



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete Deputada Benedita da Silva

Emenda Aditiva Nº de 2025

(Da Dep. Benedita da Silva)

Emenda ao texto do Projeto de Lei 733 de 2025, que “dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências”.

Acrescente-se, onde couber, o seguinte texto ao PL 733/2025:

CAPÍTULO I – DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Este Projeto estabelece a obrigatoriedade de implementação de: (i) Sistema Comunitário Portuário (Port Community System – PCS), (ii) Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações (VTMIS), e (iii) medidas de segurança portuária em conformidade com o Código Internacional de Proteção de Navios e Instalações Portuárias (Código ISPS), em todos os portos públicos e privados sob jurisdição nacional. Tais sistemas e medidas visam integrar os agentes da cadeia logística portuária e marítima, automatizar processos, reduzir a burocracia e aumentar a transparência, bem como fortalecer a segurança da navegação, a proteção ambiental e a salvaguarda de pessoas, mercadorias e embarcações.

Art. 2º A aplicação desta Lei obedecerá aos princípios da sustentabilidade ambiental, da proteção da vida humana, da eficiência energética e da promoção da economia circular. As autoridades e operadores portuários deverão pautar a implementação dos sistemas em tecnologias e práticas que minimizem impactos ambientais, privilegiem a segurança da vida humana e a eficiência no uso de recursos, fomentando a reutilização e a redução de desperdícios.

CAPÍTULO II – OBJETIVOS

Art. 3º São objetivos desta Lei:

I - Implementação Tecnológica Obrigatória: Tornar obrigatória a implantação do PCS e do VTMIS, bem como o cumprimento dos requisitos do Código ISPS, em todos os portos organizados, terminais privativos e demais instalações portuárias sob jurisdição nacional, modernizando a infraestrutura portuária de forma homogênea.

Câmara dos Deputados, Anexo IV, Gabinete 330 – Zona Cívico Administrativa –
Brasília/DF

Email: dep.beneditadasilva@camara.leg.br
Tel: (61) 3215-5330



Apresentação: 06/08/2025 16:54:44.930 - PL073325
EMC 6/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.6/2025





II - Integração de Sistemas e Órgãos: Garantir a integração e interoperabilidade entre os sistemas implantados (PCS, VTMS e sistemas de segurança) e os órgãos envolvidos nas operações portuárias – incluindo Receita Federal, autoridades sanitárias, marítimas, ambientais, policiais e demais – de modo a assegurar fluxo de informações unificado e em tempo real.

III - Digitalização e Automação Eficiente: Promover a digitalização dos processos e a automação das operações portuárias com base em tecnologias acessíveis e viáveis, evitando exigir soluções excessivamente complexas ou de alto custo (por exemplo, blockchain, salvo demonstração de viabilidade técnica e econômica).

IV - Sustentabilidade e Segurança Humanitária: Estabelecer como diretrizes das operações portuárias a sustentabilidade ambiental e a proteção da vida humana, incentivando práticas de redução de emissões, eficiência energética e economia circular em todas as etapas da cadeia logística. Os sistemas implantados devem contribuir para minimizar impactos ambientais e prevenir acidentes, em conformidade com acordos internacionais de proteção ambiental e segurança da vida no mar.

V - Reforço da Segurança e Conformidade Internacional: Reforçar a segurança de navios, mercadorias e pessoas nas áreas portuárias, elevando o nível de proteção física e cibernética de acordo com os parâmetros do Código ISPS e demais normas internacionais aplicáveis. Pretende-se aprimorar os controles de acesso, vigilância e resposta a incidentes, alinhando o Brasil às melhores práticas globais de segurança portuária.

CAPÍTULO III – DEFINIÇÕES

Art. 4º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I - Sistema Comunitário Portuário (Port Community System – PCS): plataforma eletrônica integrada que reúne e interliga informações e sistemas de todos os agentes do comércio marítimo e portuário, incluindo importadores, exportadores, operadores portuários, autoridades portuárias, órgãos fiscalizadores (aduana, vigilância sanitária etc.), agentes marítimos, armadores, terminais, entre outros. O PCS propicia um ambiente único de troca de dados da comunidade portuária, promovendo a interoperabilidade entre múltiplos sistemas e organizações, com objetivo de agilizar e tornar mais eficientes os processos de importação e exportação, reduzindo tempo e custos operacionais e eliminando burocracias redundantes.

II - Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações (VTMS): infraestrutura e conjunto de sistemas tecnológicos destinados ao monitoramento ativo e gestão do tráfego de navios nas áreas portuárias, vias navegáveis de acesso e zonas de fundeio. O VTMS é um sistema de auxílio eletrônico à navegação, concebido para ampliar a segurança da vida humana no mar, a segurança da navegação e a proteção do meio ambiente em áreas de intensa movimentação de embarcações ou com elevado risco de acidentes. Inclui equipamentos e softwares para vigilância eletrônica, coleta e disseminação de

Câmara dos Deputados, Anexo IV, Gabinete 330 – Zona Cívico Administrativa –
Brasília/DF

Email: dep.beneditadasilva@camara.leg.br
Tel: (61) 3215-5330





informações em tempo real sobre o tráfego aquaviário, contribuindo também para a eficiência logística do porto.

III - Código ISPS (International Ship and Port Facility Security Code): código internacional de segurança, adotado pela Organização Marítima Internacional (OMI) por meio de emendas à Convenção SOLAS, que estabelece um regime obrigatório de segurança marítima e portuária. O Código ISPS define requisitos e procedimentos para proteger navios e instalações portuárias contra ameaças deliberadas, por meio de cooperação entre governos, autoridades portuárias e setor privado, visando prevenir incidentes e assegurar capacidade de resposta a riscos na esfera portuária. No Brasil, o ISPS é implementado desde 2004, sendo de cumprimento obrigatório nos portos que recebem tráfego internacional, e está sujeito a aprimoramentos constantes para acompanhar a evolução das ameaças e tecnologias de segurança.

Parágrafo único: Outros termos técnicos empregados nesta Lei deverão ser interpretados conforme as definições estabelecidas pelas convenções e resoluções da OMI, bem como pelas normas internas correlatas (tais como NORMAM da Autoridade Marítima e resoluções da CONPORTOS), salvo disposição em contrário.

CAPÍTULO IV – REQUISITOS TÉCNICOS

Art. 5º (Requisitos do Sistema Comunitário Portuário – PCS): Cada porto abrangido por este Decreto deverá implementar um PCS que atenda, no mínimo, aos seguintes requisitos:

I. Cobertura Abrangente: O PCS deve abranger todos os atores e processos da comunidade portuária, permitindo a integração de dados em plataforma centralizada de domínio público ou privado. Isso inclui a conexão segura com os sistemas dos órgãos governamentais (aduanas, controle sanitário, imigração etc.) e dos agentes privados (operadores portuários, terminais, transportadores, agentes de carga, praticagem, etc.), formando uma rede comunitária de informações.

II. Funcionalidades Mínimas: O sistema deverá prover funcionalidades de rastreamento de cargas em tempo real (tracking) – permitindo a localização precisa de mercadorias no recinto portuário –, gestão dos meios de transporte e fluxos logísticos (por exemplo, agendamento de caminhões, controle de acessos de veículos e pessoas) e compartilhamento de dados operacionais relevantes. Deverá, ainda, contemplar módulos para troca eletrônica de documentação (manifestos, conhecimentos de embarque, autorizações, licenças), eliminando ou reduzindo drasticamente o uso de papel.

III. Interoperabilidade e Padrões: O PCS implementado deverá adotar padrões abertos de interoperabilidade, possibilitando a integração com outros sistemas portuários nacionais e internacionais. Deverão ser observadas as especificações técnicas e padrões nacionais definidos pelas autoridades competentes, incluindo aqueles a ser estabelecidos pela Comissão Nacional das Autoridades nos Portos –

Câmara dos Deputados, Anexo IV, Gabinete 330 – Zona Cívico Administrativa –
Brasília/DF

Email: dep.beneditadasilva@camara.leg.br
Tel: (61) 3215-5330





CONAPORTOS (ou equivalente), visando uniformidade na comunicação de dados, redução de custos de transação e maior eficiência operacional em todos os portos.

