Rebocadores.....	4-3
0410 – Situações de Força Maior	4-3
0411 – Disposições Complementares	4-4

SEÇÃO III – SERVIÇO DE PRATICAGEM

0412 – Propósito	4-5
0413 – Serviço de Praticagem	4-5
0414 – Características, Organização do Serviço da ZP-8 e número de Práticos Necessários para a Execução das Fainas de Praticagem	4-6
0415 – Escala de Rodízio Única para Práticos	4-7
0416 – Obrigações do Comandante da Embarcação	4-8
0417 – Obrigações do Prático e do Praticante de Prático	4-9
0418 – Impraticabilidade da Barra	4-9
0419 – Qualificação do Praticante de Prático	4-10
0420 – Manutenção da Habilitação do Prático	4-13

SEÇÃO IV – SEGURANÇA ORGÂNICA

0421 – Segurança das Embarcações Contra Assaltos, Roubos e Similares	4-14
--	------

SEÇÃO V – MEIO AMBIENTE

0422 – Preservação Ambiental	4-15
0423 – Áreas de proteção e conservação ambiental do bioma marinho no Estado da Paraíba	4-16
0424 – Carga ou Descarga de Petróleo e seus Derivados, Produtos Químicos a Granel e Gás Liquefeito	4-18
0425 – Mercadorias Perigosas	4-18

SEÇÃO VI – FISCALIZAÇÃO POR AUTORIDADES NACIONAIS

0426 – Entrada de Embarcação	4-18
0427 – Saída de Embarcação	4-19
0428 – Port State Control e Flag State Control	4-19

CAPÍTULO 5 – PARÂMETROS OPERACIONAIS DO PORTO E PROCEDIMENTOS ESPECIAIS

SEÇÃO I – RESTRIÇÕES OPERACIONAIS

0501 – Observações e Orientações Gerais	5-2
0502 – Calado Máximo Recomendado	5-2
0503 – Restrições de Velocidade, Cruzamento e Ultrapassagem	5-3
0504 – Restrições de Horário	5-3

0505 – Restrições de Porte das Embarcações	5-4
0506 – Restrições de Fundeio	5-4
0507 – Monitoramento das Condições Batimétricas	5-4
0508 – Outras Restrições	5-5
0509 – Principais Procissões Marítimas e demais Eventos Náuticos na Área de Jurisdição	5-5
0510 – Operações de Mergulho	5-8
0511 – Campanhas Educativas de Segurança do Tráfego Aquaviário	5-8

CAPÍTULO 6 - VIAS NAVEGÁVEIS DA JURISDIÇÃO

SEÇÃO I – CONDIÇÕES DE NAVEGABILIDADE E SINALIZAÇÃO NOS RIOS DA JURISDIÇÃO

0601 – Vias Navegáveis Cartografadas	6-1
0602 – Vias Navegáveis Não Cartografadas	6-1
0603 – Regras de Navegação Interior	6-1
0604 – Dever de Informação	6-1

SEÇÃO II – OBRAS, DRAGAGENS E EXTRAÇÃO MINERAL

0605 – Obras em Vias Navegáveis	6-2
0606 – Dragagens	6-2
0607 – Atualização de Documentos Náuticos	6-2
0608 – Regras especiais para atividades de transporte de passageiros em embarcações de turismo tipo catamarã e outras	6-2

ANEXOS:

Anexo A – Área de Jurisdição da CPPB
Anexo B – Limite para Navegação Área 1
Anexo C – Limite para Navegação Área 2
Anexo D – Área de Embarque e Desembarque de Pessoal/Material e Área de Fundeio
Anexo E – Plano de Navegação
Anexo F – Comunicado de Presença em Aula Prática
Anexo G – Modelo de E-mail para Autorização da Capitania dos Portos
Anexo H – Atestado de Treinamento para Motonautas
Anexo I – Atestado de Treinamento para Arrais-Amador
Anexo J – Formulário de Comunicação Inicial de Incidente Envolvendo Perda ou Perda Provável de Mercadorias Perigosas
Anexo K – Instruções de Uso do Colete Salva Vidas
Anexo L – Modelo da Placa Indicativa de Lotação
Anexo M – Requisitos a serem observados durante o Programa Mínimo de Qualificação de Praticante de Prático na ZP
Anexo N – Relatório de Manobra com Praticante de Prático
Anexo O – Quadro Resumo Mensal de Manobras por Praticante de Prático em Estágio de Qualificação
Anexo P – Declaração de Avaliação Satisfatória em Programa de Qualificação de Praticante de Prático
Anexo Q – Exame Oral para Prático
Anexo R – Manobras Previstas

Anexo S – Decálogo de Segurança

Anexo T – Informações a serem disseminadas pelos condutores de embarcações de turismo náutico sobre o correto descarte do lixo

Anexo U – Escala Beaufort de Força dos Ventos e Escala Douglas do Estado do Mar

Anexo V – Manobra Experimental

CAPÍTULO 1**ÁREA DE JURISDIÇÃO****SEÇÃO I****ORGANIZAÇÃO, JURISDIÇÃO E LIMITES****0101 - ORGANIZAÇÃO E JURISDIÇÃO**

A Capitania dos Portos da Paraíba (CPPB), com sede na rua Barão do Triunfo, 372 - Varadouro - João Pessoa-PB, possui como instalações de apoio uma Patromoria, situada na Praia do Jacaré, em Cabedelo-PB, e o Prédio do Ensino Profissional Marítimo (EPM) e Sinalização Náutica, situado na rua Presidente João Pessoa, s/nº - Vila São João - Cabedelo-PB.

A CPPB tem como área de jurisdição todo o Estado da Paraíba, conforme discriminado no anexo A, compreendendo as águas interiores, represadas ou que cortam o Estado, e os cerca de 154 quilômetros de litoral, o qual é limitado ao norte pela divisa com o Estado do Rio Grande do Norte, representada pela foz do rio Uriúna, e ao Sul pela divisa com o Estado de Pernambuco, representada pela foz do rio Goiana.

0102 - ATENDIMENTO AO PÚBLICO**1) Grupo de Atendimento ao Público (GAP)**

O atendimento ao público nas Divisões do Ensino Profissional Marítimo (EPM) e de Segurança do Tráfego Aquaviário (STA), é realizado na sede CPPB pelo Grupo de Atendimento ao Público (GAP), das segundas às quintas-feiras, nos horários das 08h15 às 11h30 e 13h10 às 15h00, exceto feriados, mediante agendamento eletrônico realizado no Sistema de Atendimento ao Público (SISAP), por meio do link "Agendamento Eletrônico", constante no site: www.marinha.mil.br/cppb, seguindo as seguintes orientações:

a) ao acessar o link o usuário escolherá o dia e o horário disponíveis para comparecimento, portando os documentos necessários para protocolar o requerimento do serviço desejado;

b) o usuário que não tiver meios de acesso à internet, poderá comparecer pessoalmente e solicitar que o militar que realiza a atividade de triagem/informações no GAP faça o seu agendamento; e

c) cada usuário poderá requerer até cinco serviços no seu CPF, e no caso do uso de procurador (despachante), serão disponibilizados a entrada de até três CPF, com até cinco serviços para cada CPF.

2) Dúvidas e Emergências

a) Em caso de dúvidas, o GAP possui um WhatsApp Funcional (83) 99119-7109, que conta com um atendente virtual e automático, que responde 24 horas por dia, 7 dias por semana.

b) Em situações de EMERGÊNCIA e/ou sábados, domingos e feriados, poderá ser realizado contado diretamente com a sede da CPPB, através dos seguintes meios:

- Telefone: (83) 3241-2805;

- Fax: (83) 3241-2228;
- Disque Segurança da Navegação: 0800 281-3071;
- WhatsApp Denúncia: (83) 99302-9294;
- Emergências Marítimas - SALVAMAR NORDESTE: 185; e
- Site da CPPB: www.marinha.mil.br/cppb.

3) Serviços Prestados

a) Pela Divisão do EPM: Revalidação e Emissão de 2º Via de Caderneta de Inscrição e Registro (CIR); Transferência e Ascensão de Categoria de Aquaviários; Inscrição em Cursos Revistos no Programa do Ensino Profissional Marítimo (PREPOM); Emissão de 2ª Via de Certificado de Conclusão de Curso do PREPOM; Emissão 1ª e 2ª via de Certidão de Serviço de Guerra; Concessão de Licença de Categoria Superior; Abertura de Livro de Registro de Mergulhador (LRM); e Solicitação de Certidão de Homologação de Tempo de Embarque de Aquaviário Brasileiro em Embarcação Estrangeira.

b) Pela Divisão de STA: Solicitação da Carteira de Habilitação de Amadores (CHA); Inscrição, Transferência de Propriedade, Transferência de Jurisdição, Alteração de Dados e Cancelamento de Inscrição de Embarcações; Vistoria e Despachos de Embarcações; Aforamentos e Obras em Geral; Emissão e Renovação de Rol Portuário; e Emissão e Renovação de Rol de Equipagem.

4) Carta de Serviços ao Usuário

Encontra-se disponibilizada no site da CPPB (www.marinha.mil.br/cppb) a Carta de Serviços ao Usuário, instrumento de extrema importância para dar transparência e visibilidade e divulgar os serviços executados pela Capitania. Objetivando reconhecer a importância do usuário, esse instrumento indica como emitir sugestões ou enviar reclamações, assegurando a efetiva participação do usuário na avaliação dos serviços prestados.

5) Contratação de Despachantes

A Capitania dos Portos da Paraíba ressalta que a contratação de Despachantes, para a execução de serviços junto à CPPB, é OPCIONAL. Tendo em vista que os militares/civis, atendentes do GAP, são habilitados e orientados a prestarem todas as informações necessárias, de maneira a possibilitar que o próprio usuário realize todo o processo.

O próprio usuário poderá acompanhar o seu processo, por meio do número de protocolo do serviço ou do documento que deu entrada, no site da CPPB, no campo “Atendimento ao Público - Aquaviários, Amadores e Embarcações”.

6) Vistoria de Embarcações

As solicitações de vistoria de embarcações deverão ser feitas na CPPB, no horário de atendimento ao público nos guichês do GAP. Esta solicitação deverá ser realizada com, pelo menos, 24 horas de antecedência. O transporte das comissões de vistorias deverá ser providenciado pelo solicitante. No caso de serviços prestados fora da região metropolitana de João Pessoa-PB, serão cobradas as despesas de transporte e estadia, de acordo com as normas em vigor.

0103 - DENÚNCIAS E SUGESTÕES

O serviço de denúncias é disponibilizado pela CPPB, por meio dos telefones (83) 3241-2805 e 0800 281-3071 e pelo aplicativo de mensagens instantâneas "Whatsapp" (83) 99302-9294, com a finalidade de que sejam denunciadas infrações contidas na Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA), presenciada pelo denunciante e, especialmente, que coloquem em risco a vida humana no mar e nos rios navegáveis. Para a realização da denúncia não há necessidade de identificação e qualquer pessoa pode realizá-la, desde que tenha conhecimento sobre a ocorrência da infração. Para as embarcações no mar, poderá ser utilizado, ainda, o rádio VHF, por meio do qual a Capitania mantém escuta permanente no Canal 16.

0104 - LIMITES PARA NAVEGAÇÃO INTERIOR

Para as delimitações estabelecidas nesta NPCP, foram considerados os conceitos constantes nas Normas da Autoridade Marítima - NORMAM-03/DPC, bem como, a disponibilidade de meios de salvamento e de comunicação na área, os riscos normais para a navegação e as condições de tráfego na área, entre outros.

Em consequência, foram fixados os seguintes limites de espaço marítimo para navegação interior, tendo como linha de referência nas distâncias da costa a Linha Base (LB):

ÁREA 1 - Navegação realizada em águas consideradas abrigadas, tais como hidrovias interiores, lagos, lagoas, baías, angras, rios, canais e áreas marítimas, onde normalmente não sejam verificadas ondas com alturas significativas e que não apresentem dificuldades ao tráfego das embarcações, constantes a seguir:

- a) Estuário do Rio Mamanguape, delimitado externamente pela linha de recifes existentes;
- b) Rio Paraíba/Areia Vermelha/Picãozinho, delimitada pelo Rio Paraíba e seu estuário até a Ponta de Santo Antônio (Município de Lucena), farol de Pedra Seca, área marítima interior à linha de recifes que se estende para o Sul a uma distância de até 1.500 metros, da linha de costa na baixa-mar, até a Ponta do Seixas;
- c) Áreas adjacentes as praias litorâneas, até o limite de 500 metros;
- d) Açude "Epitácio Pessoa" situado no município de Boqueirão;
- e) Açude "Estevão Marinho" situado no município de Coremas;
- f) Açude "São Gonçalo" situado no município de Sousa;
- g) Açude "Engenheiro Ávidos" situado no município de Cajazeiras;
- h) Açude "Pilões" situado no município de São João do Rio do Peixe;
- i) Açude "Cativara" situado no município de Uiraúna;
- j) Açude "São José de Piranhas" situado no município de São José de Piranhas;
- k) Açude do "Saco" situado no município de Nova Olinda;
- l) Açude "Lagoa do Arroz" no município de Cajazeiras;
- m) Açude "Cachoeira dos Cegos" no município de Catingueira;
- n) Açude do "Jenipapeiro" no município de Olho D'água;
- o) Açude do "Cordeiro" no município do Congo;
- p) Açude de Sumé no município de Sumé;
- q) Açude de Aracagi no município de Mamanguape;
- r) Açude de "Gramame-Mamuaba" no município do Conde;
- s) Açude da "Farinha" no município de Patos; e
- t) Açude "Argemiro de Figueiredo" - barragem de Acauã.

ÁREA 2 - Navegação realizada em águas parcialmente abrigadas, onde eventualmente, sejam verificadas ondas com alturas significativas e/ou combinações adversas de agentes ambientais, tais como vento, correnteza ou maré que apresentem dificuldades ao tráfego das embarcações, constantes a seguir, compreendendo toda a extensão do litoral paraibano, respeitando à distância de até 2 milhas náuticas da Costa.

As embarcações classificadas como de navegação interior somente poderão navegar dentro dos limites estabelecidos para cada Área acima especificada, as quais encontram-se exemplificadas no anexo B.

As áreas abaixo especificadas, destinadas ao embarque e desembarque de pessoas e restrições de fundeio, estão exemplificadas no anexo D:

Área	Propósito	Localização
1	Exclusivo para as embarcações de transportes de passageiros (turismo náutico) destinadas ao embarque e desembarque de pessoas, com área de 120 metros, em terra, com placas de identificação.	Tambaú - delimitado pelos pontos: A) Lat 07°06'49"S e Long 034°49'16"W B) Lat 07°06'54"S e Long 034°49'18"W
2	Exclusivo para as embarcações de transportes de passageiros (turismo náutico) destinadas ao embarque e desembarque de pessoas, com área de 100 metros, em terra, com placas de identificação.	Praia do Poço (ao Sul do Cibeles Bar) - delimitado pelos pontos: A) Lat 07°01'35"S e Long 034°49'46"W B) Lat 07°01'38"S e Long 034°49'46"W
3	Exclusivo para as embarcações de transportes de passageiros (turismo náutico) destinadas ao embarque e desembarque de pessoas, com área de 100 metros, em terra, com placas de identificação.	Praia do Poço (ao Norte do Bar do Marcão, após a guarita do Corpo de Bombeiros) - delimitado pelos pontos: A) Lat 07°01'09"S e Long 034°49'45"W B) Lat 07°01'12"S e Long 034°49'45"W
4	Exclusivo para as embarcações de transportes de passageiros (turismo náutico) destinadas ao embarque e desembarque de pessoas, com área de 100 metros, em terra, com placas de identificação.	Praia de Camboinha (ao Norte do Bar do Marujo) - delimitado pelos pontos: A) Lat 07°00'23"S e Long 034°49'33"W B) Lat 07°00'22"S e Long 034°49'32"W

Ficam estabelecidos os seguintes fundeadouros com obrigatoriedade de balizamento:

1	Exclusivo para as embarcações de transportes de passageiros (turismo náutico), destinadas ao embarque e desembarque de pessoas.	Picãozinho - delimitado pelos pontos: A) Lat 07°07'04"S e Long 034°48'31"W B) Lat 07°07'04"S e Long 034°48'33"W
2	Para embarcações de transportes de	Praia de Tambaú (Catamarãs) - delimitado

	passageiros (turismo náutico) tipo catamarã.	pelos pontos: A) Lat 07°07'01"S e Long 034°49'11"W B) Lat 07°07'08"S e Long 034°49'13"W C) Lat 07°07'09"S e Long 034°49'06"W D) Lat 07°07'02"S e Long 034°49'05"W (Carta Náutica DHN-806)
3	Para embarcações de transportes de passageiros (turismo náutico) tipo catamarã.	Praia do Poço (ao Sul do Cibeles Bar) - delimitado pelos pontos: A) Lat 07°01'30"S e Long 034°49'39"W B) Lat 07°01'37"S e Long 034°49'39"W C) Lat 07°01'37"S e Long 034°49'33"W D) Lat 07°01'30"S e Long 034°49'33"W (Carta Náutica DHN-806)
4	Para embarcações de transportes de passageiros (turismo náutico) tipo catamarã.	Praia do Poço (ao Sul do Bar do Marcão) - delimitado pelos pontos: A) Lat 07° 01'06"S e Long 034° 49'37"W B) Lat 07° 01'12"S e Long 034° 49'39"W C) Lat 07° 01'10"S e Long 034° 49'32"W D) Lat 07° 01'05"S e Long 034° 49'32"W (Carta Náutica DHN-806)
5	Para embarcações de transportes de passageiros (turismo náutico) tipo catamarã.	Praia de Cambinha (ao Norte do Bar do Marujo) - delimitado pelos pontos: A) Lat 07° 00'21"S e Long 034° 49'24"W B) Lat 07° 00'25"S e Long 034° 49'25"W C) Lat 07° 00'24"S e Long 034° 49'21"W D) Lat 07° 00'20"S e Long 034° 49'21"W (Carta Náutica DHN-806)
6	Para embarcações de Pesca.	Praia de Baía da Traição delimitado pelos pontos: A) Lat 06°40'00 S e Long 034°57'00"W B) Lat 06°41'02"S e Long 034°56'22"W C) Lat 06°39'56"S e Long 034°56'06"W D) Lat 06°41'09"S e Long 034°55'55"W
7	Para embarcações de Pesca e Transporte de Passageiros.	Distrito de Acaú delimitado pelos pontos: A) Lat 07°32'43"S e Long 034°50'04"W B) Lat 07°32'41"S e Long 034°49'59"W C) Lat 07°32'56"S e Long 034°49'57"W D) Lat 07°32'54"S e Long 034°49'52"W
8	Para embarcações de Pesca.	Município de Pitimbu delimitado pelos pontos: A) Lat 07°28'17"S e Long 034°48'11"W B) Lat 07°28'23"S e Long 034°48'04"W C) Lat 07°28'38"S e Long 034°48'30"W D) Lat 07°28'43"S e Long 034°48'22"W
9	Para embarcações de Pesca.	Baía do Rio Guaju, município de Mataraca delimitado pelos pontos:

		A) Lat 06°29'17"S e Long 034°58'14"W B) Lat 06°29'13"S e Long 034°58'10"W C) Lat 06°29'26"S e Long 034°58'10"W D) Lat 06°29'26"S e Long 034°58'06"W
10	Para embarcações de Pesca e transporte de passageiros.	Rio da Estiva, aldeia Camurupim município de Marcação delimitado pelos pontos: A) Lat 06°44'45"S e Long 034°56'39"W B) Lat 06°44'42"S e Long 034°56'35"W C) Lat 06°44'46"S e Long 034°56'38"W D) Lat 06°44'43"S e Long 304°56'32"W

0105 - LISTA DE FARÓIS DO ESTADO DA PARAÍBA

Nº DE ORDEM E Nº INTERNACIONAL	LOCAL NOME CARTA NÁUTICA CLASSIFICAÇÃO	POSIÇÃO	CARACTERÍSTICA PERÍODO FASE DETALHADA INTENSIDADE	ALTITUDE	ALCANCES LUMINOSO E GEOGRÁFICO	DESCRIÇÃO E ALTURA
1196G 0186	Traição 22100 (INT 2114)	06 40,53 S 034 55,97 W	Lp. B. 6s B. 0,5 – Ecl. 5,5 1664	12	12 11	Torre quadrangular de alvenaria tendo a seção superior tronco piramidal, sobre base de concreto, branca 10
1236G 0188	Pedra Seca 830	06 57,37 S 034 49,37 W	Lp (3) B. 10s B. 1,0 – Ecl. 1,0 B. 1,0 – Ecl. 1,0 B. 1,0 – Ecl. 5,0 2325	16	16 13	Torre tronco piramidal octogonal metálica, sobrebase quadrangular de alvenaria, branca 15
1240G 0189	Cabedelo 830	06 57,67 S 034 50,58 W	Lp. V. 6s V. 1,0 – Ecl. 5,0 651	8	7 10	Torre tronco piramidal quadrangular em alvenaria, verde 6
1256G 0190	Cabo Branco 806	07 08,96 S 034 47,77 W	Lp. B. 10s B. 1,2 – Ecl. 8,8 47542	46	27 17	Torre tronco piramidal triangular de alvenaria, branca com faixa horizontal preta, tendo no terço médio uma estrela de 3 pontas, de concreto armado 1
1258G 0191.5	Pitimbu 22200 (INT 2115)	07 27,87 S 34 47,61 W	Lp. B. 3s B. 0,5 – Ecl. 2,5	5	5 8	Tubo metálico, branco 6
AUX. NAV PROVISÓRIO	FAROLETE PEDRA DA GALÉ	-	-	-	-	-

SEÇÃO II

CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS DO PORTO DE CABEDELLO E SUA ADMINISTRAÇÃO

0106 - CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS

O Porto de Cabedelo, situado no rio Paraíba, a cerca de 1,0 MN de sua foz no município de Cabedelo (PB), é especializado em granéis líquidos e sólidos, estando capacitado em operar com carga geral.



(Área Portuária - Porto de Cabedelo)

A área portuária é limitada pelas seguintes coordenadas e pontos notáveis:

a) Latitude: 06° 58' 30" S; Longitude: 034° 50' 40" W (Carta Náutica DHN-830); e

b) Pontos Notáveis:

1) setor Norte: Fortaleza de Santa Catarina, com um quebra-mar artificial que se estende até a foz do rio Paraíba, Grande Moinho Tambaú, edifício mais alto de Cabedelo (73,15 metros de altura), com excelente visibilidade para o navegante que se aproxima da barra, de qualquer direção, destacando-se da paisagem e com iluminação fixa cor encarnada, com altura de 80 metros, na altitude de 82 metros do nível médio do mar, com alcance visual estimado de cinco milhas; e

2) setor Sul: área urbana com um pequeno terminal de embarque/desembarque de passageiros transportados por via fluvial na travessia entre as localidades de Cabedelo/Costinha/Forte Velho; e

3) setor Oeste: banco balizado que se estende em torno da ilha da Restinga, esta última dividindo ao meio o canal do rio Paraíba.

O porto, as áreas de fundeio e seus acessos constam das cartas 806 e 830, devendo ser consultado o ROTEIRO, parte Costa Leste, Cap. III, pág. 71 a 75, bem como observadas as informações e divulgações nos Avisos aos Navegantes.

Atualmente a sinalização náutica do Porto de Cabedelo dispõe de estruturas flutuantes e fixas. Com base na Portaria - MT nº 1.001, de 16/12/93 (D.O.U. de 17/12/93), a área do porto organizado de Cabedelo, no Estado da Paraíba, é constituída de:

a) INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS TERRESTRES - Existentes na margem direita do Rio Paraíba, desde a raiz do molhe de proteção na foz desse rio, prolongando-se até a extremidade do cais comercial, junto ao Trapiche da Baleia, abrangendo todos os cais, rampas ro-ro, docas, pontes, píeres de atração e de acostagem, armazéns, pátios, edificações em geral, vias internas de circulação rodoviária e ferroviária e, ainda, os terrenos ao longo dessas faixas marginais e em suas adjacências, pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do porto de Cabedelo, ou sob sua guarda e responsabilidade.

b) INFRAESTRUTURA DE PROTEÇÃO E ACESSOS HIDROVIÁRIOS - Compreendendo área de fundeio, bacia de evolução, canal de acesso e áreas adjacentes até as margens das instalações terrestres do porto organizado, conforme definido no item acima, existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela administração do Porto ou por outro órgão do poder público.

O Porto de Cabedelo possui:

- a) 5 armazéns com uma área total de 10.000m²;
- b) Área primária com 6.000m² de área disponível para armazenamento de contêineres e cargas de projeto; e
- c) 2 silos, com capacidade estática de 5.000 toneladas para recebimento de grãos, localizados no DI-6A, com 2.948m² de área, 6 silos recém-construídos, de propriedade da TOP-LOG, na área DI-6, com 4.475m² de área arrendada a esta empresa, com capacidade estática de 30.000 toneladas de cevada, bem como outros grãos.

Com relação aos tanques referentes a granéis líquidos, são inclusos no espaço do porto, áreas que são arrendadas a empresas de armazenagem.

As áreas denominadas AE-2, AE-3 e AE-4 estão disponíveis ao TECAB – Terminais de Armazenagens de Cabedelo Ltda, com área total de 24.783 m² e capacidade de armazenagem de 30.284 m³, divididas em 9 tanques. A Nordeste Logística I S.A utiliza a área AI-1 com 19.051,80m², dispondo de 6 tanques com capacidade total de armazenagem de 19.000m³ para granéis líquidos. Na área AE-13 pode-se encontrar 2 tanques com capacidade de armazenagem para 2.900 m³.

A Nordeste Logística III S.A utiliza a área denominada AE-11 da zona portuária, possuindo uma topografia plana que dispõe dos seguintes dados para armazenagem e movimentação de combustíveis: 6 tanques verticais com capacidade total de armazenagem de 11.600m³ de gasolina, biodiesel e álcoois, e 3 tanques horizontais com capacidade total de 75m³ para armazenagem de biodiesel.

0107 - ADMINISTRAÇÃO

O porto de Cabedelo é administrado pela Companhia Docas da Paraíba (DOCAS/PB) e tem como Autoridade Portuária representada pela Administração do Porto de Cabedelo (APC), situada na rua Presidente João Pessoa, s/nº - Cabedelo-PB - Telefone: (83) 3250-3000 - Fax: (83) 3250-3012.

SEÇÃO III

DISPOSIÇÕES GERAIS

0108 - MARINAS, CLUBES, ENTIDADES DESPORTIVAS NÁUTICAS, ESTABELECIMENTOS CADASTRADOS PARA O TREINAMENTO NÁUTICO

O cadastramento e as regras de funcionamento de marinas, clubes, entidades desportivas náuticas, estabelecimentos e pessoas físicas cadastrados para o treinamento náutico estão previstos 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). Os empreendimentos náuticos antes de construírem suas instalações ou definirem suas áreas de manobras de embarcação devem, com 90 (noventa) dias de antecedência, dar entrada no processo de construção e regularização na Seção de Cadastro desta Capitania, devendo cumprir, no que couber, os procedimentos previstos nas Normas da Autoridade Marítima para Obras, Dragagens, Pesquisa e Lavra de Minerais sob, sobre e às Margens das Águas sob Jurisdição Nacional (NORMAM-11/DPC).

a) Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas

1) Deverão estar cadastradas e regularizadas junto à CPPB, para o funcionamento e desempenho de suas atividades náuticas, conforme as exigências previstas na NORMAM-03/DPC. Para o cadastramento dessas instituições é necessário a apresentação dos seguintes documentos:

- Alvará de funcionamento;
- Licença de operação do órgão ambiental;
- Licença de ocupação/Carta Declaratória Secretaria do Patrimônio da União SPU;
- Memorial Descritivo; e
- Contrato Social.

2) Quando abrigarem mais de 50 embarcações de esporte e/ou recreio deverão manter, permanentemente apta a manobrar, uma embarcação de apoio e segurança, para atender suas embarcações filiadas nas águas interiores, num raio máximo de até dez milhas de sua sede, com capacidade para rebocar embarcações em qualquer situação de emergência. O serviço de apoio poderá ser indenizado de acordo com o estabelecido no estatuto de cada entidade, desde que não se configure em prestação de socorro a pessoas em perigo no mar ou em águas abrigas, caracterizando-se em obrigatoriedade, conforme a Regra 33 da SOLAS;

3) Devem exigir dos comandantes das embarcações, existentes nas suas dependências, que antes de se fazer ao mar, preencha o Plano de Navegação, constante do anexo E, em duas vias, ficando uma na embarcação e outra na instituição, sem o qual a embarcação não poderá ser liberada para navegar;

4) Deverão possuir um serviço de rádio, em condições de manter acompanhamento durante todo o período em que um associado permanecer na água, conforme previsão detalhada no Plano de Navegação.

5) Tais instituições terão as seguintes responsabilidades no tocante às embarcações estrangeiras de esporte e/ou recreio:

- Comunicar imediatamente a CPPB pelo e-mail: cppb.secom@marinha.mil.br, a entrada e saída de embarcações estrangeiras de suas sedes náuticas ou fundeadouros, informando

as características das mesmas, instruindo e auxiliando o Comandante da embarcação a cumprir os procedimentos previstos no item 0115 da NORMAM-03/DPC;

- Solicitar a visita das autoridades de Saúde dos Portos, Polícia Federal e Receita Federal, quando se tratar do primeiro porto brasileiro que a embarcação estrangeira fizer escala ou por ocasião da saída das AJB;

- Auxiliar o Comandante da embarcação no trato com as autoridades locais, mantendo coordenação entre as partes;

- Designar o local para fundeio ou atracação em área autorizada pela Capitania;

- Instruir o Comandante da embarcação sobre os locais de fundeios autorizados; e

- Auxiliar as autoridades locais na fiscalização das possíveis transgressões destas normas e das leis e regulamentos em vigor no país, alertando quanto à realização de passeios em locais interditados pela CPPB e permanência da embarcação por prazo superior ao constante do passaporte do proprietário ou responsável.

b) Estabelecimentos Cadastrados para o Treinamento Náutico

1) Deverão estar cadastrados e regularizados junto à CPPB, para o funcionamento e desempenho de suas atividades, conforme as exigências previstas na NORMAM-03/DPC;

2) Enquadra-se nessa modalidade toda e qualquer empresa que ministre treinamentos práticos para a qualificação de amadores, na condução, exclusivamente, de embarcações de esporte e/ou recreio. Dentre os documentos necessários para o funcionamento, destaca-se a apresentação de cópia autenticada ou cópia simples com apresentação do original do contrato de aluguel, cessão de uso ou similares, da embarcação empregada no treinamento (caso a embarcação não seja de propriedade da Escola Náutica), além de placa de identificação, demonstrando ser a embarcação de treinamento náutico;

3) Adicionalmente, devem:

- Encaminhar para CPPB relação atualizada dos instrutores, contendo currículo, cópia autenticada da CHA, foto 3x4, cópia autenticada do RG e Atestado Médico;

- Definir o local para a realização da instrução que não pode causar interferência com outras embarcações ou banhistas. Esta área de instrução deve ser informada e autorizada pela Capitania, limitando-se aos municípios pertencentes à nossa jurisdição;

- Agendar inspeção de avaliação técnica da CPPB para verificar as condições gerais da Escola Náutica, com relação aos recursos instrucionais e de capacitação técnica dos instrutores;

- Providenciar coletes salva-vidas que deverão ter na parte de trás a indicação de INSTRUTOR, para os instrutores, e de ALUNO, para os alunos;

- Identificar as embarcações destinadas a formação de condutores com uma faixa/placa amarela, com no mínimo 20 (vinte) centímetros de altura, dispostas visivelmente ao longo do costado, a meia altura, com a inscrição "TREINAMENTO NÁUTICO", na cor preta e em letras em caixa alta em ambos os bordos, sendo que, para as motos aquáticas, a faixa deverá ter, no mínimo, 15 (quinze) centímetros de altura; e

- Apresentar fotos 10x15 e cópias autenticadas dos TIE das embarcações a serem utilizadas na instrução dos alunos na categoria de Arrais Amador e uma relação dos diretores da Escola Náutica, com cópias autenticadas dos RG, CPF e comprovantes de residência.

4) Após a verificação de toda a documentação apresentada à CPPB e não havendo nenhuma exigência, será agendada uma visita técnica ao estabelecimento, com o propósito de verificar, no local, as condições de funcionalidade, condições das embarcações empregadas e

realizar um teste prático com, pelo menos, um dos instrutores habilitados para cada tipo de treinamento;

5) Para o funcionamento na área de jurisdição da CPPB, as Escolas Náuticas deverão seguir as seguintes regras:

- Na aplicação das aulas práticas para obtenção do Atestado de Treinamento Náutico para Arrais-Amador, deverá ser obedecida a lotação da embarcação, sendo o número máximo de quatro alunos por embarcação, devendo ser previsto o embarque de um Inspetor Naval da CPPB para o caso de avaliação de acompanhamento da aula prática;

- Para a obtenção do Atestado de Treinamento para Motonauta, as aulas deverão ser individuais;

- Quando em instrução para a obtenção da “Atestado de Treinamento Náutico, para Motonauta e para Arrais-Amador”, é permitido ao aluno conduzir a embarcação desde que devidamente acompanhado e supervisionado pelo instrutor da Escola Náutica, que será o responsável em ministrar com segurança as aulas, em observação às instruções preconizadas no Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar – RIPEAM-72, como também na NORMAM-03/DPC. Tal instrução deverá ser realizada em área que não cause interferência com a realização de outras atividades náuticas e, sobretudo, com banhistas;

- As Escolas deverão encaminhar à CPPB, em até 24 horas, após a realização das aulas, o “Comunicado de Presença em Aulas Práticas”, conforme modelo do anexo E, discriminando os alunos inscritos, que efetivamente realizaram as aulas práticas programadas;

- As escolas náuticas regularmente cadastradas deverão encaminhar para o endereço de e-mail: cppb.gapcp20@marinha.mil.br ou aplicativo Whatsapp, tel: (83) 99919-7109, o modelo de solicitação de autorização para formação de turma de aula prática, constante do anexo G, até 24 horas antes, fim possibilitar o controle de fiscalização pelas equipes de Inspeção Naval. A não observância deste Artigo acarretará a “NÃO ACEITAÇÃO” da declaração/atestado da referida escola, bem como não serão aceitas inclusões após o limite do prazo;

- Após a conclusão das aulas práticas, a Escola Náutica emitirá o Atestado de Treinamento Náutico, para motonautas e Arrais Amador, constantes dos anexos H e I, documentos indispensáveis à emissão da CHA;

- O Atestado de Treinamento Náutico deverá ser apresentado em via original, com reconhecimento de firma em cartório, conforme preconizado na NORMAM-03/DPC;

- Qualquer alteração, por inclusão ou exclusão, no efetivo de instrutores da Escola Náutica deverá ser informada à CPPB por ofício, no prazo de 72 horas; e

- As Escolas Náuticas ficam, por intermédio de seus representantes legais, obrigadas a franquear aos militares da CPPB o acesso aos seus estabelecimentos, dependências e locais de trabalho, bem como a exibir documentos afetos e materiais utilizados nestes locais.

6) Em caráter excepcional, a critério do Capitão dos Portos, poderão ser solicitadas, pelas Escolas Náuticas, a realização de provas fora da sede da Capitania. Serão atendidas as solicitações para um número mínimo de dez e no máximo trinta candidatos por dia. O atendimento de quantidades superiores a esse limite, deverá ser previamente autorizado pelo Capitão dos Portos;

7) A participação dos alunos em aulas práticas, deverá ser registrada por fotos datadas, e quando solicitadas, deverão ser apresentadas para os devidos registros da CPPB, visando garantir o correto cumprimento dos procedimentos constantes nesta Norma. Os registros fotográficos e de filmagem (preferencialmente utilizando aplicativos de fotos e vídeos combinados com informação de GPS), deverão ser arquivados pelas Escolas Náuticas por um período de 12 meses;

8) Os estabelecimentos ou pessoas físicas cadastradas para o treinamento náutico poderão ser fiscalizados a qualquer momento por ações desempenhadas por equipes de Inspeção Naval da Capitania dos Portos responsáveis pelo cadastramento, com o principal propósito, de verificar, sempre que possível, a prestação do serviço, em prol de uma melhoria na qualidade do treinamento executado; e

9) Se durante o período vigente do cadastramento forem observadas quaisquer irregularidades ou discrepâncias em relação às regras propostas, os estabelecimentos de treinamento náutico/pessoa física estarão passíveis de advertência, suspensão temporária ou cancelamento do cadastramento, conforme disposição da NORMAM-03/DPC.

CAPÍTULO 2

FATOS E ACIDENTES DA NAVEGAÇÃO

0201 - APLICAÇÃO

a) As seguintes ocorrências são consideradas Acidentes ou Fatos da Navegação:

I - Acidentes da Navegação

1) naufrágio, encalhe, colisão, abalroamento, água aberta, explosão, incêndio, varação, arribada e alijamento; e

2) avaria ou defeito no navio, nas suas instalações, que ponha em risco a embarcação, as vidas e fazendas de bordo.

II - Fatos da Navegação

1) mau aparelhamento ou a impropriedade da embarcação para o serviço em que é utilizada e a deficiência da equipagem;

2) alteração da rota;

3) má estivação de carga, que sujeite a risco à segurança da expedição;

4) recusa injustificada de socorro à embarcação em perigo;

5) todos os fatos que prejudiquem ou ponham em risco a incolumidade e segurança da embarcação, as vidas e fazendas de bordo; e

6) emprego da embarcação, no todo ou em parte, na prática de atos ilícitos, previstos em lei como crime ou contravenção penal ou lesivo à Fazenda Nacional.

b) Observações para Barcos de Pesca Estrangeiros:

I) Os barcos pesqueiros estrangeiros arrendados às empresas nacionais, inscritos nesta jurisdição, realizando transbordo de pesca para embarcações de bandeira estrangeira, sem prévia autorização do Ministério da Agricultura e do Abastecimento, configurando delito de descaminho, sofrerão as sanções previstas em Lei e os respectivos Atestados de Inscrição Temporária (AIT) serão cancelados; e

II) Além das penalidades previstas em Lei a serem aplicadas pelo Tribunal Marítimo, poderão ser suspensas ou canceladas, sem indenização a qualquer título, as autorizações de arrendamentos e permissão de pesca dessas embarcações, de acordo com o previsto no Decreto nº 4810 de 19 de agosto de 2003.

c) Da competência para Instauração de IAFN:

I) Conforme determina o art. 33 da Lei nº 2.180/54, será instaurado IAFN, sempre que chegar ao conhecimento de um Agente da Autoridade Marítima, por qualquer meio de comunicação, a ocorrência de acidente ou fato da navegação. A inobservância deste preceito implicará a aplicação das penas da lei; e

II) Somente as Capitâncias (CP) e Delegacias (DL) poderão instaurar IAFN.

d) Prazo para instauração de IAFN:

O IAFN deve ser instaurado imediatamente ou até o prazo de cinco dias, contados da data em que um dos Agentes da Autoridade Marítima houver tomado conhecimento do acidente ou fato da navegação.

e) Prazo para conclusão e prorrogação:

I) O Inquérito deverá ser concluído, por meio de relatório circunstanciado, no prazo máximo de noventa (90) dias, a contar da data de sua instauração. Se houver possível responsável (indiciado), serão necessários a NOTIFICAÇÃO e mais um prazo de dez (10) dias para Defesa Prévia;

II) Em não sendo possível incluir tal prazo de notificação e Defesa prévia dentro dos 90 dias ou havendo necessidade de prorrogação por outro motivo objetivamente fundamentado, o Encarregado do Inquérito deverá solicitá-la ao Capitão dos Portos; e

III) Em situações especiais e excepcionais, em que o Inquérito não tenha sido concluído no prazo máximo de um (1) ano, a prorrogação será autorizada somente pelo Comandante do DN, que avaliará o pedido devidamente circunstanciado e decidirá a respeito.

f) Depoimento:

I) Notificação - A convocação de depoente será realizada por meio de Notificação ou Requisição (no caso de ser o “notificado” funcionário público, civil ou militar), assinada pelo Encarregado do Inquérito, para que compareça à CP no dia e hora designados, a fim de ser inquirido na qualidade de testemunha. O recebedor da Notificação ou Requisição firmará o recibo numa cópia, ficando com o original. O recibo deverá conter, além da assinatura do notificado ou recebedor, a sua identificação (nome legível e sua relação com o notificado, quando não for o próprio), o local, a data e a hora do recebimento, sendo firmado de próprio punho. No caso de a pessoa notificada ou requisitada ser analfabeta, esta condição deverá ser expressa no recibo, que será então firmado por duas (2) testemunhas, perfeitamente identificadas, e conterá a impressão digital do polegar direito do notificado ou requisitado, ou outra digital com a qual seja identificado;

II) Compromisso de dizer a verdade - Como testemunha, poderá ser ouvida qualquer pessoa, desde que não seja incapaz. Porém, só dos maiores de dezoito (18) anos se exigirá o compromisso de dizer a verdade, em razão de eventual caracterização do crime de falso testemunho (art. 342 do Código Penal Brasileiro);

III) Depoimento de adolescente - Os adolescentes entre doze (12) e dezoito (18) anos incompletos poderão ser ouvidos nos autos do IAFN na qualidade de informantes, sem prestar o compromisso de dizer a verdade, devidamente acompanhados pelo pai, responsável ou curador, que assistirá ao depoimento e assinará o termo de inquirição; e

IV) Depoimento de estrangeiros - A versão para o português dos depoimentos de estrangeiros que não dominem o português por Intérprete Comercial é exigência legal, conforme estabelece o art. 23 do Decreto nº 13.609 de 21 de outubro de 1942, correndo as despesas por conta do armador, proprietário ou agente. Caso o depoente saiba falar fluentemente a língua portuguesa, este deverá declarar sua habilitação inicialmente no depoimento.

g) Da comunicação - É obrigatória a comunicação à CPPB de todos os Fatos ou Acidentes da Navegação, a qualquer tempo, podendo ser utilizados os seguintes canais para comunicação imediata de qualquer Fato ou Acidente:

I) Ouvidoria – cppb.ouvidoria@marinha.mil.br;

II) Telefones: (83) 3241-2805 e 0800-281-3071; e

III) Whatsapp Denúncia – (83) 99302-9294.

h) Perícia - ressalta-se que até a realização da perícia pela Capitania, o local e as condições da embarcação não podem ser alterados, sob o julgo de prejudicar a execução da

mesma, bem como a definição das circunstâncias e elucidação do evento. Se tiver havido modificação no estado das coisas, os Peritos registrarão tais alterações e determinarão, no laudo pericial, as consequências dessas alterações na dinâmica dos fatos.

0202 – RETENÇÃO DAS EMBARCAÇÕES ENVOLVIDAS EM ACIDENTES E/OU FATOS DA NAVEGAÇÃO

Tal fato não deve ser confundido com eventuais retenções pelo “*Port State Control*” (PSC) ou para cumprimento de exigências de vistorias ou por ação de Inspeção Naval em que sejam apontadas discrepâncias.

Quanto à sobrestada de navios, a Capitania dos Portos somente emitirá certidão de permanência no Porto, a pedido da parte interessada, exclusivamente no caso de ocorrência de acidente ou fato da navegação, cuja investigação demande tempo além do previsto para estadia normal da embarcação.

0203 – PROCEDIMENTOS EM CASO DE OCORRÊNCIAS ENVOLVENDO MERCADORIAS PERIGOSAS

Quando da ocorrência de um incidente nesta jurisdição envolvendo perda ou a probabilidade de perda para o meio hídrico de carga perigosa, tal fato deverá ser informado imediatamente a esta Capitania, bem como às demais autoridades competentes, através do preenchimento e envio das informações contidas no Anexo J conforme as seguintes situações:

- quando se tratar de material radioativo, deverá ser informada a Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN) e o órgão ambiental; e
- quando não se tratar de material radioativo, deverá ser informado apenas o órgão ambiental.

Deverão ser seguidos os procedimentos previstos nas “*Guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants*” - Resolução A.851(20) da IMO.

CAPÍTULO 3

DOTAÇÃO DE MATERIAL DE SEGURANÇA DAS EMBARCAÇÕES E DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS

0301 - EQUIPAMENTOS INDIVIDUAIS DE SALVATAGEM

Os equipamentos individuais de salvatagem são os previstos nas Normas da Autoridade Marítima para Embarcações empregadas na Navegação de Mar Aberto (NORMAM-01/DPC), nas Normas da Autoridade Marítima para Embarcações empregadas na Navegação Interior (NORMAM-02/DPC), 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) e nas Normas da Autoridade Marítima para Homologação de Material (NORMAM-05/DPC).

COLETES SALVA-VIDAS - As embarcações deverão dotar coletes salva-vidas na proporção de um colete para cada pessoa a bordo.

As embarcações empregadas no transporte de passageiros deverão dotar, adicionalmente, uma quantidade de coletes salva-vidas adequada para crianças igual a, pelo menos, 10% do total de passageiros autorizados por documento oficial da Autoridade Marítima, ou uma quantidade maior, quando for necessário, de modo que haja sempre um colete salva-vidas para cada criança. Os coletes salva-vidas deverão ser guardados de maneira que possam ser prontamente utilizados, em local visível, sinalizado e de fácil acesso, não devendo, em nenhuma hipótese, ficarem trancados em armários ou compartimentos. As embarcações empregadas em travessias e de transporte de passageiros deverão ter, em locais visíveis ao público, cartazes indicando o local de guarda e instruções de uso dos coletes salva-vidas.

Todo o Condutor de embarcação de transporte de passageiros, empregada na atividade de turismo, deverá providenciar a devida demonstração do uso de coletes salva-vidas, logo após a sua saída, seguindo as instruções constantes do anexo K. Isto poderá ser feito, também, por meio de *folders* ou folhetos para os passageiros, que poderá, ainda, conter outras orientações sobre Segurança da Navegação.

IMPORTANTE - Os coletes salva-vidas deverão:

- Ser homologados pela Marinha do Brasil;
- Estar em boas condições de uso; e
- Ser de tamanho e tipo apropriado para o usuário.

A Capitania dos Portos da Paraíba recomenda que durante a navegação (deslocamento) de embarcações de esporte e recreio, crianças com idade inferior a 13 anos permaneçam vestindo os coletes salva-vidas, exceto se estiverem dentro de cabines fechadas ou no convés inferior das embarcações.

0302 - EQUIPAMENTOS DE NAVEGAÇÃO E PUBLICAÇÕES

Cumprir o previsto nas NORMAM-01/DPC, NORMAM-02/DPC e NORMAM-03/DPC.

0303 - EQUIPAMENTOS DE RADIOCOMUNICAÇÃO

Toda embarcação de bandeira nacional ou estrangeira, equipada com estação radiotelefônica em VHF, deverá manter escuta permanente no canal 16 (156,8 MHz).

A solicitação de identificação, nas águas interiores, por navios da Marinha do Brasil ou embarcações da Inspeção Naval, bem como das demais embarcações de fiscalização dos órgãos públicos competentes, deverá ser prontamente atendida. Caso a embarcação não disponha de estação rádio telefônica em VHF, ou está se encontre inoperante, deverá empregar sinais visuais, de acordo com o Código Internacional de Sinais (CIS), que permitam sua identificação pela embarcação fiscalizadora. Por ocasião das inspeções navais, o silêncio da fonia na frequência de chamada de internacional 156,800 MHz (canal 16) caracterizará a embarcação com rádio desligado, inoperante ou fora daquela frequência. Esse fato constitui infração, conforme os art. 21, inciso I, e/ou art. 23, inciso VI, do Decreto nº 2.596/1998 (RLESTA) que regulamenta a Lei nº 9537/1997 (LESTA).

0304 - CARTAZES OU PLACAS

As embarcações que transportam passageiros e/ou veículos deverão ter, em locais visíveis ao público, placas, conforme discriminadas no Anexo L destas Normas, indicando:

- a) Limites máximos de carga e de passageiros por convés;
- b) Local de guarda dos coletes salva-vidas;
- c) Número do telefone da empresa e da Capitania dos Portos; em cuja jurisdição a embarcação estiver operando;
- d) Para embarcações de travessia de veículos, informação de obrigatoriedade de todos os veículos estarem com o freio de estacionamento (freio de mão) acionado, motor desligado, marcha engrenada e luzes apagadas, além de informação da proibição da permanência de pessoas no interior dos veículos, enquanto a embarcação estiver em movimento; e
- e) Nas embarcações classificadas como “apoio ao turismo” deverão ser confeccionados, ainda, para colocação em local visível, cartazes em idioma inglês, contendo as mesmas informações acima citadas.

0305 - DISPOSITIVOS

Dispositivos especiais para embarcações que realizam o transporte regular de carga, veículos e passageiros (Navegação em Travessia) deverão observar o contido no capítulo 10 da NORMAM-02/DPC, além de:

- a) possuir obrigatoriamente, calços, peias e cunhas, com formatos e dimensões especificadas pelo responsável técnico da empresa concessionária da travessia, de modo a impedir que os veículos se desloquem durante a viagem;

b) possuir um sistema de som, que possa ser ouvido em todos os compartimentos da embarcação, de forma a permitir que sejam transmitidas as informações de caráter geral aos passageiros;

c) possuir pelo menos uma boia salva-vidas em cada bordo, na área de passageiros. Os coletes salva-vidas deverão estar em local perfeitamente identificado e de fácil acesso aos tripulantes e passageiros;

d) o convés de carga deverá possuir faixas de separação de veículos, de modo que haja espaço suficiente para a abertura de portas ou escotilhas; a faixa deverá possuir largura mínima de cinco cm e sua cor deve contrastar com a cor de fundo do convés;

e) as rampas de embarque e desembarque deverão ser obrigatoriamente içadas e travadas, antes de a embarcação suspender e assim deverão permanecer durante toda a travessia, independente se estiver carregada ou não. As que não possuírem rampas içáveis deverão ter balaustradas rebatíveis ou removíveis, que deverão estar colocadas e travadas durante as travessias;

f) o piso dos conveses onde os veículos são transportados devem ser do tipo antiderrapante;

g) a concessionária fixará em local visível ao público, junto aos pontos de embarque, os horários regulares de travessia, ou o período de funcionamento daquelas que dependem do movimento em cada margem;

h) para maior segurança dos passageiros, estes deverão viajar em locais a eles destinados, sendo terminantemente proibido a presença de passageiros no interior de veículos, exceto, para passageiros com mobilidade reduzida, os quais poderão permanecer dentro do veículo, desde que as portas estejam abertas, que coletes salva vidas estejam ao seu alcance e que um acompanhante permaneça próximo ao veículo para prestar auxílio a esse passageiro; e

i) nenhuma pessoa poderá viajar na borda, na balaustrada ou em qualquer outro local da embarcação que não ofereça a segurança adequada.