IV. Integração com Janela Única: A plataforma PCS deve ser integrada à Janela Única Portuária nacional (sistema “Porto Sem Papel”) e a outros sistemas governamentais correlatos já em operação, evitando duplicação de procedimentos. Os dados inseridos no PCS deverão alimentar, e ser alimentados, por esses sistemas legados de governo, de forma sincronizada e segura, garantindo que usuários forneçam informações uma única vez (single submission) e estas sejam compartilhadas com todos os entes que necessitem delas.

V. Transparência e Acesso Controlado: O sistema deverá possibilitar acesso controlado às informações em nível de usuário, assegurando que cada agente ou autoridade visualize os dados necessários à sua atuação, respeitando regras de confidencialidade e a legislação de proteção de dados. Estatísticas e informações agregadas de desempenho portuário deverão ser disponibilizadas para fins de transparência, planejamento e acompanhamento de políticas públicas, observados os limites de segurança.

VI. Escalabilidade e Adaptabilidade: A solução adotada para o PCS deve ser escalável e adaptável, permitindo a incorporação futura de novas funcionalidades ou módulos (por ex., marketplaces de serviços logísticos, sistemas de gestão ambiental, etc.), bem como ajustes para atender a mudanças regulatórias ou de procedimentos comerciais internacionais.

Art. 6º (Requisitos do Sistema VTMS): Todos os portos que operem tráfego aquaviário relevante (movimentação regular de embarcações de grande porte ou tráfego intenso) deverão dispor de um VTMS em funcionamento, cabendo à autoridade competente avaliar a necessidade e a abrangência em cada caso. O VTMS deverá atender aos seguintes requisitos mínimos:

I. Monitoramento Ativo 24/7: O sistema deve garantir a monitoração contínua e em tempo real do tráfego de embarcações nas áreas portuárias e de aproximação (canal de acesso, zona de fundeio, áreas de manobra), mediante uso de sensores e equipamentos apropriados. O objetivo primordial é assegurar a segurança da navegação, protegendo a vida humana no mar e o meio ambiente, especialmente em locais de intensa movimentação ou risco de acidentes de grandes proporções.

II. Componentes Essenciais: O VTMS deve integrar, pelo menos, os seguintes componentes tecnológicos essenciais:

a) Radares de vigilância portuária, capazes de identificar e rastrear em tempo real as embarcações na área de cobertura;

b) Sistema de Identificação Automática (AIS), para recepção e processamento das informações transmitidas pelos navios de maior porte (identificação, posição, rumo, velocidade, etc.);

c) Circuito Fechado de TV (CFTV) com câmeras de longo alcance e visão noturna, cobrindo pontos estratégicos (como canais de acesso, berços de atracação, áreas de fundeadoiro), a fim de permitir identificação visual e monitoramento das condições locais;

Câmara dos Deputados, Anexo IV, Gabinete 330 – Zona Cívico Administrativa –
Brasília/DF

Email: dep.beneditadasilva@camara.leg.br
Tel: (61) 3215-5330





d) Sensores meteorológicos e hidrológicos, que capturem dados climáticos (velocidade do vento, visibilidade, pressão, etc.) e oceanográficos (nível da maré, correntezas) em tempo real, fundamentais para a segurança das manobras;

e) Sistema de comunicações VHF dedicado, assegurando contato permanente entre o centro de controle do VTMS, as embarcações e outros usuários do tráfego aquaviário, conforme as práticas de radiocomunicação marítima;

f) Centro de Controle Operacional (CCO-VTMS) dotado de infraestrutura física e lógica para receber e integrar todas as informações coletadas pelos sensores remotos, onde operadores treinados possam supervisionar o tráfego e intervir quando necessário.

III. Capacitação e Operação: O VTMS deverá ser operado por pessoal devidamente habilitado e treinado em serviços de tráfego de embarcações (VTS). O Centro de Controle Operacional deve situar-se em local estratégico no porto, contando com redundância de sistemas e planos de contingência para garantir sua disponibilidade contínua. Devem ser seguidas as diretrizes da IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities) e da OMI relativas à qualificação de operadores e procedimentos operacionais do serviço VTS.

IV. Interação e Resposta a Incidentes: Em consonância com as resoluções internacionais aplicáveis, o sistema VTMS deve ter capacidade não apenas de monitorar, mas de interagir com o tráfego e responder de forma ágil a situações de risco dentro da área de VTS sob sua jurisdição. Isso inclui emitir alertas às embarcações (por exemplo, risco de colisão, condições meteorológicas adversas, restrições na via) e acionar protocolos de emergência em caso de incidentes (como encalhes, vazamentos de óleo, incêndios a bordo, etc.), em coordenação com outras autoridades competentes.

V. Integração Logística: O VTMS deve contribuir para a eficiência das operações portuárias, otimizando as manobras de entrada e saída de navios e o uso da infraestrutura aquaviária. Sempre que possível, o VTMS será integrado a outros sistemas de gestão portuária (incluindo o PCS e o sistema Porto Sem Papel), de forma a compartilhar informações úteis como horários estimados de atracação e desatracação, prioridades de atracação, gestão de berços e alocação de recursos (praticagem, rebocadores, etc.). O objetivo é reduzir tempos de espera, evitar conflitos de tráfego e melhorar a utilização dos recursos portuários, sem prejuízo da segurança.

VI. Normas Técnicas e Homologação: A implantação e operação do VTMS em cada porto deverão observar os requisitos técnicos e operacionais recomendados internacionalmente, em especial as Resoluções e Guias da OMI sobre Serviços de Tráfego de Embarcações (VTS) e a Recomendação V-128 da IALA, que trata do desempenho de equipamentos de VTS. No âmbito nacional, devem ser atendidas as normas da Autoridade Marítima (Marinha do Brasil) relativas à aprovação e homologação de sistemas VTS/VTMS – notadamente a NORMAM específica em vigor

Câmara dos Deputados, Anexo IV, Gabinete 330 – Zona Cívico Administrativa –
Brasília/DF

Email: dep.beneditadasilva@camara.leg.br
Tel: (61) 3215-5330





–, cabendo à Marinha autorizar o início de funcionamento de cada VTMS instalado após verificado o cumprimento dos requisitos

Art. 7º (Requisitos de Segurança Portuária – ISPS e Cibersegurança): Todas as instalações portuárias sob jurisdição nacional, incluindo portos organizados e terminais de uso privativo, deverão desenvolver, implementar e manter atualizados os seus Planos de Segurança Portuária (PSP) ou equivalentes, em conformidade com os preceitos do Código ISPS e demais normas nacionais de segurança da navegação e portuária. Adicionalmente, deverão ser observados os seguintes requisitos específicos de segurança:

I. Controle de Acessos e Vigilância Física: Cada instalação portuária deve contar com sistemas de controle de acesso modernos, capazes de identificar, registrar e autorizar a entrada e saída de pessoas, veículos e cargas nas áreas restritas do porto. Deve-se priorizar soluções como identificação biométrica ou eletrônica, crachás inteligentes, catracas e barreiras controladas por sistema, integrados ao PCS para compartilhamento de dados de acesso quando pertinente. Ademais, deve ser mantido um sistema de vigilância por CFTV abrangendo as áreas sensíveis, com armazenamento seguro das gravações, e um contingente de segurança capacitado para resposta rápida a incidentes.

II. Proteção Cibernética: Os portos e instalações portuárias deverão incorporar medidas de segurança cibernética em seus sistemas de gestão e operações. Cada instalação deve realizar avaliações periódicas de risco cibernético e desenvolver planos de segurança cibernética específicos, contemplando procedimentos de prevenção, detecção, resposta e recuperação frente a incidentes cibernéticos. Devem ser implementados controles para proteger as infraestruturas críticas (como PCS, VTMS, redes OT/SCADA de equipamentos portuários) contra acessos não autorizados, malware e outras ameaças digitais. As diretrizes internacionais mais recentes, tais como as Diretrizes de Cibersegurança para Portos e Instalações Portuárias da IAPH e as orientações da OMI sobre gestão de riscos cibernéticos, devem ser observadas e incorporadas nos PSP, reforçando a resiliência digital das operações portuárias.