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.

LIMITES DE CONDIÇÕES AMBIENTAIS PARA TRAVESSIA FERRY BOAT CABEDELLO-LUCENA	
CONDIÇÕES AMBIENTAIS	
Intensidade dos ventos	17 Nós (Nível 5 da escala BEAUFORT)
Intensidade da corrente	Não há histórico de restrição
Visibilidade	1 MN
Maré	0.0 a 0.2 impossibilita travessia de Veículos de Grande Porte

TRANSPORTE DE CARGA PERIGOSA EM TRAVESSIAS - O transporte de veículos com cargas inflamáveis ou explosivos deverá ser executado em viagem exclusiva para essa finalidade. Durante essa travessia não será permitido o transporte de passageiros ou de qualquer outro veículo, de acordo com o preconizado com o item 1004 da NORMAM-02/DPC.

0306 - DISPOSITIVOS ESPECIAIS

a) *Flyboard*

É um equipamento movido por hidrojato que permite a impulsão de pessoas ou os que empregam motos aquáticas para fornecer a propulsão aos participantes. Para sua utilização, além das orientações contidas na subalínea c do item 0112 da NORMAM-03/DPC, observar:

1) Para os iniciantes da prática desse tipo de esporte, é obrigatório a permanência de uma pessoa habilitada na categoria de motonauta a bordo, no comando da moto aquática, enquanto a outra pessoa estiver utilizando o “FlyBoard”, independentemente de a moto aquática permanecer sem seguimento. Para aqueles motonautas que possuem treinamento específico fornecido por entidade especializada e representantes oficiais do equipamento, a prática do esporte poderá ser realizada de forma individual, por meio do gerenciamento eletrônico remoto da moto aquática;

2) O operador do “FlyBoard” deverá possuir qualificação para operar o equipamento na sua plenitude, mediante comprovação por atestado/certificado de capacitação para operar o equipamento de acordo com item de segurança constante no Manual Técnico do fabricante;

3) É expressamente proibido seu uso a menos de 200 metros da linha de base e, em nenhuma hipótese, poderá existir interação com banhistas, outras embarcações e qualquer outra atividade esportiva aquática ou náutica;

4) É obrigatório o uso do colete salva-vidas homologado, da classe V, de acordo com o preconizado na NORMAM-03/DPC, recomenda-se a utilização de capacete de “wakeboard” e roupa de proteção “wetsuit”;

5) Somente utilizar o equipamento com estado do mar adequado, com ventos e ondas de pouca intensidade e sempre observar rigorosamente as orientações contidas no manual do fabricante e as fornecidas durante o seu treinamento, sendo de sua inteira responsabilidade a execução de suas manobras;

6) Utilizar o “FlyBoard” em uma profundidade mínima de 6 metros, caso venha ser realizado mergulho com o equipamento, a profundidade mínima deverá ser de 8 metros, com boa visibilidade da água e sem a existência de obstáculos submersos, conforme itens mandatórios do manual do fabricante;

7) Não utilizar o equipamento para realizar acrobacias e manobras que possam colocar em risco a segurança do utilizador do “FlyBoard”, do condutor e do vigia que guarnece a moto aquática e de terceiros; e

8) Na utilização do equipamento em regatas, competições, exposições e eventos náuticos, deverá cumprir os cuidados previstos no item 0111 da NORMAM-03/DPC.

b) Exigências para a atividade de embarcações de aluguel

As embarcações de aluguel, tipo banana boat, plana sub, entre outras, que operam nas imediações das praias e margens, deverão ter suas áreas de operação perfeitamente delimitadas, por meio de boias, pelos proprietários das embarcações, sendo essas áreas devidamente aprovadas pela CP, DL ou AG e constando nos respectivos Planos Municipais de Gerenciamento Costeiro.

A atividade deverá ser autorizada pelas autoridades competentes sendo os seus limites então estabelecidos.

c) Procedimento para autorização da atividade de banana boat

1) Requerer ao Agente da Autoridade Marítima da jurisdição, anexando os seguintes documentos:

I - autorização, alvará ou outro documento equivalente, emitido por órgão do município, onde fique clara a autorização para a exploração comercial da atividade de “BANANA-BOAT” na área requerida.

II - memorial descritivo, que deverá ser o mais abrangente e detalhado possível, contendo, dentre outras, as seguintes informações:

- posição, em latitude e longitude, de cada boia de demarcação da área de acesso e escape;

- especificação de todo o material a ser empregado na demarcação da área de acesso e escape, tais como boias (obrigatoriamente na cor amarela), cabos e poitas (dimensões, espessuras, pesos, distâncias entre boias, etc); e

- nome, número e classificação das embarcações que serão empregadas na atividade, inclusive as de apoio e/ou reboque.

III - croqui sobre carta náutica com a plotagem da raia e da respectiva área de acesso e escape.

2) A embarcação de reboque só poderá ser conduzida pela tripulação estabelecida no seu CTS ou no TIE (no mínimo, dois tripulantes);

3) Deverão ser mantidos a bordo da embarcação de reboque, obrigatoriamente, os seguintes documentos (podendo ser cópia autenticada):

- autorização do Agente da Autoridade Marítima;
- título de inscrição da embarcação; e
- carteiras de habilitação dos tripulantes.

4) A embarcação de reboque deverá ser classificada para a atividade profissional;

5) Os condutores e os usuários do dispositivo rebocado deverão portar, sempre, coletes salva-vidas;

6) O dispositivo só poderá operar durante o período diurno e dentro da área autorizada.

7) Deverá ser observado o limite máximo de velocidade de reboque estabelecido pelo fabricante do “BANANA-BOAT”;

8) A largura da área de escape não poderá ultrapassar os 10 (dez) metros;

9) No caso da existência de mais de uma raia de “BANANA-BOAT” em uma mesma praia ou área marítima/fluvial/lacustre, que implique em proximidade entre os espaços demarcados, deverá ser observada uma distância de afastamento entre raias de, no mínimo, 200 (duzentos) metros;

10) Deverá ser instalada proteção na hélice;

11) O cumprimento das exigências neste caput não autoriza por si só a prática comercial, devendo o representante apresentar os respectivos alvarás dos órgãos municipais e estaduais, conforme o caso;

12) Os responsáveis deverão possuir licença ou cadastrado na EMBRATUR ou órgão sucedâneo, dentro do prazo de validade, conforme a legislação específica; e

13) A quantidade de passageiros do dispositivo rebocado obedecerá a quantidade de passageiros constante no TIE da embarcação rebocadora.

d) Outros dispositivos - Compete ao poder público estadual e, especialmente, ao municipal, através dos planos decorrentes do Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro, estabelecer os diversos usos para os diferentes trechos de praias ou margens, demarcando as áreas, em terra, para jogos e banhistas, bem como, na água, as áreas de banhistas e de prática de esportes aquáticos e náuticos.

Poderão, ainda, estabelecer, nessas imediações, áreas restritas ou proibidas à operação de equipamentos destinados ao entretenimento aquático, inclusive rebocados.

O uso de pranchas de "surf" e "wind-surf" somente será permitido nas áreas especialmente estabelecidas para essa finalidade.

0307 - DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS

Os Comandantes e/ou Condutores de todas as embarcações navegando na área de jurisdição da CPPB deverão portar a bordo toda a documentação original prevista nas NORMAM-01/DPC, NORMAM-02/DPC e NORMAM-03/DPC.

As embarcações de transporte de passageiros, que fazem travessia ou promovam passeios com tempo superior a uma hora, deverão elaborar Lista de Passageiros, assinada pelo representante autorizado do proprietário, em duas vias, devendo uma permanecer a bordo e outra no local de embarque dos passageiros, com no mínimo nome completo, documento de identidade e telefone de contato.

CAPÍTULO 4

PROCEDIMENTOS PARA NAVIOS NO PORTO

SEÇÃO I

PROCEDIMENTOS PARA O TRÁFEGO E PERMANÊNCIA NO PORTO

0401 - TRÁFEGO NO PORTO

O tráfego nos portos obedecerá à legislação vigente, bem como as regras previstas em convenções internacionais ratificadas pelo Brasil, em especial o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM), além das Normas da Autoridade Marítima para Tráfego e Permanência de Embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras (NORMAM-08/DPC), e no Plano Mestre do Porto de Cabedelo, emitido pela Autoridade Portuária.

Os Comandantes das embarcações que demandem para o Porto de Cabedelo, deverão ter especial atenção com relação ao tráfego de embarcações de turismo e esporte e recreio nas proximidades da bacia de manobra e do canal de acesso ao Porto.

0402 - CANAL DE ACESSO E SISTEMA DE BALIZAMENTO

O canal de acesso ao Porto de Cabedelo está representado nas Cartas Náuticas nº 806 e 830, da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) e é balizado em toda sua extensão. O ponto de espera do práctico está na posição: Latitude -06° 56' 00" S e Longitude - 034° 48' 00" W

BALIZAMENTO DO CANAL DE ACESSO

SINAL	TIPO	LAT/LONG	ALCANCE
BOIA 01 NRORD 1204	BE	Lat.06° 56'44"S long.034°49'35"W	5M
BOIA 02 NRORD 1200	BB	Lat.06° 56'35"S long.034°48'93"W	5M
BOIA 03 NRORD 1216	BE	Lat.06° 56'85"S long.034°50'03"W	5M
BOIA 04 NRORD 1208	BB	Lat.06° 56'52"S long.034°49'31"W	5M
BOIA 05 NRORD 1224	BE	Lat. 06° 56'59"S long.034°49'74"W	5M
BOIA 06 NRORD 1212	BB	Lat.06° 56'61"S long.034°49'57"W	5M
BOIA 07 NRORD 1232	BE	Lat.06° 56'83"S long.034°50'07"W	5M
BOIA 08 NRORD 1220	BB	Lat. 06° 57'24"S long.034°50'45"W	5M
BOIA 9	BE	Lat.06° 57'14"S	5M

NRORD 1222		long.034°50'52"W	
BOIA 10 NRORD 1223	BB	Lat.06° 57'16"S long.034°50'40"W	5M
BOIA 11 NRORD 1225	BE	Lat.06° 57'45"S long.034°50'75"W	5M
BOIA 12 SINAL PRELIM.	BB	Lat.06° 57'35"S long.034°50'75"W	5M
BOIA 13 NRORD 1234	BE	Lat.06° 57'72"S long.034°50'55"W	5M
BOIA 14 SINAL PRELIM.	BB	Lat.06° 57'70"S long.034°50'62"W	5M
BOIA 15 NRORD 1233	BE	Lat.06° 58'29"S long.034°50'56"W	5M
BOIA 16 SINAL PRELIM.	BB	Lat.06° 57'90"S long.034°50'62"W	5M
BOIA CABEÇO NRORD 1228	PREFER. BB	Lat.06° 57'92"S long.034°50'75"W	5M
FAROLETE CABEDELLO NRORD 1240	DEFENDE O QUEBRAMAR	Lat.06° 57'67"S long.034°50'58"W	7M
BALIZA CAMALAÚ (BACIA DE EVOLUÇÃO)	BE	Lat.06° 58'69"S long.034°50'50"W	N/A

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-08/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), referente aos procedimentos de entrada, despacho e saída. Para esses procedimentos a Capitania dos Portos funciona de forma ininterrupta, todos os dias do ano.

0404 - FERROS E AMARRAÇÃO

As embarcações obrigadas a serem conduzidas por práticos, quando em movimento no canal de acesso ao Porto, deverão manter um dos ferros fora do escovém, acima da linha de flutuação, a fim de estar pronto para ser largado em caso de emergência.

0405 - TRANSPORTE DE MATERIAL E PESSOAL

Somente embarcações de pequeno porte, autorizadas pela CPPB, poderão trafegar entre os navios e pontos de terra, para transporte de material e pessoal. O embarque e o desembarque em terra somente poderão ser efetuados em um dos pontos fiscais, em obediência à regulamentação da Saúde dos Portos e Receita Federal.

0406 - REPAROS

É proibido, ao navio atracado, o reparo que o impossibilite de manobrar, salvo em situação especial e desde que obtida a concordância da Administração do Porto, devendo ser comunicado à Capitania dos Portos o referido reparo em condição especial por seu Comandante através da Agência Marítima contratada.

**SEÇÃO II
SERVIÇO DE REBOCADORES****0407 - CONDIÇÕES DE USO 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.

0408 - SITUAÇÕES DE MAIOR RISCO

Em situações que apresentem maior risco à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana no mar e à prevenção da poluição hídrica, seja pela sua complexidade ou pelo seu ineditismo e que envolvam manobras de reboque de embarcações e ou plataformas, atracação e desatracação de embarcações e operações *Ship to Ship*, deverão ter autorização da Capitania dos Portos. A autorização deverá ser solicitada por requerimento do armador ou responsável pela embarcação e/ou operação, ao Capitão dos Portos. Tal requerimento deverá conter a concordância do Comandante da embarcação. A autorização da Capitania, se concedida, não exime seu requerente e todos os envolvidos de suas responsabilidades legais.

0409 - RECOMENDAÇÕES SOBRE TIPO E MÉTODO DE EMPREGO DE REBOCADORES

A decisão final quanto ao tipo e método de utilização dos rebocadores caberá ao Comandante da embarcação assistida, ouvido o Prático, assim como o número de rebocadores empregados, desde que respeitadas as quantidades mínimas contidas nas normas de cada porto/terminal da jurisdição.

Nas situações que apresentarem maior risco à segurança, e durante os períodos de ocorrência de marés de sizígia, o método de utilização dos rebocadores e/ou número mínimo de rebocadores deverão ser avaliados prévia e criteriosamente pelo Prático que realizará a manobra, considerando o seu conhecimento sobre os efeitos das correntes de maré na área assim como dos perigos isolados locais.

0410 - SITUAÇÕES DE FORÇA MAIOR

Em casos de força maior, o Capitão dos Portos poderá autorizar manobras não previstas por esta NPCP, por meio de requerimento do Armador ou responsável pela embarcação, com a

concordância do Comandante e com assessoria da praticagem. A autorização, se concedida, tendo sempre em vista as condições mínimas de segurança da navegação, não eximirá seus requerentes, Armador e/ou Agente Marítimo, e seu executante, o Comandante, de suas responsabilidades legais.

Entende-se como força maior, neste caso, as situações em que não haja disponibilidade de rebocadores, ou a quantidade ou "BOLLARD PULL" existentes sejam inferiores ao desejável, por motivos que não se possam evitar ou impedir.

0411 - DISPOSIÇÕES COMPLEMENTARES

a) Nenhum Comandante autorizará uma manobra com o navio, sob seu comando e responsabilidade, se não estiver convicto de que estão resguardadas as condições satisfatórias de segurança da navegação;

b) Recomenda-se que o Comandante troque informações prévias com a praticagem e/ou com os mestres dos rebocadores sobre a manobra a ser feita, a bacia de evolução e as características do próprio navio;

c) A Força de Tração Estática Longitudinal "BOLLARD PULL" dos rebocadores será medida e atestada conforme instruções específicas emitidas pela Diretoria de Portos e Costas;

d) Nas manobras de rebocadores, junto à proa dos navios, é proibida a passagem do cabo de reboque arriando-o pela proa para ser apanhado com croque pela guarnição do rebocador. A passagem do cabo deverá ser feita através de retinida, lançada a partir do castelo de proa em direção ao convés do rebocador, de modo a evitar a excessiva aproximação rebocador/navio, reduzindo os efeitos da interação hidrodinâmica entre as embarcações;

e) Caberá ao Armador ou seu preposto (Agente Marítimo), requisitar os rebocadores necessários às manobras a serem efetuadas. Por ocasião da manobra, o Comandante da embarcação decidirá o dispositivo para o reboque, isto é, o número de rebocadores e seus posicionamentos para formarem o necessário binário de forças, sendo recomendável ouvir a sugestão do Prático, se o serviço de praticagem estiver sendo usado;

f) Os cabos de reboque e outros materiais a serem utilizados nas manobras com os rebocadores deverão ser adequados aos requisitos de segurança para a manobra. O seu fornecimento deverá ser produto de acordo entre o contratante, armador ou agente, e o contratado, empresa de rebocadores;

g) Ao Comandante do navio caberá a decisão final quanto à utilização dos materiais adequados à manobra e dispositivos;

h) Empresa Operadora: Wilson Sons Serviços Marítimos Ltda., localizada na Rua Cleto Campelo, 188 - Centro - Cabedelo/PB - Telefone/Fax: (81) 3093-1736, a qual disponibiliza o seguinte rebocador para atuar no Porto de Cabedelo:

Nome	Força de Tração Estática	Propulsão
ONIX	26,7	Convencional 2Eixos

i) Empresa Operadora: Camorim Serviços Marítimos Ltda., localizada na Rua Mario Trilha, 136 - Ilha da Conceição - Niterói/RJ - Telefone/Fax: (21) 3906-0451/ (21) 99414-1744, a qual disponibiliza o seguinte rebocador para atuar no Porto de Cabedelo:

Nome	Força de Tração Estática	Propulsão
NEW FURACÃO	35,80	Convencional 2Eixos

j) Quando for observado necessidade de alteração nos parâmetros operacionais no porto, relativos ao emprego de rebocadores portuários, a autoridade portuária deverá promover reuniões com os Operadores Portuários, Representante das Empresas de Navegação de apoio portuário (SINDIPORTOS) e Capitania dos Portos, a fim de que forneçam informações técnicas pertinentes que corroborem com o processo de decisão para alteração dos quantitativos e dos tipos de rebocadores empregados na operação envolvendo navios mercantes.

SEÇÃO III

SERVIÇO DE PRATICAGEM

0412 – PROPÓSITO

Estabelecer procedimentos complementares das Normas da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem - NORMAM-12/DPC, para controle, dentre outros aspectos da Manutenção da Habilitação dos Práticos e para Treinamento e Qualificação dos Praticantes de Prático da Zona de Praticagem de Cabedelo (ZP-8).

0413 – SERVIÇO DE PRATICAGEM

É o conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante do navio, requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação. É constituído de Prático, Lancha de Prático e Atalaia.

Essa assessoria ocorre durante a execução de faina de praticagem que envolve a realização de manobras de praticagem e/ou navegação de praticagem assim definidas:

a) Manobras de Praticagem: são as manobras de atracar/detracar, fundear/suspender, amarrar/largar a boia, entrar/sair de dique/carreira e alar ao cais, quando executadas com assessoria do Prático; e

b) Navegação de Praticagem: é a navegação realizada no interior da Zona de Praticagem de Cabedelo (ZP-8), com assessoria de um ou mais Práticos.

Os Serviços de Praticagem deverão desenvolver suas atividades de forma a cumprir o contido no Capítulo III da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997 (LESTA), que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências, e na NORMAM-12/DPC, assessorando a Autoridade Marítima nos assuntos relativos ao Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA), quando solicitado a opinar.

Caso o Capitão dos Portos venha a necessitar de assessoria do Serviço de Praticagem para quaisquer assuntos relativos aos práticos, atalaia e praticagem em si, poderá recorrer a qualquer serviço de praticagem sob sua AJ, não sendo admitida qualquer interferência direta, por parte da Praticagem, em assuntos pertinentes ao SSTA, sem a solicitação expressa da Autoridade Marítima.

0414 - CARACTERÍSTICAS, ORGANIZAÇÃO DO SERVIÇO DA ZP-8 E NÚMERO DE PRÁTICOS NECESSÁRIOS PARA EXECUÇÃO DAS FAÍNAS DE PRATICAGEM

a) Na jurisdição desta Capitania existe somente a Zona de Praticagem (ZP-8) denominada de ZP de Cabedelo, obrigatória, limitando-se ao norte pelo seu canal de acesso com aproximadamente 3,5 MN de comprimento, e ao sul pela área de manobra nas proximidades do cais acostável, possuindo o próprio cais acostável situado à margem direita do rio Paraíba a cerca de 1,0 MN da foz. Essa obrigatoriedade está prevista no Capítulo 4 da NORMAM-12/DPC, especialmente o anexo 4-C;

b) O serviço de praticagem na Zona de Praticagem de Cabedelo (ZP-8) e seus terminais, é efetuado pelas seguintes Entidades de Praticagem:

I) Praticagem Cabedelo S/C Ltda. - CABEDELLO PILOTS, sociedade econômica simples, localizada na Rua Maura Viana de Medeiros, 176 - Centro - Cabedelo - PB, que atende no telefone (83) 3228-2195 e no VHF Canal 16 ;

II) Praticagem Almirante Tamandaré, sociedade econômica empresária, localizada na Praça Getúlio Vargas, 68 - Sala G - Centro - Cabedelo - PB, que atende nos telefones (84) 3236-2003 e (83) 9982-9596; e

III) Praticagem Cabo Branco Ltda., sociedade econômica simples, localizada na Rua Estudante Paulo Maia Guimarães, 304 - Formosa - Cabedelo- PB, que atende nos telefones (83)98129-0540 e (83)98659-0717.

c) Serviços disponíveis:

I) Lancha EUGENIA II - A lancha é de uso específico do Serviço de Praticagem. No entanto, pode também ser empregada em outras atividades quando requisitada pela Autoridade Marítima, em ações de socorro e salvamento; e

II) Atalaia Praticagem Cabedelo - Rua Maura Viana de Medeiros, 176 - Centro - Cabedelo - PB, VHF Canal 16, homologada pelo representante da Autoridade Marítima (DPC), por meio do CONAPRA, na qualidade de Órgão Nacional de Praticagem.

d) Tendo em vista as dimensões dos navios que freqüentam os portos e terminais da Zona de Praticagem sob a jurisdição da Capitania dos Portos da Paraíba, normalmente é necessário apenas o emprego de um Prático por navio;

e) Caso a praticagem entenda que o navio a ser praticado ou o serviço a ser realizado necessite do emprego de dois Práticos para a segurança da manobra, deverá encaminhar o caso ao Capitão dos Portos, que apreciará e decidirá. Caso necessário, poderá consultar a DPC; e

f) A Praticagem Cabedelo S/C Ltda. atua como a Estação de Praticagem da ZP-8 estabelecendo a coordenação entre as Entidades de Praticagem da ZP.

As embarcações deverão içar nos seus mastros os sinais de “Chamada de Prático” e “Calado do Navio”, segundo o Código Internacional de Sinais (CIS), enquanto aguardam a chegada do prático, fundeadas ou sob máquinas no ponto de espera de prático. Após o embarque do Prático, a embarcação deverá estar com o sinal de “Prático a bordo”, prevista no mesmo código (CIS).

Quando as condições meteorológicas e/ou estado do mar impedirem o embarque/desembarque do Prático com segurança, o Comandante da embarcação, sob sua exclusiva responsabilidade e mediante prévia autorização da Capitania dos Portos, poderá, respectivamente, demandar a ZP até um local abrigado que permita o embarque do Prático e, desembarcar o Prático em local abrigado prosseguindo a singradura, observando orientações

transmitidas pelo Prático de bordo da Lancha de Prático. A autorização da Capitania dos Portos deverá ser solicitada, preferencialmente, por intermédio da Atalaia.

Caso, antecipadamente, fique configurado a possibilidade de falta de segurança no desembarque do Prático e que a segurança da navegação desaconselhe o seu desembarque antes do Ponto de Espera de Prático, tal situação deverá ser apresentada ao Comandante da embarcação, devendo o Prático estar pronto para seguir viagem até o próximo porto, com documentos, passaporte, roupas, etc, caso seja a decisão do Comandante e mediante prévia autorização da Capitania dos Portos. Caso o Prático e o Comandante da embarcação sejam surpreendidos pela necessidade de seguir viagem, pela impossibilidade do desembarque do Prático com segurança, caberá ao Comandante da embarcação prover os meios necessários para a permanência a bordo do Prático e o seu retorno ao Porto de Cabedelo. Tal fato deverá ser comunicado, imediatamente, à Capitania.

0415 - ESCALA DE RODÍZIO ÚNICA (ERU)

a) O Representante Único do Serviço de Praticagem (RUSP) será o Prático indicado por consenso entre os Práticos habilitados. Não havendo um entendimento, caberá ao Capitão dos Portos à sua escolha e à sua designação, por intermédio de Portaria. O RUSP fica responsável por elaborar a ERU, tendo que encaminhá-la, via SISGEVI MAIS-Prático, para ratificação em até cinco dias úteis antes do início do mês que entrará em vigor. A escalação deverá obedecer aos critérios que atendam a manutenção da habilitação de todos os Práticos na sua respectiva Zona, mantendo uma divisão equânime das manobras, de acordo com o movimento de navios e o número de práticos habilitados e em atividade.

b) Somente os Práticos que constarem na ERU e que estiverem em “Período de Escala” no dia poderão executar fainas de praticagem naquele mesmo dia. Casos excepcionais deverão ser decididos ou ratificados exclusivamente pelo Capitão dos Portos, conforme o caso.

c) Quantitativos diários de Prático em Serviço e Prático em Prontidão na ZP-8:

- 02 (dois) Práticos em Serviço e 01 (um) Prático em Prontidão diariamente.

d) Tempo máximo para o Prático em Prontidão se apresentar à respectiva Atalaia na ZP-8:

- 12 (doze) horas para o Prático em Prontidão se apresentar à Atalaia.

e) Verificações “in loco” das fainas de Praticagem - Serão realizadas verificações rotineiras “in loco” quanto ao cumprimento da ERU. No dia a ser realizada a verificação, a CP informará a respectiva Atalaia com três horas de antecedência, de forma que o Prático de Serviço esteja presente para receber a equipe de verificação, salvo quando estiver em efetiva manobra. Encerrada a verificação, será confeccionado relatório pelo representante da CP, que deverá entregá-lo para arquivamento na CPPB;

f) Controle do acionamento dos Práticos em Prontidão e justificativa das motivações:

1) O acionamento do Prático em Prontidão é realizado pelo RUSP e deve ser tratado como excepcionalidade, nos termos previstos na NORMAM-311/DPC; e

2) Na ZP-8, para os casos em que forem necessários o acionamento do Prático em Prontidão, o RUSP deverá encaminhar ofício à CP em até 24hrs após o acionamento, informando os nomes dos práticos envolvidos, horário do acionamento, horário que o Prático em Prontidão se apresentou à Atalaia, tipo de manobra e o motivo do acionamento.

g) Solicitações de troca e substituição de Prático em “Período de Escala” e justificativa das motivações:

1) Solicitação de troca de Prático em “Período de Escala” - Pedido de “troca” de “Período de Escala” ocorre quando dois Práticos que compõem a ERU desejam alterar entre si os respectivos dias em “Período de Escala”, devendo obedecer às seguintes regras:

I - Ser formalizado ao CP pelo RUSP ou seu preposto, devendo conter justificativa;

II - Especificar os dias de troca solicitados;

III - O pedido deve dar entrada na CP com, pelo menos, 48h de antecedência em relação ao dia/período da troca; e

IV - Ao receber o pedido, o CP analisará o pleito, e formalizará a decisão ao RUSP até as 12h do dia anterior ao dia da troca.

2) Solicitação de Substituição de Prático em “Período de Escala” - Os procedimentos para “substituição” de Prático em Serviço pelo Prático em Prontidão e de Prático compondo a ERU em “Período de Escala” por um outro Prático, devem obedecer às seguintes regras:

I - Para o caso de indisponibilidade emergencial não prevista de um Prático em Serviço que compõe a ERU no dia de seu “Período de Escala”, o Prático em Prontidão poderá ser requisitado para a substituição, caso julgado necessário. O RUSP (ou o seu preposto) é o responsável por este acionamento, devendo ser informado por ofício ao CP, de acordo com o previsto na alínea “f”;

II - Para o caso não tempestivo de um Prático que compõe a ERU vir a ficar indisponível por motivo de saúde, caso fortuito ou força maior, e que seja necessário escalar um outro Prático para assumir os dias em “Período de Escala” do Prático afastado, o RUSP (ou seu preposto) será o responsável por formalizar, por ofício, a solicitação ao CP, informando o motivo da necessidade de substituição e o nome dos Práticos envolvidos. Apenas após obtida a autorização do CP, será procedida a substituição do Prático afastado na ERU, não ocorrendo reciprocidade, neste caso;

III - Identificação mensal dos Práticos que incorreram em fadiga - O RUSP deverá informar por ofício, até o quinto dia útil do mês, os Práticos que tenham incorridos em fadiga no mês anterior;

IV - Disponibilização da ERU em meio digital - Após ratificada pelo CP, a ERU da ZP-8 referente ao mês em vigor, estará disponível para visualização na internet no site da Capitania do Portos da Paraíba (www.marinha.mil.br/cppb/escala_pratico);

V - Os pedidos de trocas de serviço entre Práticos serão considerados excepcionalidades, devendo ser devidamente justificados para expressa autorização pelo Capitão dos Portos. Os pedidos de troca devem ser comunicados à Capitania com antecedência, por intermédio do e-mail cppb.secom@marinha.mil.br, devendo o pedido ser despachado em até quarenta e oito horas antes do início do serviço/manobra. Na hipótese de troca de serviço ao fundamento de “força maior”, sem prévia manifestação da Capitania, esta deverá ser informada oportunamente ou quando do término do Período de Escala, com as devidas justificativas; e

VI - O número de Práticos em período de escala deve ser sempre suficiente para que, cumpridas as regras, não ocorram falhas ou atrasos no atendimento às solicitações de serviço de praticagem, mesmo nos momentos de maior intensidade de movimentação de embarcações ou indisponibilidade de Prático em Escala por motivo de força maior.

0416 - OBRIGAÇÕES DO COMANDANTE DA EMBARCAÇÃO

Compete ao Comandante da embarcação, quando utilizando o Serviço de Praticagem:

a) Informar ao Prático sobre as condições de manobra do navio;

b) Fornecer ao Prático todos os elementos materiais e as informações necessárias para o desempenho de seu serviço, particularmente o calado de navegação;

c) Fiscalizar a execução dos serviços de praticagem, comunicando ao Agente da Autoridade Marítima, qualquer anormalidade constatada;

d) Dispensar a assessoria do Prático, quando convencido que o mesmo está orientando a faina de praticagem de forma perigosa, solicitando, imediatamente, um Prático substituto. Comunicar à Capitania, formalmente, no prazo máximo de 24 horas após a ocorrência do fato, as razões de ordem técnica que o levaram a essa decisão;

e) Alojjar o Prático a bordo, com regalias idênticas às dos Oficiais;

f) Cumprir as regras nacionais e internacionais de segurança, em especial aquelas que tratam do embarque e desembarque de Prático; e

g) Não dispensar o Prático antes do ponto de espera de Prático da respectiva ZP, quando esta for de praticagem obrigatória.

0417 - OBRIGAÇÕES DO PRÁTICO E DO PRATICANTE DE PRÁTICO

O Prático, escalado para a realização de manobra, deverá participar imediatamente ao Agente da Autoridade Marítima, em sua respectiva ZP, todas as irregularidades ocorridas ou observadas durante a manobra, relativas à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana no mar e à prevenção da poluição ambiental por parte das embarcações.

As demais obrigações do Prático e do Praticante de Prático estão previstas, respectivamente, nos itens 0228 e 0229 da NORMAM-12/DPC.

0418 - IMPRATICABILIDADE DA BARRA

a) É competência do Capitão dos Portos da Paraíba declarar a impraticabilidade da barra. A impraticabilidade será configurada quando as condições meteorológicas ou outras, provocadas por acidentes ou deficiências técnicas, possam implicar inaceitáveis riscos à segurança da navegação, desaconselhando à realização da manobra, o tráfego de navios e/ou embarque/desembarque de Prático, conforme o quadro de condições ambientais constantes da alínea b, sendo que as condições de impraticabilidade se aplicam, indistintamente, as embarcações com obrigatoriedade de uso do serviço de praticagem e as embarcações com dispensa do serviço de praticagem ou não praticadas, a menos que expressamente disposto em contrário na declaração de impraticabilidade expedida pelo Agente da Autoridade Marítima;

b) Quadro de Parâmetros Ambientais de Impraticabilidade no Porto de Cabedelo:

Área Geográfica	Faixa	Parâmetros Ambientais		
		Altura de Onda (Hs) (m)	Intensidade do Vento (V) (nós)	Visibilidade (Vis) (MN)
Canal de acesso ao Porto de Cabedelo (ZP-08)	Verde	$Hs \leq 1,5$	e $V \leq 20$	e $Vis \geq 1,0$
	Amarela	$1,5 < Hs < 2,0$	e/ou $20 < V < 25$	e/ou $0,5 < Vis < 1,0$
	Vermelha	$Hs \geq 2,0$	ou $V \geq 25,0$	ou $Vis \leq 0,5$

Os parâmetros detalhados na faixa verde indicam uma condição de praticabilidade total. Nas condições da faixa amarela, considerando a medição de sensores específicos ou, na sua ausência, informações meteorológicas disponibilizadas pelo Centro de Hidrografia da Marinha

(CHM), a avaliação no local pela equipe de Inspeção Naval da CPPB e a assessoria dos Práticos em escala do dia, o Capitão dos Portos poderá declarar impraticabilidade total ou parcial, em função da conjunção da interação entre os diversos fatores intervenientes nas manobras, não apenas de ordem meteorológica, mas também tipo de navio, condição de carregamento, condições técnicas e sinalização náutica. Na ocorrência de parâmetros ambientais na faixa vermelha do Quadro de Parâmetros Ambientais de Impraticabilidade, o Capitão dos Portos da Paraíba declarará impraticabilidade total da barra.

c) Ao constatar condições desfavoráveis de mar, vento, visibilidade ou outras, a Praticagem deverá entrar em contato com a CPPB, por qualquer meio de comunicação, a fim de que possa ser analisada a necessidade de ser declarada a impraticabilidade;

d) Quando as condições de mar impedirem a chegada do Prático a bordo ou as condições de segurança da embarcação não aconselharem a espera do momento adequado para o seu embarque, o Comandante da embarcação, sob sua exclusiva responsabilidade, poderá ser autorizado pelo Capitão dos Portos a conduzir a embarcação para o porto, observando os sinais ou orientações que, de terra ou de outra embarcação, lhe forem transmitidos pelo Prático; e

e) Na saída do porto, caso não haja segurança para o desembarque do prático, o desembarque, se necessário, será feito no próximo porto, com prévia autorização do Capitão dos Portos da Paraíba. Nesse caso, caberá ao Comandante do navio prover os meios necessários para a permanência do Prático a bordo, bem como o seu retorno ao porto de origem.

0419 - QUALIFICAÇÃO DO PRATICANTE DE PRÁTICO

a) Princípios Gerais

Estabelecer as normas que atendam aos requisitos estabelecidos para a Zona de Praticagem (ZP-8) e que permitam que os Praticantes de Práticos no Porto do Estado da Paraíba realizem um estágio de modo adequado, em conformidade com o previsto na seção II do capítulo 2 da NORMAM-12/DPC. Nesse estágio deverão estar previstos os mecanismos que possibilitem o monitoramento do treinamento e do desempenho do Praticante, com o propósito maior de aprimorar a qualidade e eficiência dos Serviços de Praticagem.

b) Programa de Qualificação do Praticante de Prático

O detalhamento do Programa de Qualificação do Praticante de Prático consta do anexo M.

O Praticante de Prático será encaminhado à Entidade de Praticagem designada pela Capitania para início da execução de seu Programa de Qualificação de Praticante de Prático e deverá ser cientificado de todos os procedimentos abaixo:

- O estágio será desenvolvido em duas fases: Fase de Treinamento e Fase de Qualificação;

- Na Fase de Treinamento, o Praticante de Prático conhecerá os detalhes da Zona de Praticagem, dos rebocadores disponíveis, dos procedimentos administrativos da Praticagem, das normas baixadas pela Capitania dos Portos e acompanhará as diversas manobras realizadas na Zona de Praticagem;

- Na Fase de Qualificação, o Praticante de Prático exercitará as diversas manobras da Zona de Praticagem, sempre acompanhado por um Prático, para efeitos destas Normas designado Prático da Manobra;

- O documento do anexo M especifica os quesitos a serem observados durante as Fases de Treinamento e de Qualificação, bem como, discriminam o número mínimo de singraduras de

entrada e saída e manobras e atracação e desatracação para cada terminal ou cais da Zona de Praticagem;

- Após cada manobra, o Praticante de Prático deverá estabelecer um apropriado debate técnico com o Prático da Manobra a respeito da manobra executada, para eliminação de dúvidas e sedimentação de conceitos;

- Um Prático Monitor será designado para organizar o estágio de cada Praticante de Prático e acompanhar o andamento do estágio e o progresso do Praticante de Prático;

- Durante a Fase de Qualificação, após cada manobra, o Prático da Manobra deverá preencher e assinar o “Relatório da Faina de Praticagem com Praticante **de Prático**”, cujo modelo consta do anexo N. O Prático da Manobra atribuirá notas às diversas fases de manobra executada pelo Praticante de Prático;

- O “Relatório da Faina de Praticagem com Praticante de Prático” Anexo N, preenchido, deverá ser encaminhado ao Prático Monitor, para acompanhamento do treinamento e do desempenho do Praticante de Prático. O Prático Monitor, após a devida apreciação, deverá dar conhecimento do contido no relatório ao Praticante de Prático e orientá-lo para a correção das falhas constatadas. As manobras que receberem resultado final igual ou inferior a seis, em uma escala de zero a dez, deverão ser repetidas, não sendo computadas como válidas para o Plano de Qualificação;

- Os “Relatórios da Faina de Praticagem com Praticante de Prático” deverão ser, mensalmente, consolidados no “Quadro Resumo Mensal de Fainas de Praticagem por Praticante de Prático no Programa de Qualificação” Anexo O, quadro este que deverá ser encaminhado, até o dia 10 do mês subsequente, à Capitania dos Portos da Paraíba, para o acompanhamento da qualificação em realização. Deverá conter as assinaturas do Prático Monitor e do Praticante de Prático;

- O responsável pela remessa do Quadro Resumo de cada Praticante de Prático é o Dirigente da Entidade de Praticagem encarregada da Qualificação do Praticante de Prático;

- Durante o período do estágio, o Praticante de Prático deverá dar a máxima atenção a todas as atividades que estiverem sendo desenvolvidas nas diversas áreas da Zona de Praticagem;

- O Praticante de Prático deverá sempre se apresentar com os equipamentos de proteção individual necessários à manutenção de sua segurança, tais como colete salva-vidas, luvas, sapatos antiderrapantes e rádio VHF portátil; e

- As Entidades de Praticagem da Paraíba terão a responsabilidade de designar o pessoal necessário para a perfeita execução da qualificação, bem como, recomendar que o pessoal designado transmita aos Praticantes de Práticos o conhecimento técnico que possuem; e

- Ao término da qualificação e dentro do período estabelecido para o mesmo, as Entidades de Praticagem deverão emitir, para o Praticante de Prático, a Declaração de Avaliação Satisfatória da Qualificação do Praticante de Prático anexo P.

c) Exame de Habilitação para Prático:

l) Propósito - Estabelecer os procedimentos para o Exame de Habilitação de Praticante de Prático para a categoria de Prático da ZP-8. O Exame será realizado em conformidade com a NORMAM-12/DPC. Principais procedimentos:

- Após a conclusão do Programa de Qualificação, o Praticante de Prático deverá requerer ao Capitão dos Portos para ser submetido ao Exame de Habilitação para Prático;

- O Capitão dos Portos, após receber a solicitação do PRP, deverá cumprir os prazos estabelecidos na NORMAM-12/DPC;

- A constituição da Banca Examinadora para o Exame de Habilitação para Prático será estabelecida por Portaria da CPPB, cumprindo o contido no item 0224 da NORMAM-12/DPC;

- O Praticante de Prático será avaliado pela Banca Examinadora, de acordo com os critérios estabelecidos no item 0224 da NORMAM-12/DPC e nos tópicos apresentados no Anexo M;

- Serão atribuídos graus de zero a dez pontos, por cada membro da Banca Examinadora. O resultado final será a média final obtida de cada avaliação, preenchido o modelo Avaliação Geral, constante do Anexo Q, sendo aprovado o Praticante de Prático que obtiver o grau igual ou superior a seis;

- Caso haja reprovação, o Praticante de Prático reprovado no Exame poderá, no prazo máximo de cinco dias corridos a contar da data em que lhe foi comunicada a reprovação, requerer ao Capitão dos Portos a realização de um segundo e último Exame;

- A DPC, após receber a cópia da Ata e a da Ordem de Serviço confeccionará o Certificado de Habilitação de Prático e encaminhará, posteriormente, para a Capitania para ser entregue ao Prático; e

- As restrições de habilitação registradas no verso do Certificado de Habilitação de Prático, quando sanadas, deverão ser apostadas e assinadas pelo Capitão dos Portos no próprio verso do documento, usando como referência o seguinte texto: "Restrição(ões) retirada(s) tendo em vista (a aprovação no Exame de Habilitação) (o cumprimento do Programa de Qualificação), acordo Ordem de Serviço ____/____, de ____ de _____, da Capitania dos Portos da Paraíba".

II) Planejamento, Preparação e Apoio Administrativo ao Exame - Caberá ao Encarregado da Divisão de Ensino Profissional Marítimo (CP-10) o planejamento, a preparação do Exame em pauta e de todas as providências de cunho administrativo pertinentes à consecução do mesmo, inclusive quanto aos contatos prévios com as agências dos navios envolvidos, acertos de horários, documentação e coordenação com os membros da Banca Examinadora, que ocorrerá da seguinte forma:

- O Exame será feito por meio da avaliação prático-oral de manobras em navios, realizadas de acordo com a oportunidade, quando de suas aportagens no Porto de Cabedelo;

- Caberá ao Presidente da Banca, após ouvir os demais membros, a escolha dos navios e das manobras a serem realizadas;

- Os membros da Banca Examinadora avaliarão o Praticante de Prático (PRP) em manobras de atracação/desatracação, em especial nos requisitos previstos no anexo M;

- Os examinadores efetuarão perguntas ao PRP pertinentes aos itens em Exame, atentando para não atrapalhar ou pôr em risco a segurança das manobras;

- Desde o momento em que o PRP em avaliação estiver a bordo do navio ou mesmo da embarcação do Prático e até o seu desembarque será considerado como estando em Exame, cabendo nessas ocasiões, inclusive, perguntas pelos examinadores; e

- O Exame deverá ser iniciado até 45 (quarenta e cinco) dias corridos após a data do protocolo do requerimento, sendo a data de início comunicada ao PRP, conforme previsto na NORMAM-12/DPC.

III - Avaliação:

1) Procedimentos da Banca:

- A Banca Examinadora, designada por Portaria específica do Capitão dos Portos, avaliará à luz dos assuntos previstos na NORMAM-12/DPC, o desempenho e o conhecimento do PRP, avaliando-o através de notas;

- Os examinadores poderão, a seu critério, tecer comentários ou outras considerações a respeito de suas avaliações e impressões, registrando-as no modelo pertinente. No caso de avaliação com nota inferior a seis, obrigatoriamente, deverão ser registrados comentários justificativos no modelo próprio;

- As notas a serem atribuídas serão dadas em termos de graus, de 1 a 10.

- Os examinadores preencherão os modelos constantes do anexo M em cada manobra;

- Ao final de cada manobra, os modelos serão entregues ao Encarregado da Divisão de Ensino Profissional Marítimo (CP-10);

- O modelo do anexo Q, (Avaliação Geral) deverá ser preenchido ao final do Exame; e

- Todos os modelos serão arquivados, posteriormente, em pasta própria na Divisão de Ensino Profissional Marítimo (CP-10), por um período de cinco anos.

2) Manobras a Avaliar:

- O plano de manobras a serem avaliadas é o discriminado no Anexo R(Manobras Previstas); e

- O Presidente da Banca Examinadora, à luz do desempenho do PRP e das avaliações e comentários feitos pelos membros da Banca, poderá, ouvidos estes, decidir, a seu critério, por uma redução no número de manobras. Deverá, entretanto, considerar criteriosamente as diferentes possibilidades e situações de manobras possíveis na área.

3) Reuniões de Críticas:

Poderão ser realizadas reuniões de críticas da Banca Examinadora após cada manobra realizada, a critério de seu Presidente.

4) Aprovação:

- A nota mínima para aprovação será a obtenção, em todas as manobras, de grau 6 (seis) em todos os itens avaliados;

- Para ser considerado como aprovado para ascensão à categoria de Prático, o PRP não poderá ter avaliação inferior a seis em nenhum item auferido por mais de um examinador, em cada manobra. Caso isso ocorra, deverá repetir o mesmo tipo de manobra, em circunstâncias semelhantes;

- A avaliação de grau inferior a seis dada por mais de um examinador em uma manobra implicará em que se reúna a Banca Examinadora para avaliar sobre o prosseguimento do exame ou a imediata reprovação do PRP; e

- A repetição de avaliação com grau inferior a seis levará a que se reúna a Banca Examinadora para decidir sobre a conveniência ou não do prosseguimento do exame ou da reprovação do examinado.

5) Casos Omissos:

Serão submetidos à decisão do Capitão dos Portos.

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-12/DPC. Os casos de força maior que impossibilitem o cumprimento dessas manobras deverão ser apresentados à Capitania dos Portos, para decisão.

NÚMERO MÍNIMO DE FAINAS DE PRATICAGEM PARA A MANUTENÇÃO DA HABILITAÇÃO					
Praticagem	ZP	Nº Mínimo de fainas por práctico por quadrimestre	EXIGÊNCIA 25%	EXIGÊNCIA 50%	EXIGÊNCIA 75%
Paraíba	8	9	2	4	6

Anexo 2-F NORMAM-12/DPC

MOD. 3

a) Comprovação das manobras realizadas - Quadrimestralmente, até os dias 10 de maio e 10 de setembro, respectivamente, a Praticagem e o Representante Único do Serviço de Praticagem (RUSP) deverá encaminhar à Capitania dos Portos da Paraíba as informações relativas às manobras realizadas por seus práticos, indicando, por tipo de manobra, a quantidade de manobras realizadas/assistidas.

b) Não cumprimento do Plano - Fainas de Recuperação - O não cumprimento do plano nos períodos estabelecidos implicará no afastamento temporário do Prático e a recuperação de sua habilitação estará condicionada nas exigências preconizadas na NORMAM-12/DPC.

c) Afastamento do Prático - Os Práticos poderão ser passíveis de afastamento temporário ou definitivo conforme o previsto na NORMAM-12/DPC.

SEÇÃO IV

SEGURANÇA ORGÂNICA

0421 - SEGURANÇA DAS EMBARCAÇÕES CONTRA ASSALTOS, ROUBOS E SIMILARES

Os navegantes devem estar atentos contra a possibilidade de ocorrência de atos de assalto e roubo a mão armada a bordo das embarcações, quando fundeadas ou atracadas. Além dos Planos de Segurança instituídos pelo Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS CODE), de uso obrigatório para os navios definidos na NORMAM-01/DPC, o “Decálogo de Segurança”, constante do Anexo S, sugere precauções a fim de evitar prejuízos aos navios:

a) Providências do Responsável - Os armadores ou seus representantes legais, cujas embarcações estejam atracadas ou fundeadas, visando à defesa de seus tripulantes e a manutenção dos bens de sua propriedade ou sob sua guarda, poderão, sob sua inteira responsabilidade, empregar equipamento de detecção de intrusos, tais como alarmes, detectores infravermelho;

b) Obrigatoriedade de Vigilância por Tripulante - de acordo com o Capítulo 16, item 2, da NORMAN-01/DPC, é obrigatória a presença a bordo de um membro da tripulação nos navios atracados e fundeados, perfeitamente adestrado quando aos procedimentos de segurança, guardando equipamento VHF. A CPPB mantém escuta permanente no canal 16 de VHF;

c) Competência - A autoridade competente para investigar e coibir ilícitos penais a bordo é a Polícia Federal; e

d) Obrigatoriedade de Comunicação

I) na ocorrência de um assalto ou roubo a mão armada, o Comandante deverá fazer um relatório circunstanciado dos acontecimentos e dos procedimentos preventivos adotados, o mais detalhado possível, contendo a descrição dos ladrões, número e tipo de embarcações usadas e meios utilizados para atingirem o convés. O relatório deverá ser encaminhado à Polícia Federal, para a instauração de Inquérito Policial, e à Capitania dos Portos, a fim de permitir a abertura de IAFN;

II) são responsáveis pelo Registro Policial da Ocorrência o Comandante, o proprietário ou o armador do navio, sendo corresponsável o Agente Marítimo. É necessário que o Vigia Portuário, contratado para o serviço de vigilância do navio, preste depoimento a autoridade policial sobre o ataque; e

III) as mesmas recomendações se dão aos veleiros estrangeiros que adentram na área de jurisdição desta Capitania.

SEÇÃO V

MEIO AMBIENTE

0422 - PRESERVAÇÃO AMBIENTAL

A Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000, cuja regulamentação é o Decreto nº 4136/2002, ampliou a proteção ao meio ambiente marinho no que diz respeito à prevenção, controle e fiscalização nas águas jurisdicionais brasileiras. É aplicada a navio, porto ou terminal, dutos não associados às plataformas e plataformas com suas instalações de apoio e qualquer tipo de poluente. Além disso, essa lei consolida os princípios das Convenções MARPOL 73/78:

a) O derramamento de poluentes, ocorrido de forma acidental ou não, deverá ser imediatamente comunicado à Capitania dos Portos. A empresa, agência e/ou Armador deverá também comunicar o fato as autoridades ambientais das esferas federal, estadual e municipal. O Porto de Cabedelo não está localizado em Área de Proteção Ambiental (APA);

b) Na ocorrência de derramamento de óleo, os navios darão início à execução de seus “Planos de Emergência para Poluição por Óleo” - PEMPO, exigidos de acordo com a legislação nacional e internacional até que as autoridades locais iniciem a execução de seus planos de contingência;

c) Todas as operações de transferência de óleo entre embarcações deverão atender aos procedimentos previstos no Capítulo 6 das Normas da Autoridade Marítima para Tráfego e Permanência de Embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras (NORMAM-08/DPC), cuja adoção será de responsabilidade da empresa prestadora do serviço;

d) Para o caso de incidente de poluição por óleo em águas sob jurisdição Nacional, esta Capitania tem a responsabilidade, como integrante da Marinha do Brasil com atribuições locais em conjunto com o IBAMA e ANP, acompanhar e avaliar as ações em resposta a um derramamento de óleo. Caberá, ainda acionar o poluidor e/ou responsável por entidades exploradoras de porto organizados e instalações portuárias, plataformas e respectivas instalações de apoio para responder ao incidente por meio dos seus Planos de Emergência Individual (PEI) e Plano de Área, conforme previsto no Decreto nº 8.127/2013 (Plano Nacional de Contingência); e

e) Aplicação de convenções e códigos Internacionais:

1) As embarcações tripuladas com comprimento total maior ou igual a 12 metros deverão ter afixadas em locais visíveis ao público (passageiros e tripulantes), placas independentes com as seguintes informações:

- I) “É proibido descartar qualquer tipo de lixo na água”; e
- II) “Deposite seu lixo aqui” (devendo ser afixada onde estiver posicionado o coletor de lixo).

2) Controle do lixo descartado – as embarcações enquadradas no item 1, deverão também dispor e manter a bordo registro de controle do lixo retirado de bordo com, pelo menos, as seguintes informações: data da realização do descarte; local do descarte (porto, terminal etc.); e quantidade estimada, em peso, do lixo descartado.

3) As Embarcações de Transporte de Passageiros que exercem atividade de turismo náutico (Catamarãs) deverão alertar aos passageiros em intervalos de 20 minutos quanto ao correto descarte do lixo através do sistema de som da Embarcação conforme anexo I.

4) Devido ao volume crescente de lixo plástico no mar, recomenda-se a segregação do lixo de bordo (coleta seletiva), principalmente de resíduos descartáveis plásticos, e a conscientização dos tripulantes e passageiros de embarcações para que seja evitado o uso desse material e o descarte ilegal no mar.

0423 - UNIDADE DE CONSERVAÇÃO MARINHA DO BIOMA MARINHO NO ESTADO DA PARAÍBA

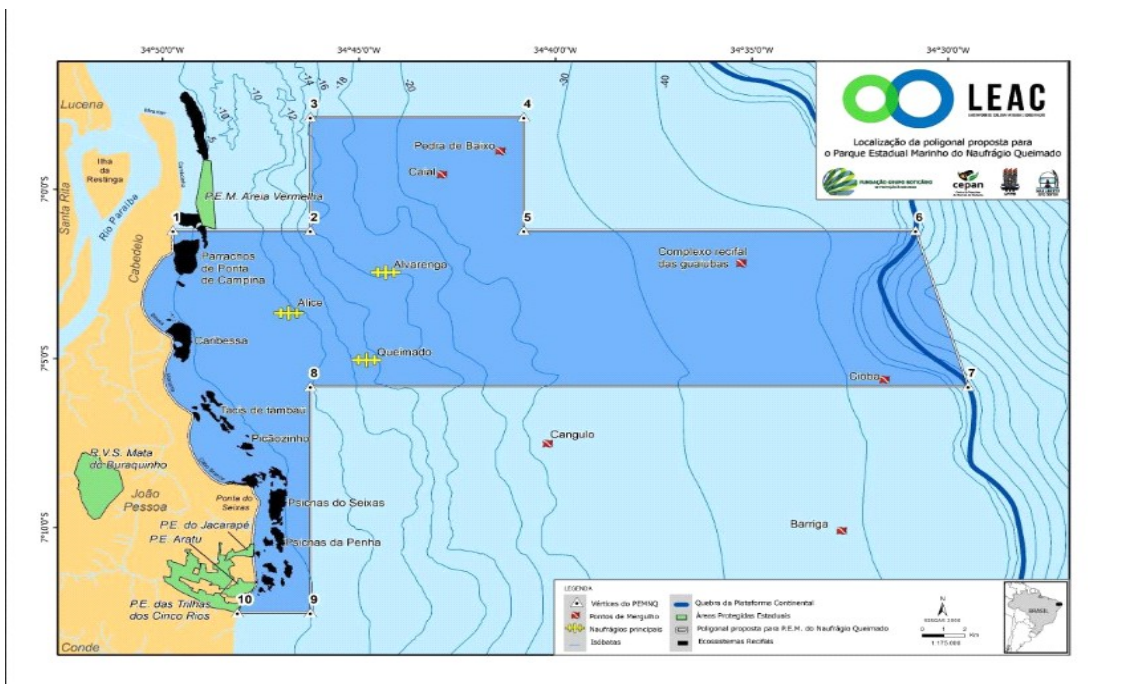
O CPPB deve designar Oficial/SCNS para acompanhar as reuniões do conselho deliberativo/consultivo das Unidades de Conservação (UC), sempre com a intenção de participar da elaboração/modificação dos respectivos Planos de Manejo, de modo a evitar conflitos com as atividades de competência da AM, mormente àquelas relacionadas com a segurança da navegação.

a) Área de Proteção Ambiental Naufrágio Queimado

Através do Decreto N° 38.931 de 28 de dezembro de 2018 foi criado a Área de Proteção Ambiental Naufrágio Queimado, em águas jurisdicionais marítimas limítrofes com os municípios de João Pessoa e Cabedelo, com objetivos de:

- I - proteger a diversidade biológica marinha, em especial os ecossistemas recifais;
- II - disciplinar o processo de ocupação, ordenando o turismo ecológico, científico e cultural, e demais atividades econômicas compatíveis com a conservação ambiental;
- III - proteger o patrimônio arqueológico marinho, em especial as embarcações naufragadas conhecidas por Alice, Alvarenga e Queimado; e
- IV - assegurar a sustentabilidade do uso dos recursos naturais, em especial a atividade pesqueira artesanal.

As coordenadas dos vértices definidores dos limites da Área de Proteção Ambiental Naufrágio Queimado, com perímetro de 127,37 km e área aproximada de 422,69 km².



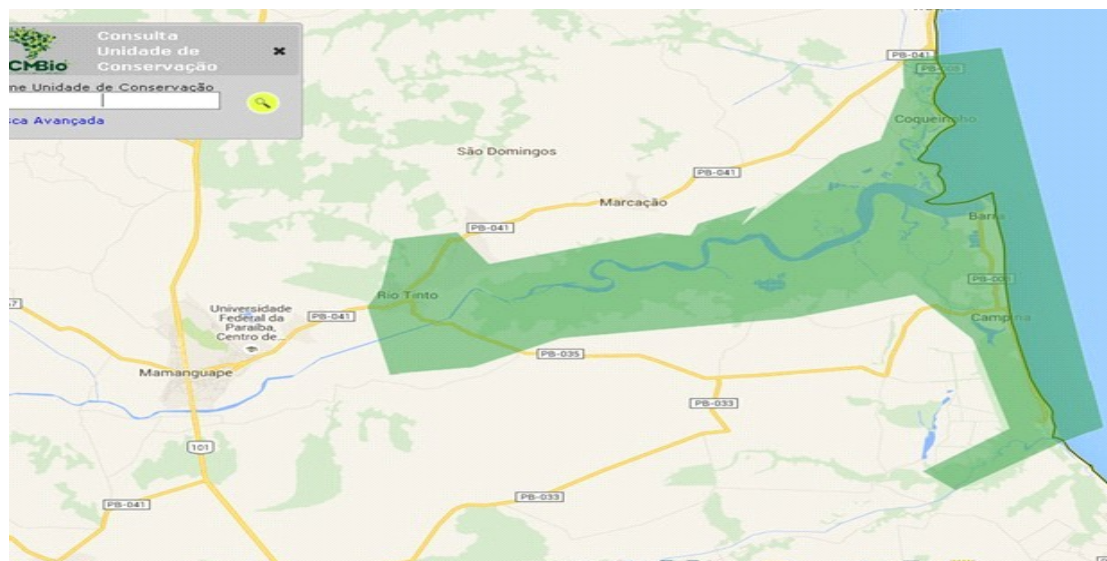
b) Parque Estadual Marinho de Areia Vermelha (PEMAV)

O Parque Estadual Marinho de Areia Vermelha (PEMAV), criado pela Lei nº 21.263, de 28 de agosto de 2000, é um banco de areia de cerca de dois (2) quilômetros de comprimento por um (1) de largura, em frente à praia de Camboinha, em Cabedelo-PB.



c) Área de Proteção Ambiental da Barra do Rio Mamanguape

A área conta com remanescentes da Mata Atlântica, além de outros biomas como mangue, julgados de fundamental importância para a preservação, como a maior área de manguezal conservado do estado da Paraíba. A porção estuarina apresenta suas margens ocupadas por cerca de seis mil hectares de manguezal.



Fonte: ICMBIO

0424 - CARGA OU DESCARGA DE PETRÓLEO E SEUS DERIVADOS, PRODUTOS QUÍMICOS A GRANEL E GÁS LIQUEFEITO

As embarcações deverão manter contínua vigilância durante as operações de carregamento ou descarregamento de petróleo ou seus derivados, produtos químicos a granel e gás liquefeito, pois, como demonstram as estatísticas, é nessas ocasiões que ocorrem a maioria dos derramamentos registrados. Para tanto, durante todo o período de carga ou descarga, deverão ser mantidos a postos, no convés, tripulantes qualificados e conhecedores das manobras de modo a poderem, rapidamente, interromper a operação em caso de acidente ou avaria nos equipamentos. Da mesma forma, os terminais deverão manter operadores qualificados e atentos à faina, em tal posição que possam paralisar a operação imediatamente em caso de vazamento ou derramamento do produto.

O porto e/ou a empresa responsável pelas operações de abastecimento e de fornecimento de óleo/derivados, em área portuária, deverá manter pessoal em número suficiente e capacitado, material e equipamentos necessários para atuar em situações de poluição no mar, efetuar o lançamento de barreiras de contenção no entorno das embarcações, a fim de conter o óleo ou derivado eventualmente derramado durante a faina (cercos de contenção preventivos). O porto deverá adotar as ações de prevenção programadas em seu PEI.

A CPPB orienta que os operadores e Comandantes das embarcações conheçam e cumpram as prescrições contidas nas seguintes publicações:

- a) Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL-73);
- b) Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS-74).
- c) NORMAM-07/DPC;
- d) Lei 9.605 de 12 de fevereiro de 1998; e
- e) Lei 9.966 de 28 de abril de 2000.

0425 - MERCADORIAS PERIGOSAS

São consideradas mercadorias perigosas todas as substâncias assim classificadas pela Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar – SOLAS-74, como os explosivos, gases, líquidos ou sólidos inflamáveis, substâncias comburentes, peróxidos orgânicos, substâncias venenosas, infecciosas, radioativas e corrosivas.

O transporte de mercadorias perigosas obedecerá às normas contidas na Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar – SOLAS-74, no “Internacional Maritime Dangerous Goods Code” - IMDG Code, na NORMAM-01/DPC, NORMAM-02/DPC, NORMAM-29/DPC e demais normas previstas na legislação vigente.

SEÇÃO VI

FISCALIZAÇÃO POR AUTORIDADES NACIONAIS

0426 - ENTRADA DE EMBARCAÇÃO

A visita das autoridades do porto, constituída por fiscais da Receita Federal (Aduana), da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) e Polícia Federal (imigração) será realizada conforme o contido nas Normas da Autoridade Marítima para Tráfego e Permanência (NORMAM-08/DPC).

As embarcações estrangeiras afretadas, contratadas ou similares, deverão atender o que prescrevem estas normas e as específicas para a permanência de embarcações estrangeiras em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB) citadas nas NORMAM-04/DPC e NORMAM-08/DPC.

As embarcações cujas condições sanitárias não forem consideradas satisfatórias ou que forem provenientes de regiões onde esteja ocorrendo surto de doença transmissível deverão permanecer em quarentena na área de fundeio nº 2, até serem liberadas pela ANVISA. É proibida, nessa situação, o alijamento de águas servidas.

As embarcações do tipo veleiros deverão obedecer ao contido na NORMAM-03/DPC.

0427 - SAÍDA DE EMBARCAÇÃO

As embarcações deverão cumprir os procedimentos constantes do Capítulo 2 da NORMAM-08/DPC.

0428 - PORT STATE CONTROL E FLAG STATE CONTROL

As embarcações nacionais e estrangeiras, por ocasião de suas estadias ou passagens pelos fundeadouros da jurisdição da CPPB, estarão sujeitas as inspeções pelo Controle do Estado do Porto (*Port State Control*) ou Controle do Estado da Bandeira (*Flag State Control*) e deverão permanecer no local até o término das inspeções e liberação dos Inspectores Navais.

CAPÍTULO 5

PARÂMETROS OPERACIONAIS DO PORTO E PROCEDIMENTOS ESPECIAIS

SEÇÃO I

RESTRIÇÕES OPERACIONAIS

0501 - ORIENTAÇÕES E OBSERVAÇÕES GERAIS

a) Introdução

A Capitania dos Portos da Paraíba promoverá reuniões com representantes das Administrações dos Portos e Terminais, associações ou Empresas de Praticagem, empresas de dragagem e de batimetria e outras Organizações da MB, conforme necessário, a fim de buscar o estabelecimento ou o aperfeiçoamento dos parâmetros operacionais.

A Administração do Porto ou terminal fixará, com base na documentação pertinente ou no entendimento obtido, os limites sob a responsabilidade de cada Administração, para efeito de divulgação dos parâmetros operacionais, tais como dimensões e calados máximos recomendados nos acessos aos berços e velocidades de trânsito. Informações de dragagem e balizamento deverão ser divulgadas quando for o caso.

O Capitão dos Portos definirá os trechos onde tais responsabilidades couberem à MB, quando ocorrerem. Em determinadas circunstâncias, a coordenação da AM pode ser entendida como o poder-dever de exigir da AP providências que demonstrem que os limites de calado, 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.

Conduzir uma embarcação com um determinado calado em local com uma dada profundidade é, fundamentalmente, um problema de navegação, cuja resolução cabe ao Comandante. Para tal, deve munir-se de todas as informações e auxílios possíveis bem como, adotar os procedimentos que a boa técnica recomenda.

Dessa forma, não é suficiente estar com um calado menor que a profundidade de um dado local para nele se passar com segurança. Neste sentido há que ser considerada a velocidade, a largura do canal, a tença, o estado do mar e as possíveis alterações de densidade da água, que podem causar variações de calado e/ou alterações na manobrabilidade do navio.

Considerando que as características dos portos nacionais e de seus acessos variam muito, o mesmo ocorrendo com as reações das embarcações em função de suas formas, carga, calado e propulsão, torna-se difícil a fixação de um parâmetro único que estabeleça uma folga mínima segura entre calado e a profundidade.

b) Variáveis a considerar

Caberá à Administração do Porto a realização dos estudos necessários ao estabelecimento de um valor de fato de segurança a ser recomendado aos navegantes. É importante atentar para o fato de que, em determinados casos, pode ser recomendada a elaboração de modelagem em ambiente virtual e simulações, a fim de definir os parâmetros operacionais adequados. Nesses estudos e modelagem deverão ser considerados as variáveis empíricas a seguir discutidas:

I) natureza do fundo - Fundos sólidos, como rocha e coral, tendem a causar maiores danos aos navios, bem como, a tornar mais difícil os desencalhes. Em compensação, fundos de lama fluída podem até admitir calados maiores que a profundidade, na ausência de outros fatores de risco. Observar os fatores de segurança recomendados no relatório 121: Harbour Approach Channels Design Guidelines do The World Association for Waterborne Transport Infrastructure (PIANC) e norma 13246 da ABNT em vigor;

II) Incerteza de área - Informações de batimetria desatualizados, variações de densidade da água, seja em razão de chuvas, seja por predominância de rios ou marés e movimento dos sedimentos no leito, são fatores que com base no conhecimento local, devem ser considerados e a eles atribuído um percentual equivalente à incerteza;

III) Movimentos provocados pelo mar - As vagas causam movimentos verticais nos navios, que devem ser levados em conta, de acordo com as recomendações das normas acima citadas. Normalmente, a presença de condições de mar acima de três na Escala *Beaufort*, deve resultar em cuidados adicionais do navegante, onde a altura das vagas deve ser considerada; e

IV) Efeito SQUAT - O deslocamento do navio em águas rasas (até 1,5 do seu calado) causa variações de pressão na massa líquida, que podem derrubar o navio, além de afetar seriamente a capacidade de governo. Esse fenômeno, denominado efeito SQUAT, é importante para o estabelecimento de fatores de segurança e deve ser considerado em conjunto com a velocidade conforme as recomendações das normas acima citadas.

c) Integração das Variáveis

Difícilmente, ainda que em um mesmo porto e seus acessos, poder-se-á estabelecer um fator único de segurança, sem que isso resulte em limitações exageradas por um lado, ou subdimensionadas por outro.

Dessa forma, os fatores de segurança e, conseqüentemente os calados máximos recomendados, devem referir-se a pontos específicos dos portos e seus acessos (nessas normas, tais recomendações serão sempre apresentadas na sequência em que o navegante encontrará, quando vem do mar para terra).

Obviamente, os fatores de segurança avaliados para cada trecho significativo da derrota do navio, quando evoluindo para o porto, não serão necessariamente somados, mas, integrados de modo a dar ao navegante uma margem de segurança entre seu calado e a profundidade local, a ser consideradas a experiência local, as boas normas já existentes e a casuística de acidentes.

0502 - CALADO MÁXIMO RECOMENDADO

a) CALADO MÁXIMO RECOMENDADO

O calado máximo recomendado para cada trecho considerará a aplicação do fator de segurança à profundidade do local. Sua divulgação oficial será feita pela Administração do Porto de Cabedelo responsável pelo trecho em questão.

Atualmente, o calado máximo dos navios para trafegar no canal de acesso e na área de manobra é de 30 pés (9,14 metros), sendo obrigatória a praticagem no canal de acesso e bacia de evolução. Para operação com navios com calados maiores que 9,14 metros, deverá ser adotado os procedimentos previstos no Anexo V.

b) RESPONSABILIDADE

O calado máximo recomendado não se constitui em uma limitação operacional no trecho navegado, não significando uma proibição formal. Entretanto, sua não observação será considerada

no julgamento de eventuais acidentes marítimos, da mesma forma que qualquer outro ato de imprudência, negligência e imperícia.

c) COMPRIMENTO MÁXIMO PARA OPERAÇÃO DE NAVIOS

O comprimento máximo para operação de navios no Porto de Cabedelo, no limite das condições para realizar manobras com segurança, de acordo com as características fisiográficas de sua bacia de manobra é de 210 metros.

0503 - RESTRIÇÕES DE VELOCIDADE, CRUZAMENTO E ULTRAPASSAGEM

A forma dos canais navegáveis e a profundidade, com tipo de tença e de margem, afetam o comportamento das embarcações e vice-versa, de modo que a velocidade de trânsito se torna um fator importante para evitar acidentes.

Como visto, a velocidade gera o efeito SQUAT, não apenas em relação ao fundo, mas também em relação às bordas de um canal ou as embarcações que se cruzam. Dessa forma, com base nos parâmetros citados em 0501 e nas dimensões físicas das hidrovias e das embarcações, podem ser estabelecidas restrições de velocidade, cruzamento e ultrapassagem, que constarão dos capítulos relativos ao porto específico desta jurisdição.

Deverão ser também considerados os possíveis danos às margens e às instalações nelas localizadas.

Em condições normais, as embarcações que demandem para atracação no Porto de Cabedelo deverão navegar no canal de acesso ao porto com velocidade não superior a 7,0 nós e na bacia de manobra com velocidade não superior a 5,0 nós.

0504 - RESTRIÇÕES DE HORÁRIO

Fica autorizado a atracação e desatracação de navios no Porto de Cabedelo no período noturno, desde que sejam cumpridos os seguintes requisitos:

a) disponibilizar dois rebocadores portuários azimutais com potências de 45 TPB, de acordo com as simulações realizadas real-time no Tanque de Provas Numérico da Universidade de São Paulo (USP), de 23 a 25 de maio de 2018, as quais tiveram o intuito de requalificar os práticos desta jurisdição para manobras noturnas;

b) que tenham sido concluídos os projetos de melhoria da iluminação do cais e retro área;

c) além do embarque de um práctico habilitado para manobras noturnas, disponibilizar um segundo práctico como auxiliar;

d) que os navios não ultrapassem os limites de porte bruto e dimensões máximas, descritos no Ofício nº 236, de 22 de maio de 2019, dessa Autoridade Portuária; e

e) cumprir o contido no inciso I, alíneas d e e do art. 18 da Lei nº 1.2815/2013 (Lei dos Portos), a qual determina que essa Autoridade Portuária deverá divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos realizados, o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que realizarão as manobras, em função das limitações e características físicas do cais do porto.

De acordo com o Relatório nº 121 da PIANC, há o critério que uma bacia de evolução circular deve ter diâmetro maior ou igual a duas vezes o comprimento do navio, o que para o “navio tipo” indicado no projeto significaria um diâmetro maior ou igual a 400 metros. Todavia, a largura de 270 metros pode ser aceita, desde que sejam cumpridas as exigências do item a) desta norma, que

sejam respeitadas as condições ambientais limites para a sua realização e que sejam adotadas as seguintes orientações adicionais:

- a) disponibilizar informações on-line de corrente e vento para o Comandante do navio e o prático;
- b) realizar manobras no estofo da maré ou próximo dele, evitando-se correntes mais fortes;
- e
- c) ter um ferro (âncora) pronto para largar durante a navegação na área balizada (canal de acesso e área dos berços de atracação).

0505 - RESTRIÇÕES DE PORTE DAS EMBARCAÇÕES

Cabe à administração portuária sempre 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 200 metros e boca máxima de 40 metros.

0506 - RESTRIÇÕES DE FUNDEIO

Proibido o fundeio de qualquer embarcação fora dos fundeadouros previstos nas Cartas Náuticas nº 806 e 830.

a) FUNDEADOURO 1

ITEM	PROPÓSITO	ÁREA
1	Para navios com calado superior a 5 metros ou comprimento superior a 70 metros, navios em litígio, reparo, espera ou quarentena.	CARTA 830 Demarcado pelo Quadrante: A) 06° 54'.50"S – 34° 48'.00"W B) 06° 54'.50"S – 34° 47'.00"W C) 06° 55'.50"S – 34° 47'.00"W D) 06° 55'.50"S – 34° 48'.00"W

b) FUNDEADOURO 2

ITEM	PROPÓSITO	ÁREA
2	Para navios com calado até 5 metros ou comprimento igual ou inferior a 70 metros.	CARTA 830/806 Área circular centrado na posição: 06° 57'55"S – 034° 51'00" W

0507 - MONITORAMENTO DAS CONDIÇÕES BATIMÉTRICAS

Deverá ser estabelecido o constante monitoramento das condições batimétricas dos canais de acesso, bacias de evolução e berços, por parte da Autoridade Portuária. Esse levantamento batimétrico deverá ser realizado no período de 3 em 3 anos.

Os valores devem ser mantidos em uma faixa de segurança, tendo como base os Calados Máximos Recomendados (CMR) preestabelecidos.

Serão encaminhadas à CPPB, pela Autoridade Portuária, as cópias das medições com os parâmetros encontrados, a fim de subsidiar decisão do Capitão dos Portos quanto à manutenção ou alteração dos CMR.

0508 - OUTRAS RESTRIÇÕES

É proibida a pesca nas seguintes áreas: canal de acesso ao porto, áreas de fundeio, bacia de manobra do porto, nas proximidades dos terminais de passageiros da travessia de Cabedelo x Costinha x Forte Velho e a menos de 100 metros de navios fundeados.

Não é permitida a aproximação por qualquer tipo de embarcação, a menos de 100 metros dos Navios da Marinha do Brasil ou de navios militares de outras nações, quando fundeados ou atracados. Caso, por motivos justificáveis, seja necessário a aproximação, deve ser efetuado contato prévio com o navio ou com a embarcação da Capitania dos Portos que esteja realizando a segurança da área.

A área marítima do Porto está proibida a atividade de pesca e a navegação estranha as atividades do porto por uma área de 500 metros de seu entorno, exceto para as embarcações que prestarão apoio aos navios atracados ou ao próprio porto ou terminal. A atracação de embarcações somente é permitida em locais próprios para tal, como por exemplo, píer, cais e dolphins.

A atracação de embarcações em locais não destinados para a mesma implicará em infração conforme o disposto no inciso VIII do art. 23 do Decreto 2.596 de 18 de maio de 1998 (Regulamento da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário).

SEÇÃO II**EVENTOS NÁUTICOS ESPECIAIS****0509 – PRINCIPAIS PROCISSÕES MARÍTIMAS E DEMAIS EVENTOS NÁUTICOS NA ÁREA DE JURISDIÇÃO**

Os principais eventos náuticos da área de jurisdição da CPPB são competições de natação e Procissões Marítimas. A Procissão marítima de São Pedro é o único evento especial e rotineiro, que é realizada anualmente, no dia 29 de junho, com saída da praia da Penha e chegada na praia de Tambaú, no município de João Pessoa, e na praia de Pitimbu, no município de Pitimbu, cuja entidade organizadora é a Colônia de Pesca daquela região (ZN-8).

Os demais eventos são caracterizados como não rotineiros e ocasionais, não tendo datas específicas para sua realização.

Para a realização destes eventos, os organizadores deverão cumprir as orientações contidas nas Normas para Amadores, Embarcações de Esporte e/ou Recreio e para Cadastramento e Funcionamento das Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas (NORMAM-03/DPC), disponível no sítio www.dpc.mar.mil.br.

Deverá ser encaminhado adicionalmente aos documentos já preconizados, nesta Norma, a relação de embarcações envolvidas discriminando seus condutores, tripulações, passageiros e competidores, visando possibilitar a eventual identificação de vítimas em caso de acidentes e verificações por parte das equipes de Inspeção Naval.

Além dessas providências, os interessados deverão comunicar à Capitania dos Portos, com antecedência mínima de 15 dias, a intenção de realizar eventos esportivos náuticos. Tal comunicação deverá conter, pelo menos:

- tipo de evento esportivo;

- área delimitada por coordenadas geográficas (lat/long em graus, minutos e centésimos de minutos) ou por pontos notáveis representados em carta náutica;
- data-hora de início do evento (especificando o fuso de referência – local ou zulu); e
- data-hora do término do evento (especificando o fuso de referência – local ou zulu).

As embarcações participantes e os organizadores deverão, de acordo com as NORMAM-03/DPC, cumprir as instruções abaixo relacionadas e as demais, específicas, que serão encaminhadas, antecipadamente, às marinas e demais entidades náuticas envolvidas ou que tenham necessidade de conhecer o evento, para adoção das providências cabíveis:

a) Instruções para os organizadores:

I) providenciar junto aos órgãos responsáveis competentes para que sejam tomadas as medidas necessárias com o propósito de garantir a segurança do evento;

II) deverá ser planejada e definida a evacuação médica de acidentados, desde a sua retirada da água até a remoção para um local preestabelecido em terra;

III) se o evento interferir com o uso de praias, especialmente se realizado a menos de duzentos (200) metros da linha de base, ou se interferir com qualquer área utilizada por banhistas, as autoridades competentes deverão ser alertadas de modo a que possam ser tomadas as providências necessárias para garantir a integridade física dos frequentadores locais;

IV) conforme o número de embarcações e pessoas envolvidas, dimensões e condições da área de realização, deverá ser provida uma ou mais embarcações para apoio ao evento, sendo responsável pelo atendimento aos casos de emergência e para garantir a integridade física dos participantes;

V) as embarcações de apoio e segurança, deverão ser guarnecidas, preferencialmente, por profissionais devidamente habilitados, conforme previsto no respectivo Cartão de Tripulação de Segurança (CTS), Título de Inscrição de Embarcação (TIE) ou Título de Inscrição de Embarcação Miúda (TIEM) e ter características e classificação compatíveis com a área em que irão operar e capacidade para rebocar as embarcações apoiadas; e

VI - as embarcações de apoio deverão possuir, pelo menos, duas boias circulares ou ferradura, com trinta metros de retinida, coletes salva-vidas suplementares, sinalizadores náuticos, equipamento de comunicações em VHF ou HF para contato com equipe de apoio em terra e outros recursos de salvatagem julgados convenientes.

b) Instruções para os participantes:

I) não entregar a condução da embarcação a pessoa não habilitada;

II) não entregar a condução da embarcação a pessoa que tenha ingerido bebida alcoólica;

III) cumprir rigorosamente a lotação de passageiros estabelecida na documentação do barco;

IV) ter a bordo, no mínimo, todo o material de navegação, salvatagem e combate a incêndio que compõe a dotação prevista para a área de navegação 1 e, em especial, coletes salva-vidas para todas as pessoas a bordo;

V) antes de se fazer ao mar, deixar no late Clube ou Marina que utiliza ou, ainda, com qualquer pessoa de confiança, relação com o nome de todas as pessoas a bordo, bem como o percurso da viagem que empreenderá;

VI) não movimentar propulsores havendo perigo de acidentes com pessoas na água ou risco de avarias em outras embarcações;

VII) não fazer zigue-zague e nem provocar marolas desnecessárias em áreas restritas ou congestionadas por outras embarcações;

VIII) não cortar a proa de outra embarcação em movimento;

IX) não se aproximar demasiadamente de outras; e

X) manter-se afastado do dispositivo de escolta.

c) Instruções para a Queima de Fogos no Mar:

A Capitania dos Portos, no uso das atribuições como Agente da Autoridade Marítima, autoriza o fundeio de dispositivos flutuantes, balsas, chatas e outras embarcações para servirem como base de apoio ao lançamento de fogos de artifício, condicionado ao cumprimento dos procedimentos abaixo relacionados, em complemento ao previsto na NORMAM-03/DPC, a fim de garantir a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana e prevenção da poluição do meio hídrico causada por embarcações:

I - Apresentação de requerimento contendo os documentos abaixo relacionados, com no mínimo 30 dias de antecedência:

1) memorial descritivo do evento, onde deverá constar o responsável pelo evento, os dados das embarcações empregadas (embarcações de apoio e balsas), procedimentos detalhados de evacuação médica de emergência (incluindo transporte de acidentados desde o rio/mar, por embarcação previamente contratada, para local preestabelecido em terra) e extrato da carta náutica com as posições sugeridas para as embarcações;

2) memorial descritivo do show pirotécnico, assinado por técnico competente, com firma reconhecida e cópia autenticada do documento de identidade, em duas vias;

3) certificado de registro da empresa diretamente responsável pela queima de fogos, junto ao Exército Brasileiro;

4) documento do responsável pelo evento, declarando a contratação da empresa de queima de fogos para realização do espetáculo ou o respectivo contrato firmado;

5) autorização da Secretaria do Meio Ambiente da Prefeitura Municipal;

6) autorização do Serviço de Proteção ao Voo do Comando da Aeronáutica, se aplicável;

7) autorização do Corpo de Bombeiros;

8) atestado do responsável pelo show de pirotecnia;

9) documento que ateste a responsabilidade do organizador do evento (responsável) pelo emprego das embarcações a serem utilizadas;

10) se for o caso, documento do organizador (responsável) que ateste a autorização formal a um eventual coordenador do evento, a fim de tratar do assunto junto à CPPB; e

11) termo de responsabilidade assinado pelo responsável pelo evento.

II - A aprovação dependerá das seguintes apreciações da Capitania dos Portos:

1) inspeção nos flutuantes e embarcações de apoio pela CPPB;

2) distância da orla proposta pelos organizadores do evento, estabelecida em função da potência dos fogos de artifício empregados (normalmente 450 metros); e

3) confirmação do posicionamento das balsas, antes do início da queima de fogos, especialmente no tocante à distância de terra.

d) Eventos Náuticos com participação exclusivo de motos aquáticas obedecerão as normas específicas previstas na NORMAM-03/DPC, havendo necessidade de acompanhamento de associações ou federações esportivas voltadas para a prática de uso desses equipamentos.

Não é recomendável a realização de competições envolvendo menores de 14 anos e a realização de eventos náuticos, ou passeios em grupo com motos aquáticas, ocorrerá durante o dia, permanecendo proibido o tráfego de motos aquáticas entre o pôr do sol e o nascer do sol.

A aprovação da realização de eventos ou passeios com motos aquáticas nos limites da navegação interior dependerá das seguintes apreciações da Capitania dos Portos:

1) Preenchimento e apresentação à CP/DL/AG da DECLARAÇÃO DE DADOS PARA A REALIZAÇÃO DE REGATAS, COMPETIÇÕES, PASSEIOS, EXIBIÇÕES E COMEMORAÇÕES PÚBLICAS (anexo 1-D) da NORMAM-03/DPC contendo dados para a realização do evento e, anexos a ela, o plano logístico e o plano de navegação, quando aplicável para o grupo entre 10 (dez) e 40 (quarenta) motos aquáticas;

2) Em pelos menos três dias úteis anteriores ao evento, os organizadores deverão entregar à CP/DL/AG a relação contendo o número de inscrição das motos aquáticas, o número de inscrição da habilitação dos seus condutores e os nomes dos demais participantes. É imprescindível que, antes da realização do evento, a organização realize orientações específicas aos participantes, a fim de uniformizar todas as regras do evento, sobre os planos de navegação e percurso, enfatizando a não realização de manobras radicais ou quaisquer tipos de acrobacia durante o percurso;

3) É de total responsabilidade da organização do evento realizar contato prévio com os demais órgãos municipais, inclusive para eventuais autorizações afetas àquelas autoridades; e

4) Os participantes deverão fazer uso de Colete Salva-Vidas Classe V. Recomenda-se fazer uso de luvas, botas ou sapatilhas e óculos de proteção.

0510 – OPERAÇÕES DE MERGULHO

I - As empresas envolvidas com atividades que envolvam o emprego de mergulhadores profissionais deverão cumprir o estabelecido na NORMAM-15/DPC (Normas da Autoridade Marítima para Atividades Subaquáticas);

II - O contratante e o prestador de serviços de mergulho deverão informar a abertura das frentes de trabalho à CPPB, cumprindo os seguintes prazos:

1) Intervenções subaquáticas emergenciais visando a mitigar riscos à vida humana e ao meio ambiente – concomitante ao início das operações;

2) Inspeções visuais e pequenos serviços de manutenção subaquática realizados nas obras vivas de embarcações de passagem – 48 horas de antecedência; e

3) Demais serviços subaquáticos – 10 dias úteis de antecedência.

III - caso ocorra interdição nas áreas dos canais de acesso aos portos ou de tráfego previsto de embarcações, a CPPB deverá solicitar a divulgação por meio de Aviso aos Navegantes; e

IV - Na ocorrência de acidentes com mergulhadores, quando no exercício de atividades subaquáticas, será obrigatória a instauração de IAFN / IA, conforme o caso.

0511 – CAMPANHAS EDUCATIVAS DE SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO

a) As empresas e agências de navegação, associações, cooperativas, colônias de pescadores, marinas, clubes náuticos e entidades desportivas náuticas e demais entidades afins,

bem como órgãos públicos e privados, poderão participar das campanhas educativas, voltadas para a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana visando à redução de acidentes e riscos de poluição ao meio ambiente;

b) Suas entidades poderão apoiar a Capitania dos Portos, com patrocínios, convênios e cedendo espaços físicos para palestras, seminários, entre outros, visando ampla propagação das normas de segurança;

c) Os órgãos de comunicação, imprensa falada, escrita e televisiva, poderão apoiar a Capitania dos Portos, promovendo ampla divulgação de campanhas, voltadas para esse fim, bem como divulgar locais e datas em que as referidas campanhas deverão ser realizadas;

d) A Operação Verão ocorrerá de dezembro a março do ano subsequente visando à divulgação das Normas de Segurança, bem como, a efetiva aplicabilidade destas;

e) *Folders* informativos são distribuídos por ocasião do atendimento na Capitania dos Portos;

f) Periodicamente por ocasião de reuniões, exposições, entre outras oportunidades fomenta-se agentes multiplicadores, sobre a responsabilidade de preservação dos navegantes, com relação à sinalização náutica brasileira, de acordo com a NORMAM-17/DHN.

CAPÍTULO 6**VIAS NAVEGÁVEIS DA JURISDIÇÃO****SEÇÃO I****CONDIÇÕES DE NAVEGABILIDADE E SINALIZAÇÃO NAS VIAS NAVEGÁVEIS DA JURISDIÇÃO****0601 - VIAS NAVEGÁVEIS CARTOGRAFADAS**

A única via navegável no Estado da Paraíba cartografada pela Marinha do Brasil e que possui sinalização náutica é o Rio Paraíba, representada nas Cartas Náuticas 806 e 830.

O Rio Paraíba possui boas condições de navegabilidade na preamar em toda a sua extensão cartografada (cerca de 18,5Km), com calado médio de 9,14m na bacia de evolução e canal de acesso ao Porto de Cabedelo, de 4m da área portuária até 9Km e de 2m de 9km até 18,5km, da foz para a nascente.

As embarcações de grande porte que navegam no Rio Paraíba acessam apenas a bacia de manobra e o canal de acesso para atracação e desatracação no Porto de Cabedelo que, em condições normais, deverão navegar com velocidade não superior a 7,0 nós, no canal de acesso, e velocidade não superior a 5,0 nós, na bacia de manobra, sendo obrigatória a praticagem ser realizada entre o crepúsculo civil matutino e vespertino

Classificação:

A - rios com mais de 2,10m de profundidade durante 90% dos dias do ano: Rio Paraíba.

B - rios de 1,30 a 2,10m de profundidade durante 90% dos dias do ano: Não ha.

0602 - VIAS NAVEGÁVEIS NÃO CARTOGRAFADAS

Na área de jurisdição da CPPB, existe os seguintes rios navegáveis não cartografados: rio Soé, rio da Guia, rio Goiana, rio Gramame e rio Sarapó. Esses rios são utilizados com mais frequência por pequenas embarcações ribeirinhas e de pesca, porém observa-se esporadicamente a navegação por embarcações de esporte e recreio.

A Capitania dos Portos recomenda que tais vias só devem ser utilizadas por navegantes com o perfeito conhecimento local.

0603 - REGRAS NA NAVEGAÇÃO INTERIOR

Para a navegação interior no território nacional devem ser aplicadas as Regras para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM), acrescidas do contido no capítulo 11 da NORMAM-02/DPC.

0604 - DEVER DE INFORMAÇÃO

Os Comandantes e Mestres das embarcações devem comunicar ao Agente da Autoridade Marítima do primeiro porto que demande, qualquer irregularidade dos auxílios à navegação e qualquer imprecisão, obstáculo ou estorvo à navegação que encontrar, bem como acidentes ou fatos da navegação ocorridos com o seu navio ou embarcação. Quando se tratar de irregularidade dos auxílios à navegação e qualquer imprecisão, obstáculo ou estorvo à navegação, a comunicação

poderá ser efetuada ao Centro de Hidrografia da Marinha (CHM), conforme o anexo constante dos folhetos quinzenais de Avisos aos Navegantes, intitulado "COLABORAÇÃO DOS NAVEGANTES E USUÁRIOS".

SEÇÃO II

OBRAS, DRAGAGENS E EXTRAÇÃO MINERAL

0605 - OBRAS EM VIAS NAVEGÁVEIS

Os procedimentos para emissão de parecer são os detalhados na NORMAM-11/DPC Mod. 13 – Obras, Dragagem, Pesquisa e Lavra de Minerais Sob, Sobre e às Margens das Águas sob Jurisdição Brasileira.

0606 - DRAGAGENS

Os procedimentos para emissão de parecer são os detalhados na NORMAM-11/DPC. O interessado deverá cumprir, ainda, o previsto nas Normas da Autoridade Marítima para Sinalização Náutica - NORMAM-17/DHN e nas Normas da Autoridade Marítima para Levantamentos Hidrográficos - NORMAM-25/DHN.

0607 - ATUALIZAÇÃO DE DOCUMENTOS NÁUTICOS

Após a conclusão de obras nas vias navegáveis e dragagens realizadas, os responsáveis pelas mesmas deverão encaminhar à Capitania dos Portos as Plantas Finais de Situação pertinentes aos projetos, apresentando as documentações, desenhos técnicos e plantas, particularmente aquelas relativas aos portos, terminais, píeres, marinas, pontes, etc., da área de jurisdição da CPPB, conforme previsto na NORMAM-11/DPC. Estas serão encaminhadas ao Centro de Hidrografia da Marinha (CHM) para a atualização dos documentos náuticos.

0608 - REGRAS ESPECIAS PARA ATIVIDADES TRANSPORTE DE PASSAGEIROS EM EMBARCAÇÕES DE TURISMO TIPO CATAMARÃ E OUTRAS.

- a) O comandante de embarcações de transportes de passageiros deve ter uma especial atenção quanto à
- b) navegação para as piscinas naturais e Parque Marinho de Areia Vermelha principalmente na maré de vazante até atingir o estofo na baixa-mar;
- b) O comandante deverá observar a concentração de banhistas na área de embarque e desembarque de passageiros indicados nos anexos desta norma, determinando a saída da área na ocasião dos funcionamentos dos motores para as manobras de fundear e suspender;
- c) Fica o Comandante da embarcação obrigado a embarcar os passageiros que estavam a bordo quando por ocasião do retorno das piscinas ou praias naturais, não passando a responsabilidade para outras embarcações sem a devida informação ou acertos antes dos embarques;
- d) É de responsabilidade do comandante o cumprimento do embarque de passageiros dentro da lotação e, apresentar à CPPB, quando solicitado a relação nominal com todos

embarcados constando o número do RG ou CPF, inclusive das crianças. Quando as crianças não possuírem os referidos documentos deverão constar na lista o número do RG ou CPF dos responsáveis;

e) As inspeções Navais realizadas pelas equipes da Capitania dos Portos, para verificação de material de segurança (salvagem), funcionamento de motores, rádio de comunicação, luzes de navegação e a documentação necessária, serão realizadas momentos antes do embarque dos passageiros;

f) Por ocasião da apreciação do pôr do sol a bordo dos catamarãs, é de responsabilidade do comandante e sua tripulação a distribuição dos passageiros, evitando a concentração em massa de um só bordo para evitar uma possível banda na embarcação prejudicando sua estabilidade; e

g) É proibida toda e qualquer atracação de embarcações a contrabordo e em movimento para transbordo de pessoal e/ou material, exceto para ação de socorro na qual haja risco às pessoas e embarcações.

ÁREA DE JURISDIÇÃO DA CPPB					
MUNICÍPIO		Km/Tempo Aproximado	MUNICÍPIO		Km/Tempo Aproximado
1	<u>Água Branca</u>	373 km 5 horas 3min.	113	<u>Marcação</u>	76,1 km 1 hora 13 min.
2	<u>Aguiar</u>	367,49 km 5 horas 44 min.	114	<u>Mari</u>	76,4 km 1 hora 7 min.
3	<u>Alagoa Grande</u>	118 km 1 hora 32 min.	115	<u>Marizópolis</u>	459 km 5 horas 55 min.
4	<u>Alagoa Nova</u>	144 km 2 horas 9 min.	116	<u>Massaranduba</u>	119 km 1 hora 35 min.
5	<u>Alagoinha</u>	105 km 1 hora 28 min.	117	<u>Mataraca</u>	103 km 1 hora 12 min.
6	<u>Alcantil</u>	202 km 2 horas 36 min.	118	<u>Matinhas</u>	156 km 2 horas 11 min.
7	<u>Algodão de Jandaíra</u>	176 km 2 horas 37 min.	119	<u>Mato Grosso</u>	426 km 5 horas 36 min.
8	<u>Alhandra</u>	45,7 km 41 min.	120	<u>Maturéia</u>	325 km 4 horas 23 min.
9	<u>Amparo</u>	339 km 4 horas 20 min.	121	<u>Mogeiro</u>	109 km 1 hora 28 min.
10	<u>Aparecida</u>	426 km 5 horas 27 min.	122	<u>Montadas</u>	166 km 2 horas 15 min.
11	<u>Araçagi</u>	90,8 km 1 hora 18 min.	123	<u>Monte Horebe</u>	498 km 6 horas 44 min.
12	<u>Arara</u>	163 km 2 horas 26 min.	124	<u>Monteiro</u>	311 km 3 horas 50 min.
13	<u>Araruna</u>	167 km 2 horas 34 min.	125	<u>Mulungu</u>	90,5 km 1 hora 12 min.
14	<u>Areia</u>	136 km 1 hora 57 min.	126	<u>Natuba</u>	159 km 2 horas 34 min.
15	<u>Areia de Baraúnas</u>	267 km 3 horas 32 min.	127	<u>Nazarezinho</u>	467 km 6 horas 6 min.
16	<u>Areial</u>	166 km 2 horas 21 min.	128	<u>Nova Floresta</u>	233 km 3 horas 28 min.
17	<u>Aroeiras</u>	195 km 2 horas 29 min.	129	<u>Nova Olinda</u>	435 km 5 horas 50 min.
18	<u>Assunção</u>	241 km 3 horas 10 min.	130	<u>Nova Palmeira</u>	251 km 3 horas 22 min.
19	<u>Baía da Traição</u>	89,9 km 1 hora 30 min.	131	<u>Olho d'Água</u>	380 km 5 horas 0 min.
20	<u>Bananeiras</u>	141 km	132	<u>Olivedos</u>	200 km

		2 horas 16 min.			2 horas 38 min.
21	<u>Baraúna</u>	223 km 3 horas 13 min.	133	<u>Ouro Velho</u>	322 km 4 horas 3 min.
22	<u>Barra de Santa Rosa</u>	192 km 2 horas 46 min.	134	<u>Parari</u>	244 km 3 horas 19 min.
23	<u>Barra de Santana</u>	170 km 2 horas 13 min.	135	<u>Passagem</u>	282 km 3 horas 48 min.
24	<u>Barra de São Miguel</u>	419 km 5 horas 46 min.	136	<u>Patos</u>	317 km 4 horas 7 min.
25	<u>Bayeux</u>	16,7 km 16 min.	137	<u>Paulista</u>	396 km 5 horas 6 min.
26	<u>Belém</u>	130 km 2 horas 5 min.	138	<u>Pedra Branca</u>	446 km 5 horas 57 min.
27	<u>Belém do Brejo do Cruz</u>	403 km 5 horas 22 min.	139	<u>Pedra Lavrada</u>	239 km 3 horas 9 min.
28	<u>Bernardino Batista</u>	504 km 6 horas 55 min.	140	<u>Pedras de Fogo</u>	55,7 km 50 min.
29	<u>Boa Ventura</u>	446 km 5 horas 55 min.	141	<u>Pedro Régis</u>	96,6 km 1 hora 15 min.
30	<u>Boa Vista</u>	188 km 2 horas 27 min.	142	<u>Piancó</u>	398 km 5 horas 12 min.
31	<u>Bom Jesus</u>	504 km 6 horas 36 min.	143	<u>Picuí</u>	234 km 3 horas 21 min.
32	<u>Bom Sucesso</u>	441 km 5 horas 53 min.	144	<u>Pilar</u>	64,7 km 53 min.
33	<u>Bonito de Santa Fé</u>	484 km 6 horas 33 min.	145	<u>Pilões</u>	119 km 1 hora 48 min.
34	<u>Boqueirão</u>	175 km 2 horas 19 min.	146	<u>Pilõezinhos</u>	111 km 1 hora 47 min.
35	<u>Borborema</u>	134 km 2 horas 15 min.	147	<u>Pirpirituba</u>	118 km 1 hora 50 min.
36	<u>Brejo do Cruz</u>	384 km 5 horas 7 min.	148	<u>Pitimbu</u>	77,2 km 1 hora 8 min.
37	<u>Brejo dos Santos</u>	423 km 5 horas 47 min.	149	<u>Pocinhos</u>	170 km 2 horas 15 min.
38	<u>Caaporã</u>	61,6 km 49 min.	150	<u>Poço Dantas</u>	501 km 6 horas 51 min.
39	<u>Cabaceiras</u>	198 km 2 horas 42 min.	151	<u>Poço de José de Moura</u>	499 km 6 horas 35 min.
40	<u>Cabedelo</u>	16,7 km 17 min.	152	<u>Pombal</u>	387 km 4 horas 58 min.
41	<u>Cachoeira dos Índios</u>	502 km 6 horas 36 min.	153	<u>Prata</u>	309 km 3 horas 50 min.
42	<u>Cacimba de Areia</u>	294 km 4 horas 0 min.	154	<u>Princesa Isabel</u>	426 km 5 horas 47 min.

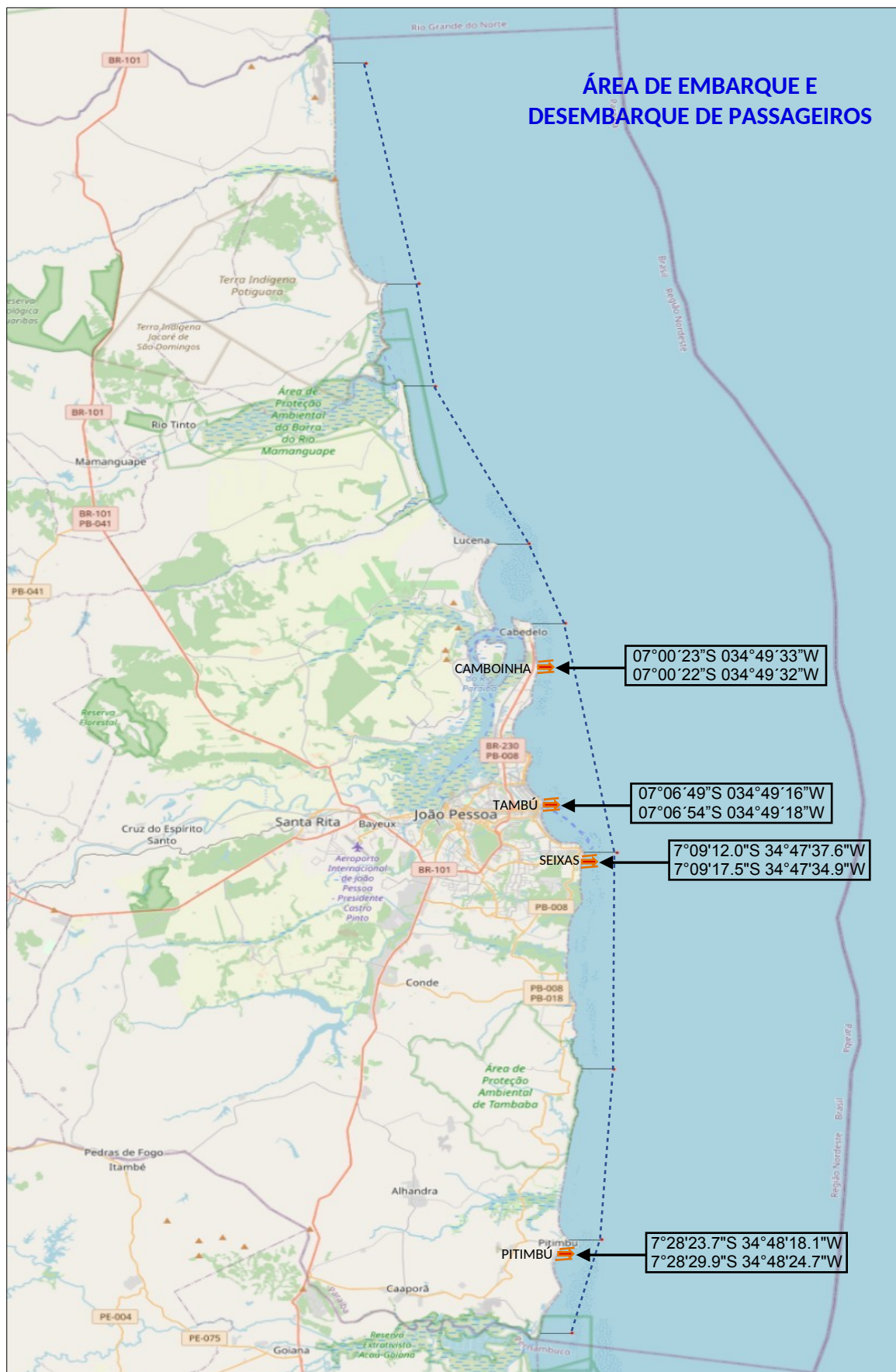
43	<u>Cacimba de Dentro</u>	171 km 2 horas 55 min.	155	<u>Puxinanã</u>	159 km 2 horas 8 min.
44	<u>Cacimbas</u>	289 km 4 horas 2 min.	156	<u>Queimadas</u>	146 km 1 hora 53 min.
45	<u>Caicara</u>	138 km 1 hora 55 min.	157	<u>Quixaba</u>	300 km 4 horas 5 min.
46	<u>Cajazeiras</u>	485 km 6 horas 21 min.	158	<u>Remígio</u>	149 km 2 horas 14 min.
47	<u>Cajazeirinhas</u>	384 km 4 horas 57 min.	159	<u>Riachão</u>	160 km 2 horas 27 min.
48	<u>Caldas Brandão</u>	76,6 km 58 min.	160	<u>Riachão do Bacamarte</u>	105 km 1 hora 16 min.
49	<u>Camalaú</u>	312 km 55 min.	161	<u>Riachão do Poço</u>	62,5 km 51 min.
50	<u>Campina Grande</u>	133 km 1 hora 40 min.	162	<u>Riacho de Santo Antônio</u>	200 km 2 horas 33 min.
51	Campo de Santana	141 km 2 horas 13 min.	163	<u>Riacho dos Cavalos</u>	442 km 5 horas 49 min.
52	<u>Capim</u>	62,0 km 49 min.	164	<u>Rio Tinto</u>	67,2 km 1 hora 0 min.
53	<u>Caraúbas</u>	245 km 3 horas 25 min.	165	<u>Salgadinho</u>	254 km 3 horas 20 min.
54	<u>Carrapateira</u>	486 km 6 horas 26 min.	166	<u>Salgado de São Félix</u>	105 km 1 hora 33 min.
55	<u>Casserengue</u>	181 km 2 horas 46 min.	167	<u>Santa Cecília</u>	228 km 3 horas 14 min.
56	<u>Catingueira</u>	358 km 4 horas 43 min.	168	<u>Santa Cruz</u>	460 km 6 horas 0 min.
57	<u>Catolé do Rocha</u>	413 km 5 horas 37 min.	169	<u>Santa Helena</u>	504 km 6 horas 39 min.
58	<u>Caturité</u>	162 km 2 horas 8 min.	170	<u>Santa Inês</u>	493 km 6 horas 48 min.
59	<u>Conceição</u>	480 km 6 horas 27 min.	171	<u>Santa Luzia</u>	273 km 3 horas 34 min.
60	<u>Condado</u>	26,3 km 25 min.	172	<u>Santa Rita</u>	21,1 km 20 min.
61	<u>Conde</u>	26,3 km 25 min.	173	<u>Santa Teresinha</u>	337 km 4 horas 27 min.
62	<u>Congo</u>	268 km 3 horas 51 min	174	<u>Santana de Mangueira</u>	474 km 6 horas 24 min.
63	<u>Coremas</u>	404 km 5 horas 21 min.	175	<u>Santana dos Garrotes</u>	421 km 5 horas 30 min.
64	<u>Coxixola</u>	261 km 3 horas 26 min.	176	<u>Santo André</u>	248 km 3 horas 14 min.
65	<u>Cruz do Espírito</u>	36,1 km	177	<u>São Bentinho</u>	371 km

	Santo	42 min.			4 horas 45 min.
66	Cubati	224 km 2 horas 58 min.	178	São Bento	396 km 5 horas 20 min.
67	Cuité	227 km 3 horas 18 min.	179	São Domingos de Pombal	423 km 5 horas 30 min.
68	Cuité de Mamanguape	71,3 km 59 min.	180	São Domingos do Cariri	225 km 3 horas 7 min.
69	Cuitegi	111 km 1 hora 34 min.	181	São Francisco	446 km 5 horas 46 min.
70	Curral de Cima	89,0 km 1 hora 7 min.	182	São João do Cariri	224 km 2 horas 48 min.
71	Curral Velho	463 km 6 horas 12 min.	183	São João do Rio do Peixe	480 km 6 horas 13 min.
72	Damião	191 km 3 horas 7 min.	184	São João do Tigre	336 km 4 horas 34 min.
73	Desterro	293 km 3 horas 53 min.	185	São José da Lagoa Tapada	435 km 5 horas 55 min.
74	Diamante	452 km 6 horas 4 min.	186	São José de Caiana	450 km 5 horas 59 min.
75	Dona Inês	175 km 2 horas 31 min.	187	São José de Espinharas	338 km 4 horas 24 min.
76	Duas Estradas	113 km 1 hora 35 min.	188	São José de Piranhas	477 km 6 horas 35 min.
77	Emas	377 km 4 horas 56 min.	189	São José de Princesa	441 km 6 horas 6 min.
78	Esperança	158 km 2 horas 12 min.	190	São José do Bonfim	329 km 4 horas 31 min.
79	Fagundes	130 km 1 hora 44 min.	191	São José do Brejo do Cruz	408 km 5 horas 33 min.
80	Frei Martinho	254 km 3 horas 40 min.	192	São José do Sabugi	288 km 3 horas 44 min.
81	Gado Bravo	185 km 2 horas 32 min.	193	São José dos Cordeiros	255 km 3 horas 25 min.
82	Guarabira	107 km 1 hora 36 min.	194	São José dos Ramos	83,0 km 1 hora 3 min.
83	Gurinhém	78,8 km 1 hora 2 min.	195	São Mamede	295 km 3 horas 49 min.
84	Gurjão	230 km 2 horas 54 min.	196	São Miguel de Taipu	64,9 km 53 min.
85	Ibiara	467 km 6 horas 13 min.	197	São Sebastião de Lagoa de Roça	148 km 2 horas 0 min.
86	Igaracy	427 km 5 horas 36 min.	198	São Sebastião do Umbuzeiro	346 km 4 horas 23 min.

87	<u>Imaculada</u>	353 km 4 horas 47 min.	199	<u>Sapé</u>	65,0 km 55 min.
88	<u>Ingá</u>	107 km 1 hora 19 min.	200	<u>Seridó</u>	222 km 2 horas 54 min.
89	<u>Itabaiana</u>	92,2 km 1 hora 13 min.	201	<u>Serra Branca</u>	243 km 3 horas 6 min.
90	<u>Itaporanga</u>	428 km 5 horas 36 min.	202	<u>Serra da Raiz</u>	117 km 1 hora 40 min.
91	<u>Itapororoca</u>	73,6 km 59 min.	203	<u>Serra Grande</u>	463 km 6 horas 12 min.
92	<u>Itatuba</u>	118 km 1 hora 33 min.	204	<u>Serra Redonda</u>	111 km 1 hora 24 min.
93	<u>Jacaraú</u>	97,2 km 1 hora 15 min.	205	<u>Serraria</u>	136 km 2 horas 18 min.
94	<u>Jericó</u>	418 km 5 horas 27 min.	206	<u>Sertãozinho</u>	122 km 1 hora 47 min.
95	<u>Joca Claudino</u>	496 km 6 horas 46 min.	207	<u>Sobrado</u>	58,9 km 46 min.
96	<u>João Pessoa</u>	0 km	208	<u>Solânea</u>	145 km 2 horas 24 min.
97	<u>Juarez Távora</u>	268 km 3 horas 56 min.	209	<u>Soledade</u>	198 km 2 horas 35 min.
98	<u>Juazeirinho</u>	223 km 2 horas 52 min.	210	<u>Sossêgo</u>	227 km 3 horas 17 min.
99	<u>Junco do Seridó</u>	242 km 3 horas 7 min.	211	<u>Sousa</u>	444 km 5 horas 49 min.
100	<u>Juripiranga</u>	70,9 km 1 hora 8 min.	212	<u>Sumé</u>	275 km 3 horas 24 min.
101	<u>Juru</u>	394 km 5 horas 21 min.	213	<u>Taperoá</u>	261 km 3 horas 24 min.
102	<u>Lagoa</u>	423 km 5 horas 31 min.	214	<u>Tavares</u>	409 km 5 horas 35 min.
103	<u>Lagoa de Dentro</u>	108 km 1 hora 28 min.	215	<u>Teixeira</u>	316 km 4 horas 17 min.
104	<u>Lagoa Seca</u>	142 km 1 hora 54 min.	216	<u>Tenório</u>	248 km 3 horas 12 min.
105	<u>Lastro</u>	475 km 6 horas 19 min.	217	<u>Triunfo</u>	509 km 6 horas 45 min.
106	<u>Livramento</u>	290 km 3 horas 50 min.	218	<u>Uiraúna</u>	480 km 6 horas 25 min.
107	<u>Logradouro</u>	134 km 1 hora 51 min.	219	<u>Umbuzeiro</u>	205 km 2 horas 52 min.
108	<u>Lucena</u>	54,6 km 49 min.	220	Várzea	288 km 3 horas 46 min.
109	<u>Mãe d'Água</u>	354 km	221	<u>Vieirópolis</u>	471 km

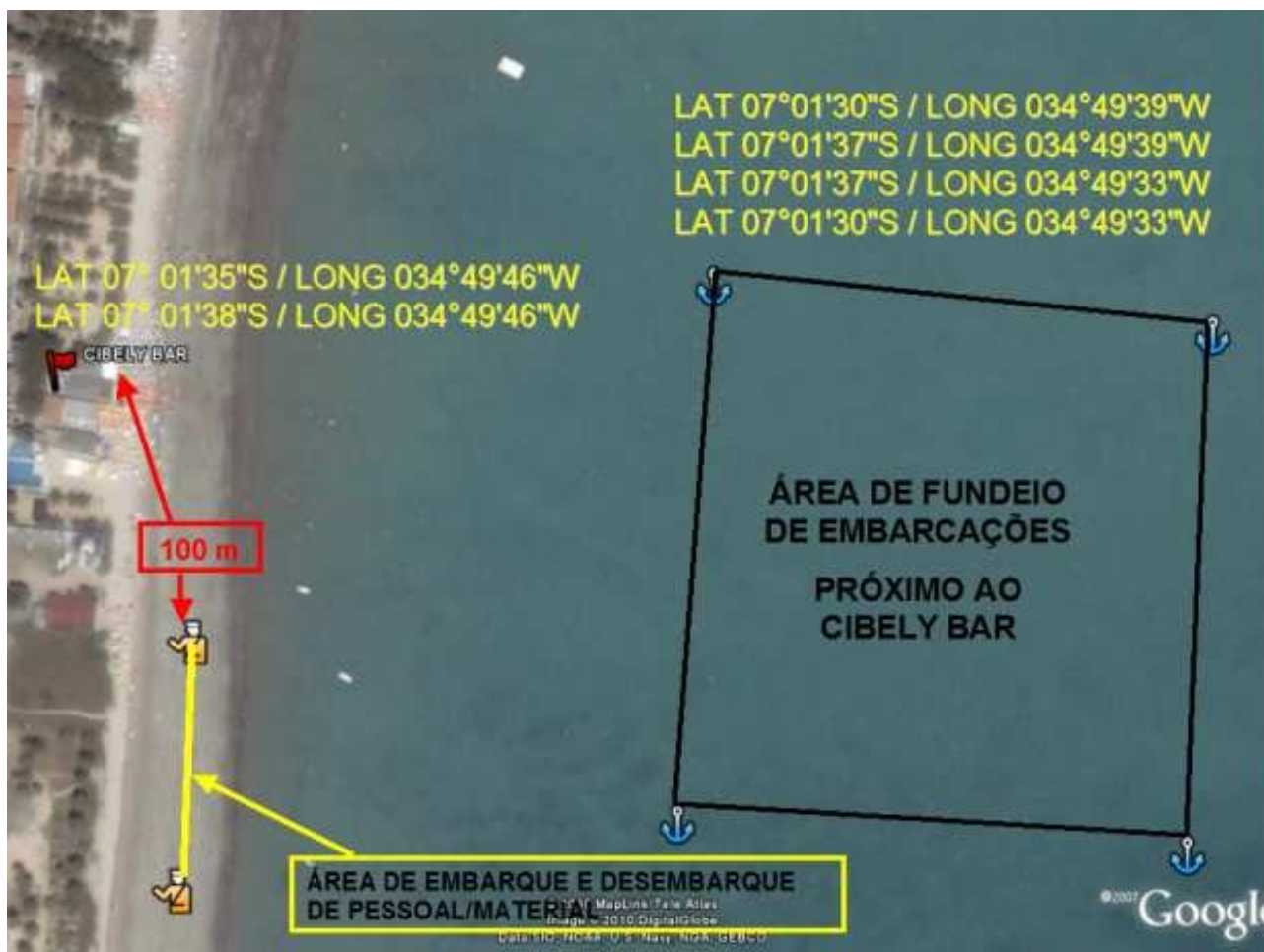
		4 horas 56 min.			6 horas 21 min.
110	<u>Malta</u>	347 km 4 horas 28 min.	222	<u>Vista Serrana</u>	369 km 4 horas 48 min.
111	<u>Mamanguape</u>	59,5 km 47 min.	223	<u>Zabelê</u>	333 km 4 horas 12 min.
112	<u>Manáfra</u>	449 km 6 horas 16 min.			

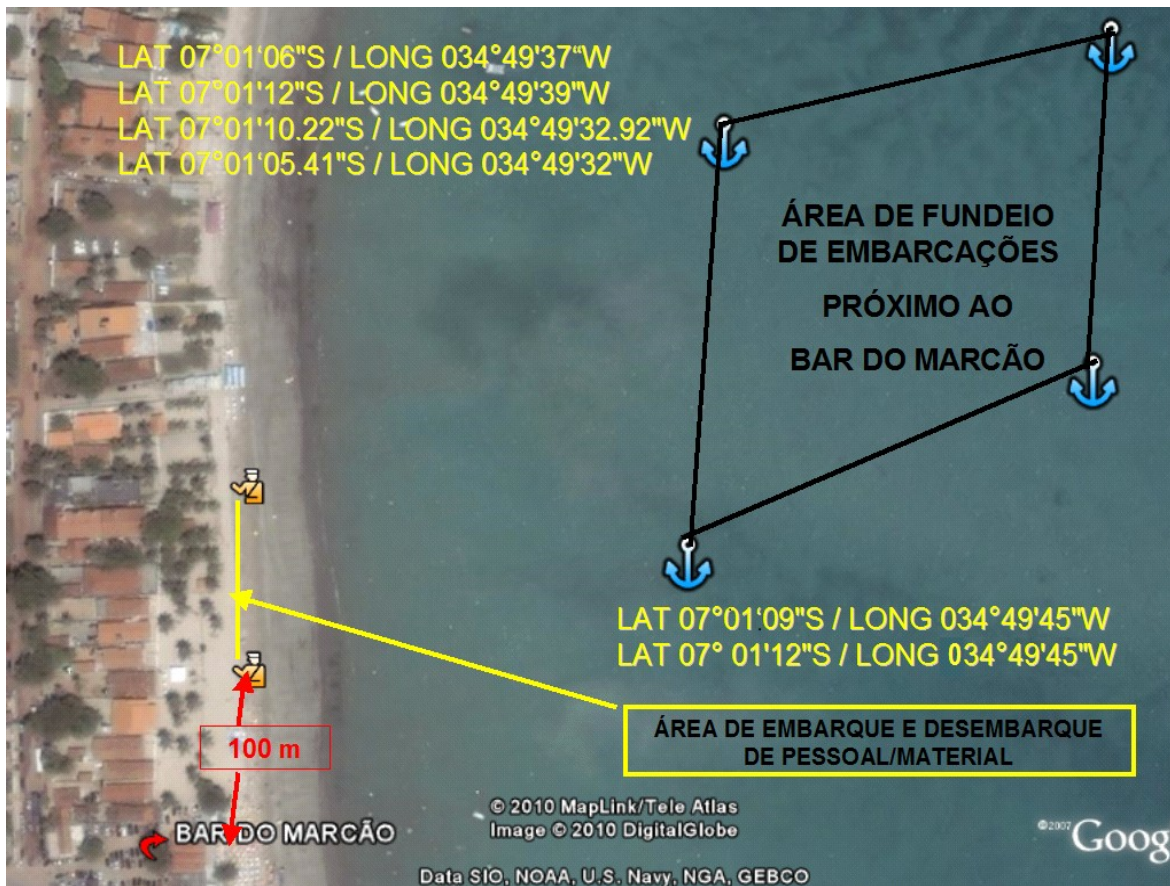




ÁREA DE EMBARQUE E DESEMBARQUE DE
PESSOAL/MATERIAL E ÁREA DE FUNDEIO







NOME DO IATE CLUBE OU MARINA*Name of the club or marina*

PLANO DE NAVEGAÇÃO

Float Plan

NOME DO COMANDANTE:

Name of the Skipper:NOME DA EMBARCAÇÃO: _____ TIPO: _____
Vessel Name of the boat (Type)NÚMERO DE INSCRIÇÃO: _____
Inscription NumberDESTINO DA EMBARCAÇÃO: _____
Vessel DestinationHORA DE SAÍDA: _____ PREVISÃO DE CHEGADA: _____
Time of departure / Estimate time of arrivalNÚMERO DE PESSOAS A BORDO: ADULTOS: _____ CRIANÇAS: _____
Number of persons on board (Adults) (Children)TELEFONE CELULAR: _____ DATA: ____/____/____
Cellular PhoneTELEFONE PESSOA EM TERRA (PARENTE/AMIGO): _____
Relative or Friend Cellular Phone or Phone Number

LISTA DE VERIFICAÇÃO (Check List)		SIM (yes)	NÃO (no)	N/A
01	Verificar se o nível de combustível é o suficiente para a navegação. Check fuel amount			
02	Verificar as luzes de navegação Test navigation lights			
03	Verificar validade e as condições de uso do extintor de incêndio Check the fire extinguishers(Fully Charged)			
04	Verificar o funcionamento da bomba de esgoto Test the bilge-pump			
05	Verificar a colocação correta do bujão da embarcação Ensure boat plug is properly installed			
06	Verificar se a âncora se encontra pronta para uso Ensure anchor is ready for use			

07	Verificar se há coletes salva-vidas suficiente para todos a bordo Check that all life jackets fit properly (one for each person on board)			
08	Verificar os Avisos aos Navegantes e/ou Aviso de Mau Tempo Check the Notices to Mariners and/or Weather Forecast.			
09	Verificar a documentação da embarcação e habilitação do condutor (originais) Check the original documents of the boat and crew (photocopy not acceptable)			
10	Verificar boias salva-vidas com cabo guia (18m) Check life buoys fit properly			

Comandante da Embarcação

Skipper

Independente do disposto neste Plano de Navegação, é responsabilidade do Comandante dotar sua embarcação com equipamentos de salvatagem e segurança compatíveis com a singradura que irá empreender e número de pessoas a bordo.

I am aware that it is my responsibility to have on board the safety and life saving equipments compatible with the trip I will undertake and the number of persons on board.

COMUNICADO DE PRESENÇA EM AULA PRÁTICA

ENTIDADE NÁUTICA:

AULA PRÁTICA LANCH/MOTO AQUÁTICA (RELAÇÃO GERAL)

NOME	CPF	TELEFONE	ASSINATURA

Proprietário/Gerente da Escola Náutica

MODELO DE E-MAIL PARA AUTORIZAÇÃO DA CAPITANIA DOS PORTOS

AUTORIZAÇÃO PARA FORMAÇÃO DE TURMA PARA AULA PRÁTICA DE LANCH/MOTO
AQUÁTICA
ENTIDADE NÁUTICA:

SOLICITO A V. Sa. AUTORIZAR A FORMAÇÃO DA TURMA ABAIXO RELACIONADA PARA EXECUÇÃO
DE AULAS PRÁTICAS DE MOTO AQUÁTICA/LANCHA NO DIA ____/____/____.

DATA: ____/____/____ - HORA: ____:____h

NOME	CPF	TELEFONE	INSTRUTOR/CHA

NOME
PROPRIETÁRIO/INSTRUTOR
IDENTIDADE
CPF

Posto
Capitão dos Portos
ASSINADO DIGITALMENTE

ATESTADO DE TREINAMENTO PARA MOTONAUTAS

Atesto, para os efeitos de Habilitação de Motonauta, que o(a) Sr.(a.)

_____, CPF nº _____

cumpriu por _____ hora(s) de treinamento prático em moto aquática junto à
_____ (no mínimo 3 horas)

_____ (nome do estabelecimento de treinamento náutico)

ou tendo o(a) Sr.(a). _____ como
Instrutor.

(nome da pessoa física cadastrada na CP)

Nome: _____
(responsável pelo estabelecimento de treinamento náutico ou pessoa física cadastrados na CP/DL/AG)

Identidade nº: _____ Órgão Emissor: _____ Data de emissão: _____

CPF: _____ Nº da CHA/CIR (se Amador/Aquaviário): _____

Local e data: _____, _____ de _____ de _____.

Assinatura do responsável/pessoa física: _____.

OBS: A apresentação de informações inverídicas poderá acarretar no cancelamento da inscrição do candidato, sujeitando, ainda, o responsável do Estabelecimento de Treinamento Náutico, o Coordenador Técnico de Ensino e o Instrutor, às sanções administrativas, cíveis ou penais previstas em Lei.

PLANO DE TREINAMENTO						
Data	Tipo de treinamento	Duração	Nome do instrutor	Habilitação do Instrutor	Nº da CHA ou do Documento comprobatório do Instrutor	Assinatura do Instrutor
	Limites operacionais do equipamento					
	Técnicas de pilotagem					
	Cumprimento do RIPEAM					
	Regras para saída e aproximação segura das praias					
	Cumprimento das áreas seletivas para navegação e situações de emergência					
	Outros					
TOTAL						

Obs.: a inscrição para o exame de Motonauta só será aceita mediante a apresentação desta Declaração com firma reconhecida.

ATESTADO DE TREINAMENTO NÁUTICO PARA ARRAIS-AMADOR

Atesto, para os efeitos de habilitação de Arrais-Amador, que o(a) Sr.(a.)

_____, CPF nº _____
cumpru por _____ hora(s) de treinamento teórico e prático em embarcação de
(no mínimo 6 horas)
esporte/ou recreio junto à _____
(nome do estabelecimento de treinamento náutico)
ou tendo o(a) Sr(a). _____ como
Instrutor.
(nome da pessoa física cadastrada na CP)

Nome: _____
(responsável pelo estabelecimento de treinamento náutico ou pessoa física cadastrados na CP/DL/AG)

Identidade nº: _____ Orgão Emissor: _____ Data de emissão: _____

CPF: _____ N° da CHA/CIR (se Amador/Aquaviário): _____

Local e data: _____, _____ de _____ de _____.

Assinatura do responsável/pessoa física: _____.

OBS: A apresentação de informações inverídicas poderá acarretar no cancelamento da inscrição do candidato, sujeitando, ainda, o responsável do Estabelecimento de Treinamento Náutico, o Coordenador Técnico de Ensino e o Instrutor, às sanções administrativas, cíveis ou penais previstas em Lei.

CONTROLE DE EMBARQUE								
Data	Nome da embarcação	Número de inscrição da embarcação	Duração do embarque	Nome do instrutor	Habilitação do instrutor	Número da CHA	Rubrica do instrutor	Programa do item 3.1 do Anexo 5-A

OBS.: 1 - A inscrição para o exame de Arrais-Amador só será aceita mediante a apresentação deste Atestado com firma reconhecida.

2 - Poderão ser apresentados quantos atestados forem necessários, de modo a comprovar o cumprimento das seis horas de embarque.

3 - Para emissão deste Atestado será necessário constar no controle de embarque os itens o programa do item 3.1 Anexo 5-A cumpridos durante o(s) período(s) de embarque.

**FORMULÁRIO DE COMUNICAÇÃO INICIAL DO INCIDENTE ENVOLVENDO PERDA OU PERDA
PROVÁVEL DE MERCADORIAS PERIGOSAS**

COMUNICAÇÃO DO INCIDENTE

I- Identificação da Instalação que originou o incidente:

Nome da Instalação:

() Sem condições de Informar

II- Data e hora da primeira observação:

Hora:

Dia/mês/ano:

III- Data e hora estimadas do incidente:

Hora:

Dia/mês/ano:

IV- Localização geográfica do incidente:

Latitude:

Longitude:

V- Mercadoria perdida

Tipo de Mercadoria e seu nome técnico:

Número Identificador UN (Número das Nações Unidas):

Quantidade Estimada:

VI- Causa Provável do incidente:

() Sem condições de informar

VII- Situação Atual do Incidente:

() paralisado () não paralisado () sem condições de informar

VIII- Ações Iniciais que foram tomadas:

() Acionado Plano de Emergência Individual () Outras Providências

() Sem evidência de ação ou providência até o momento

IX- Data e hora da Comunicação:

Hora:

Dia/mês/ano:

X - Identificação do Comunicante:

Nome Completo:

Cargo/ emprego/ função:

XI- Outras informações julgadas pertinentes:

Assinatura:

MARINHA DO BRASIL
CAPITANIA DOS PORTOS DA PARAÍBA

INSTRUÇÕES DE USO DO COLETE SALVA VIDAS



Desamarre os cintos, superior e inferior, livrando completamente este último do passador direito do salva-vidas.



Seperare os flutuadores, enfie a cabeça entre os mesmos puxando o salva-vidas para baixo até senti-lo acomodar-se à nuca.



Passe a parte solta do cinto inferior por trás das costas e atravesse-o pelo passador.



Por fim, amarre os cintos, primeiro o inferior, depois o superior, pressionando até os gomos se encontrarem.

MODELO DA PLACA INDICATIVA DE LOTAÇÃO

0,60 m

_____ NOME DA EMBARCAÇÃO NÚMERO DE INSCRIÇÃO: _____ TELEFONE DA EMPRESA/PROPRIETÁRIO: _____
De acordo com as Normas da Capitania dos Portos, comunicamos: 1. CAPACIDADE DA EMBARCAÇÃO: -TRIPULAÇÃO: XX TRIPULANTES -CONVÉS PRINCIPAL: XX PASSAGEIROS -CONVÉS SUPERIOR: XX PASSAGEIROS -CAPACIDADE TOTAL: XX PASSAGEIROS 2. TELEFONES DA CAPITANIA DOS PORTOS: -PLANTÃO: (83) 3241-2805 -DISQUE SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO: 0800 281 3071 -EMERGÊNCIAS MARÍTIMAS: 185 (SALVAMAR NORDESTE) -WhatsApp (DENÚNCIA): (83) 99302-9294 3. OUVIDORIA DA CAPITANIA DOS PORTOS: <u>ouvidoria@cpcb.mar.mil.br</u>

Observações: Esta placa deverá se afixada nas embarcações em local visível aos passageiros. As embarcações classificadas para Apoio ao Turismo deverão afixar a referida placa nos idiomas português e inglês.

**REQUISITOS A SEREM OBSERVADOS DURANTE O PROGRAMA MÍNIMO DE
QUALIFICAÇÃO DE PRATICANTE DE PRÁTICO NA ZP _____**

Nome do Praticante de Prático _____

Treinamento do período de ____/____/____ a ____/____/____

Qualificação no período de ____/____/____ a ____/____/____

FASE DE TREINAMENTO			
Item	Especificação dos Requisitos	Data do Término	Carimbo e rubrica que atesta a execução
T-1	Visitar e conhecer as atividades do Setor de Segurança do Tráfego Aquaviário da Capitania dos Portos, no que se refere ao controle da atividade de praticagem, normas do tráfego e permanência e emprego de rebocadores. Duração: ____ dias		
T-2	Conhecer, detalhadamente, os procedimentos operacionais de coordenação do tráfego da Estação de Praticagem, bem como todos os seus procedimentos administrativos. Duração: ____ meses		
T-3	Visitar todas as instalações portuárias e Terminais e seus controles operacionais de comunicação com navios. Duração: ____ meses		
T-4	Conhecer, detalhadamente, as silhuetas da costa, altos fundos, ilhas, nomes de canais e estreitos, inclusive passagens normais de navegação e situações normativas em manobras de emergência. Duração: ____ meses		
T-5	Conhecer, detalhadamente, nomes e locais dos portos, terminais e atracadouros, suas manobras de atração, inclusive as limitações em		

	emergências e em condições meteorológicas e de correntes desfavoráveis. Duração: _____ meses		
T-6	Conhecer, detalhadamente, nomes e características de faróis e faróletes, seus alcances e arco de visibilidade, profundidades da zona de praticagem e o uso de equipamento de sondagem. Duração: _____ meses		
T-7	Conhecer, detalhadamente, os pontos de referência que permitam efetuar a navegação, tanto de entrada como de saída, exclusivamente por rumos práticos. Duração: _____ meses		
T-8	Acompanhar manobras de praticagem a bordo de rebocadores de forma a conhecer suas operações, limitações e precauções necessárias e também seus sistemas de comunicações (VHF, sonoro e visual), duas manobras por classe de rebocador. Duração: _____ semana		
FASE DE TREINAMENTO			
Item	Especificação dos Requisitos	Data do Término	Carimbo e rubrica que atesta a execução
T-9	Observar manobras de atracação, desatracação e fundeio, tanto no período diurno como no noturno, efetuadas por Práticos habilitados para cada um dos trechos, berços ou terminais da Zona de Praticagem: total de _____ manobras: _____ diurnas e _____ noturnas		
T-10	Observar singraduras de entrada e saída, tanto no período diurno como noturno, conduzidas por Prático habilitado para a Zona de Praticagem: total de _____ manobras: _____ diurnas e _____ noturnas.		

Observações:

- 1) O item 2 poderá ser efetuado concomitantemente com os itens da fase de treinamento;
- 2) Os itens 4, 5, 6 e 7 poderão ser efetuados concomitantemente; e

- 3) Os itens 9 e 10 serão efetuados concomitantemente e o Praticante de Prático deverá observar manobras conduzidas por todos os Práticos habilitados para a Zona de Praticagem _____.

FASE DE QUALIFICAÇÃO			
Item	Especificação dos Requisitos	Data do Término	Carimbo e rubrica que atesta a execução
Q-1	Executar manobra de entrada e atracação ou fundeio, tanto no período diurno quanto no noturno (50% em cada período), acompanhadas por um Prático habilitado (Prático da Manobra). Para cada trecho, berço ou terminal da Zona de Praticagem _____ o mínimo de _____ manobras.		
Q-2	Executar manobras de desatracação ou suspender e saída, tanto no período diurno como noturno (50% em cada período), acompanhados por um Prático de Manobra. Para cada trecho, berço ou terminal da Zona de _____ Praticagem _____ o mínimo de _____ manobras.		

Observações:

- 1) Sempre que possível, o Praticante de Prático deverá executar, pelo menos 40% das manobras constantes do item Q-1, em condições meteorológicas desfavoráveis;
- 2) A distribuição de manobras para cada trecho, berço ou terminal deverá ser feita, de acordo com a necessidade para permitir uma boa qualificação do Praticante de Prático; e
- 3) O Praticante de Prático deverá executar as manobras constantes dos itens Q-1 e Q-2 acompanhado por um dos Práticos habilitados para a Zona de Praticagem correspondente. Deverá ser acompanhado, ao longo da fase de qualificação, por todos os Práticos habilitados na Zona de Praticagem.

RELATÓRIO DE MANOBRA COM PRATICANTE DE PRÁTICO

Data: ____/____/____

		DADOS DA MANOBRA			
Nome do Praticante de Prático:					
Nome do Prático da Manobra:					
Nome do navio:		Calado médio:			
Local:					
Data-hora do início ____ : ____		Data-hora do término ____ : ____			
Atracação	Desatracação	BE	BB	Fundear	Suspender
Preamar: hora ____ : ____ altura: ____ : ____ m		Baixa-mar: ____ : ____ altura: ____ : ____ m			
Vento:					
Rebocadores utilizados:					

FASES DA MANOBRA	GRAU
Navegação de Praticagem	
Manobra da Embarcação e serviços correlatos às fainas de fundear, suspender, atracar, desatracar e mudar de fundeadouro.	
Manobra com Rebocadores.	
Serviço de Amarração e Desamarração.	
Conhecimento das ordens de manobra e conversação técnica em idioma Inglês.	
RESULTADO FINAL	
OCORRÊNCIAS DIVERSAS	

		Manobra Acompanhada			Manobra Executada				
					CIENTE:				
Assinatura do Prático Titular			Assinatura do Praticante de Prático						

CAPITANIA DOS PORTOS DA PARAÍBA

QUADRO-RESUMO MENSAL DE MANOBRAS POR PRATICANTE DE PRÁTICO EM ESTÁGIO DE QUALIFICAÇÃO

NOME:				MÊS: / /			PÁGINA: / /					
DATA-	DATA-		TIPO DE				PRÁTI	RESULTADO				
HORA	HORA	LOCAL	MANOBRA/B	NAVIO	TAB	CALADO	CO					
						MÉDIO	TITUL	FINAL				
INÍCIO	TÉRMINO		ORDO				AR					

Manobra Acompanhada ()

Manobra Executada ()

CIENTE:

Assinatura do Prático Monitor

Assinatura do Praticante de Prático

DECLARAÇÃO DE AVALIAÇÃO SATISFATÓRIA EM PROGRAMA DE QUALIFICAÇÃO DE PRATICANTE DE PRÁTICO

Declaro, para fim de solicitação do Exame de Habilitação para Prático, que o Praticante de Prático _____, CIR nº _____, da ZP _____, cumpriu junto a esta Entidade de Praticagem o Programa de Qualificação de Praticante de Prático, em conformidade com o previsto nas Normas da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem

– NORMAM-12/DPC e nas NPCP/NPCF, sendo seu desempenho avaliado como satisfatório, estando apto a solicitar o Exame de Habilitação para a Prático.

Assinatura do Representante Legal da Entidade de Praticagem

EXAME ORAL PARA PRÁTICO

AVALIAÇÃO GERAL		MÉDIA DOS GRAUS
1 -	NAVEGAÇÃO DE PRATICAGEM	()
2 -	MANOBRA DE EMBARCAÇÃO E SERVIÇOS CORRELATOS ÀS FAÍNAS DE FUNDEAR, SUSPENDER, ATRACAR, DESATRACAR E MUDAR DE FUNDEADOURO.	()
3 -	MANOBRA COM REBOCADORES.	()
4 -	SERVIÇO DE AMARRAÇÃO E DESAMARRAÇÃO.	()
5 -	CONHECIMENTO DE ORDENS DE MANOBRA E CONVERSAÇÃO TÉCNICA EM IDIOMA INGLÊS.	()

OBS.: Os graus de avaliação devem variar de zero a dez. Não serão atribuídos graus para manobras não realizadas.

MÉDIA GERAL:	()		
APROVADO:	()	REPROVADO:	()

COMENTÁRIOS: _____

BANCA:

CAPITANIA DOS PORTOS DA PARAÍBA

MANOBRAS PREVISTAS
(ZP-8)

CABEDELO

MANOBRAS	LOCAL
ATRACAÇÃO	CAIS COMERCIAL OU TERMINAL
DESATRACAÇÃO	CAIS COMERCIAL OU TERMINAL
FUNDEIO/SUSPENDER	FUNDEADOUROS DA ÁREA
FUNDEIO/SUSPENDER	FUNDEADOUROS DA ÁREA

OBS.:

- 1) Todas as manobras só serão válidas quando precedidas de uma navegação de praticagem ou complementadas por esta.
- 2) Pelo menos uma das manobras deverá ser realizadas no período noturno.
- 3) Quando a atracação for realizada em cais comercial a desatracação obrigatoriamente será efetuada de terminal e vice-versa.

DECÁLOGO DE SEGURANÇA

1 - VIGIE O NAVIO E A CARGA

É dever de todo Comandante zelar pela carga e adotar as medidas de precaução para a completa segurança do navio, bem como das atividades nele desenvolvidas, exercidas pela tripulação ou outras pessoas a bordo, sob pena de infração prevista na Regulamentação da Lei nº 9.537/97 (LESTA) e nas normas emitidas pela AM. Toda a tripulação deverá cooperar na vigilância, em seu próprio interesse, comunicando ao Oficial de Quarto qualquer atividade suspeita.

2 - ILUMINE O NAVIO E SEU COSTADO

Mantenha o navio iluminado, principalmente o costado do lado do mar e convés em toda a extensão, com refletores de grande potência. A má visibilidade dificulta a ação de fiscalização, constituindo-se em fator favorável às atividades ilícitas. Não se esqueça do preconizado pelas regras dois e trinta do RIPEAM.

3 - ESTABELEÇA COMUNICAÇÕES PARA APOIO EXTERNO

Instale, sempre que possível, uma linha telefônica que seja de fácil acesso ao vigia ou tripulante de serviço. As AP mantêm um serviço permanente de combate à criminalidade. Peça auxílio pelo telefone.

Lembre-se ainda que (relacione as estações que estão em escuta permanente em VHF - Canal 16). Estas estações poderão encaminhar o pedido de auxílio às autoridades competentes.

4 - CONTROLE OS ACESSOS À CARGA E AOS COMPARTIMENTOS HABITÁVEIS

A Câmara do Comandante é um dos principais objetivos dos assaltantes que buscam dinheiro e as chaves-mestra dos demais compartimentos habitáveis, para realizarem saques de objetos de valor de uso pessoal da tripulação e equipamentos náuticos existentes no passadiço. Os camarotes e demais compartimentos habitáveis devem ser mantidos trancados à chave, sempre que seus ocupantes se encontrarem ausentes.

A carga só será, normalmente, objeto de roubo ou furto se os marginais tiverem conhecimento prévio do seu conteúdo, por meio de informações colhidas por pessoas inescrupulosas que têm acesso ao conhecimento de embarque, ou mesmo por contatos prévios da prostituição com os tripulantes. Procure estivar os contêineres com cargas valiosas de forma a obstruir os seus tampões de acesso. Isole os meios de acesso ao navio e, também, os acessos às suas áreas internas, criando uma única via de entrada e saída pelo portaló, garantindo seu controle pelo vigia ali postado.

5 - MANTENHA AS VIGIAS FECHADAS

Vigias abertas podem constituir-se em fácil acesso a hábeis malfeitores: deixe-as fechadas com os grampos passados sempre que se ausentar. Procure manter, também, os acessos às áreas internas trancados, garantindo o controle de entrada e saída por meio do vigia de portaló.

6 - NÃO DEIXE OBJETOS DE VALOR EXPOSTOS

Procure reduzir as oportunidades de roubo, removendo todos os equipamentos portáteis que não estejam em uso, para seus locais de guarda. Objetos de valor expostos estimulam a prática de furto por “oportunidade”; guarde-os em local trancado e seguro.

7 - MANTENHA AS ESCADAS RECOLHIDAS

Nos fundeadouros e no porto, dificulte o acesso mantendo içadas as escadas de portaló e de quebra-peito. No porto, somente deixe arriada a escada de portaló pelo bordo do cais.

8 - EM CASO DE ASSALTO

- I - não hesite em soar o sinal de alarme geral do navio em caso de ameaça de assalto;
- II - procure manter iluminação adequada para ofuscar permanentemente os oponentes, no caso de tentativa de subida de estranhos pelo costado;
- III - acione o alarme, através de contato rádio VHF - Canal 16, para os navios das proximidades e para o sistema de escuta permanente das autoridades de terra (citar a estrutura existente no Porto). A eficácia de socorro pela Polícia Federal depende do alarme antecipado;
- IV - usar alarmes sonoros com apitos intermitentes e visuais como holofotes e sinalizadores náuticos;
- V - se adequado, para proteger as vidas de bordo, e sob inteira responsabilidade do Comandante, use medidas para repelir a abordagem, como holofotes de grande potência para ofuscamento dos agressores ou mesmo guarnecendo jatos d'água ou sinalizadores náuticos contra áreas de abordagem; e
- VI - não realizar atos de heroísmo.

9 - MANTENHA OS VIGIAS CONTRATADOS SOB CONTROLE DO OFICIAL DE QUARTO

Exija um bom serviço dos vigias. Faça-os identificar todo o pessoal que entra e sai do navio. Recomende que a tripulação colabore com o controle. Não permita que o vigia se ausente do portaló, salvo se substituído por outro vigia ou tripulante.

10 - COMUNIQUE À POLÍCIA FEDERAL QUALQUER OCORRÊNCIA RELATIVA A FURTO, ROUBO OU ASSALTO

As ocorrências envolvendo roubo ou assalto, tanto de carga quanto dos valores e objetos do navio ou tripulantes, devem ser comunicadas ao Departamento de Polícia Federal para as providências legais pertinentes.

Essas informações possibilitarão, ainda, o estudo das medidas a serem adotadas para prevenção e combate a esses crimes, contribuindo para a garantia da segurança da tripulação e do navio.

**INFORMAÇÕES A SEREM DISSEMINADAS PELOS CONDUTORES DE EMBARCAÇÕES DE TURISMO
NÁUTICO SOBRE O CORRETO DESCARTE DO LIXO**

“ BOM DIA (TARDE), SENHORES PASSAGEIROS.
ESTA EMBARCAÇÃO CONTA COM LIXEIRAS DISPOSTAS NO CONVÉS DA EMBARCAÇÃO PARA O
CORRETO DESCARTE DE RESÍDUOS. O DESCARTE DE LIXO EM ÁREA DE PRESERVAÇÃO AMBIENTAL
ESTA SUJEITO A SANÇÕES PENAIS E ADMINISTRATIVAS”.

- MAR LIMPO É VIDA -

ESCALA BEAUFORT DE FORÇA DOS VENTOS

FON

Escala Beaufort de Força de Vento						
Escala	Velocidade média		Velocidades limites		Nomenclatura	
	ms ⁻¹	nós (knots)	ms ⁻¹	nós (knots)	português	inglês
0	0	0	<1	<1	Calmaria	Calm
1	1	2	1 – 2	1 – 3	Bafagem	Light Air
2	3	5	2 – 4	4 – 6	Aragem	Light Breeze
3	5	9	4 – 6	7 – 10	Fraco	Gentle Breeze
4	7	13	6 – 9	11 – 16	Moderado	Moderate Breeze
5	10	19	9 – 11	17 – 21	Fresco	Fresh Breeze
6	12	24	11 – 14	22 – 27	Muito Fresco	Strong Breeze
7	15	30	14 – 17	28 – 33	Forte	Near Gale
8	19	37	17 – 21	34 – 40	Muito Forte	Gale
9	23	44	21 – 25	41 – 47	Duro	Severe Gale
10	27	52	25 – 29	48 – 55	Muito Duro	Storm
11	31	60	29 – 33	56 – 63	Tempestuoso	Violent Storm
12	-	-	33 +	64 +	Furacão	Hurricane

TE: FONTE:CPTEC/INPE

ESCALA DOUGLAS DO ESTADO DO MAR



MARINHA DO BRASIL

CENTRO DE HIDROGRAFIA DA MARINHA

Escala Douglas do Estado do Mar

Código	Altura (metros)	Descrição	Descrição (Inglês)
0	0	Calmo (sem ondas)	Calm (glassy)
1	0 – 0,1	Encrespado	Calm (rippled)
2	0,1 – 0,5	Suave	Smooth
3	0,5 – 1,25	Fraco	Slight
4	1,25 – 2,5	Moderado	Moderate
5	2,5 – 4,0	Grosso	Rough
6	4,0 – 6,0	Muito Grosso	Very rough
7	6,0 – 9,0	Alto	High
8	9,0 – 14,0	Muito Alto	Very High
9	> 14,0	Fenomenal	Phenomenal

FONTE: CHM-MB

**CAPITANIA DOS PORTOS DA PARAÍBA
MANOBRA EXPERIMENTAL**

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 220 metros e boca de 40 metros.

II - MANOBRAS EXPERIMENTAIS

Alterar os parâmetros operacionais, excepcionalmente, para a realização de manobras experimentais de Navios-tipo simulados no TPN/USP, em abril de 2024, para atracação e desatracação nos berços 101, 103/105 e 107 do Porto de Cabedelo, no período diurno e noturno. Obedecendo às seguintes condicionantes:

a) Manobras diurnas e noturnas de navios-tipo com as seguintes dimensões máximas:

1) Tanker / Granel:

LOA: 210 metros

Boca: 40 metros

Calado: 11 metros

2) Container:

LOA: 210 metros

Boca: 40 metros

Calado: 11 metros

3) Ro-Ro:

LOA: 215 metros

Boca: 32 metros

Calado: 9,5 metros;

b) As manobras experimentais de atracação e desatracação serão realizadas inicialmente no período diurno, para posteriormente serem realizadas no período noturno;

c) Utilizar dois (02) rebocadores do tipo azimutal, em prol da segurança, sendo um com no mínimo 45 toneladas de tração estática (BP) e o outro com no mínimo 35 toneladas de tração estática;

d) Limite máximo de altura das ondas 2,0 m e/ou intensidade de ventos para início das manobras até 20 nós, sendo o patamar de 25 nós, o máximo para a condução das manobras;

e) Visibilidade superior a duas milhas náuticas;

f) Ausência de chuva intermitente ou nevoeiro que possam reduzir a visibilidade para menos de duas milhas náuticas;

g) A folga abaixo da quilha equivalente a 2,0 metros;

h) As manobras só poderão ser realizadas com a sinalização náutica e balizamento do canal de acesso e bacia de evolução funcionando sem restrições;

i) As manobras experimentais com calado superior a 9,14 metros deverão ser realizadas com o emprego de dois práticos a bordo;

j) 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;

k) Para as manobras com navios de calado acima de 9,14 metros, serão realizadas, preferencialmente, próximo ao estofo de maré cheia, para aproveitar a máxima coluna d'água e a menor velocidade da corrente de maré.

Objetivo:

O plano de RAMP-UP visa garantir a segurança e a eficiência das manobras no canal de acesso ao porto para navios com calado progressivo, até o máximo recomendado de 11 metros. O programa será executado por práticos qualificados e terá como objetivo avaliar as condições seguras do canal de acesso para manobras com diferentes calados.

Duração:

O RAMP-UP será conduzido até que todos os práticos envolvidos no processo estejam devidamente qualificados e o canal seja considerado seguro para manobras de navios com calado de até 11 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 da referência a;
- 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 estofo 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 0503 da referência c.

2. Calados e Condições das Manobras:

O plano será executado em etapas, com diferentes condições de calado e sob critérios rigorosos de segurança:

2.1) Até 9,14 metros de calado: Manobras diurnas, objetivando a familiarização dos Práticos ao novo balizamento do canal de acesso, até que se alcance o mínimo de duas (02) manobras de atracação e duas (02) de desatracação, sendo, pelo menos, uma (1) manobra para cada Navio-tipo testado no TPN/USP, por Prático;

2.2) Acima de 9,14 até 10,0 metros de calado: Manobras diurnas, obrigatoriamente, com um segundo prático a bordo, de acordo com o cumprimento da etapa anterior, até que se alcance o mínimo de duas (02) manobras de atracação e duas (02) de desatracação, sendo, pelo menos, uma (1) manobra para cada Navio-tipo testado no TPN/USP, por Prático. Ao final desse período, deverá ser realizada uma reunião de avaliação entre o Agente da Autoridade Marítima (AAM) e o RUSP, a fim de avaliar se as manobras realizadas atendem aos critérios de segurança;

2.3) Acima de 10,0 até 11 metros de calado: Manobras diurnas, obrigatoriamente, com um segundo prático a bordo, até que se alcance o mínimo de duas (02) manobras de atracação e duas (02) de desatracação, sendo, pelo menos, uma (1) manobra para cada Navio-tipo testado no TPN/USP, por Prático. Ao final desse período, deverá ser realizada uma reunião de avaliação entre o AAM e o RUSP, a fim de avaliar se as manobras realizadas atendem aos critérios de segurança.

3. Critérios Específicos para Calado de 11 metros:

Calado de 11 metros: Manobras de navios com calado de 11 metros só poderão ser realizadas quando ocorrer maré superior a 2,0 metros.

4. Participação dos Práticos:

Com o objetivo de reduzir os riscos de incidentes ou acidentes, os práticos que participaram das simulações no TPN-USP e do Estudo de Avaliação de Riscos (LabRisco) serão os responsáveis pelas manobras experimentais, ou seja, serão os responsáveis pela primeira manobra em cada nova faixa de calado.

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**”. Após o fim do RAMP-UP, será obrigatório o embarque de um segundo prático para auxiliar na condução da manobra noturna, conforme previsto do item 0503 da referência c.

6. Uso de PPU (Portable Pilot Unit):

Recomenda-se o uso de PPU nas manobras de atracação, desatracação e singradura, para garantir precisão e controle adicional nas manobras.

7. Limites e Recomendações para Atracação:

O calado máximo recomendado para os berços 101, 105 e 107 será de 11 metros, conforme previamente estipulado.

8. Metas de Qualificação:

8.1) Todos os práticos deverão ser qualificados com um mínimo de 24 manobras, sendo seis (06) manobras de atracação e seis (06) manobras de desatracação, no período diurno e seis (06) manobras de atracação e seis (06) manobras de desatracação no período noturno, progressivamente, com o aumento do calado nas manobras.

8.2) A qualificação completa será revisada após o cumprimento de todas as etapas do RAMP-UP, com base nos relatórios detalhados das manobras por faixas de calado. Este plano de RAMP-UP visa garantir a segurança durante o processo de transição para o uso de navios com calados maiores em relação ao limite máximo atualmente empregado de 9,14 m, mantendo as melhores práticas de navegação e segurança no porto.

8.3) Na hipótese de não ocorrer manobra com determinado tipo de navio, as demais qualificações seguirão normalmente, observando-se o cumprimento mínimo de manobras de atracação e desatracação previsto no item 2, em cada faixa de calado.

IV – ETAPAS E CONDIÇÕES DE MANOBRA

A qualificação do navio-tipo será considerada concluída após a realização satisfatória de todas as manobras previstas no item 2, tanto em condições diurnas quanto noturnas, nas faixas de calado especificadas. Uma vez qualificada, a embarcação estará apta a operar sem restrições em sua faixa de operação nominal.