III. Protocolos de Resposta a Emergências: Os planos de segurança (PSP) de cada instalação devem prever protocolos atualizados de resposta a ameaças e emergências, incluindo cenários de ameaça física (atos de interferência ilícita, terrorismo, vandalismo) e cibernética. Esses protocolos devem indicar claramente os procedimentos de comunicação entre as autoridades (Autoridade Portuária, Polícia Federal, Marinha, Bombeiros, Defesa Civil etc.), os passos para isolamento da ocorrência, evacuação se necessária, contenção de danos e restabelecimento da segurança. Exercícios e drills específicos – como simulações de invasão física, hacking de sistemas, atentados ou acidentes – devem ser realizados periodicamente para testar e aperfeiçoar a resposta conjunta das equipes de segurança portuária, em conformidade com o Código ISPS (Parte B) e normas da CONPORTOS.

IV. Atualização e Adequação Tecnológica: Reconhecendo a evolução constante das tecnologias e das ameaças, as medidas de segurança portuária implementadas – sejam físicas ou cibernéticas – devem ser revisadas e atualizadas periodicamente. A Autoridade Portuária local, em conjunto com os órgãos de

Câmara dos Deputados, Anexo IV, Gabinete 330 – Zona Cívico Administrativa –
Brasília/DF

Email: dep.beneditadasilva@camara.leg.br
Tel: (61) 3215-5330





segurança (CESPORTOS/CONPORTOS e Autoridade Marítima), deverá pelo menos bienalmente reavaliar o PSP e submetê-lo a nova aprovação, incorporando melhorias novas ferramentas tecnológicas disponíveis no mercado nacional e internacional, e lições aprendidas de incidentes ou exercícios. Novos padrões internacionais de segurança emanados pela OMI ou por outras entidades reconhecidas devem ser acompanhados e, quando pertinente, adotados no contexto nacional, sem revogar o arcabouço existente, mas promovendo sua modernização contínua.

CAPÍTULO V – COMPETÊNCIAS DAS AUTORIDADES

Art. 8º Compete aos órgãos e entidades a seguir elencados, dentro das respectivas áreas de atuação, zelar pelo cumprimento desta Lei, implementando as ações necessárias e fiscalizando suas disposições, nos termos abaixo:

Autoridade / Órgão	Competências e Atribuições Principais
Ministério dos Portos e Aeroportos	Formular políticas, diretrizes e planos nacionais para a implementação do PCS e do VTMS em todos os portos, em coordenação com os demais órgãos; editar regulamentos complementares e normas técnicas no âmbito de sua competência; promover e apoiar iniciativas de modernização e inovação portuária em alinhamento com as melhores práticas internacionais; assegurar a integração desses sistemas com programas federais existentes (ex: Porto Sem Papel) e articular a cooperação entre órgãos envolvidos.
Marinha do Brasil (Autoridade Marítima)	Atuar como autoridade competente para implantação, certificação e controle operacional dos serviços VTS/VTMS no país, conforme normativas internacionais e nacionais. Isso inclui estabelecer requisitos técnicos (via NORMAM), analisar projetos de VTMS, homologar e autorizar o funcionamento dos sistemas nos portos, bem como supervisionar a operação contínua destes, visando à segurança da navegação e proteção da vida no mar. Deve ainda colaborar na integração do VTMS com sistemas de auxílio à navegação e comunicações marítimas sob sua gestão.
CONPORTOS (Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos) / Polícia Federal	Coordenar a implementação das medidas de segurança portuária previstas neste Decreto, em especial no tocante ao Código ISPS. Compete à CONPORTOS e às CESPORTOS estaduais analisar e aprovar os Planos de Segurança Portuária (PSP) das

Câmara dos Deputados, Anexo IV, Gabinete 330 – Zona Cívico Administrativa – Brasília/DF

Email: dep.beneditadasilva@camara.leg.br
Tel: (61) 3215-5330



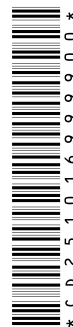


CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete Deputada Benedita da Silva

Autoridade / Órgão	Competências e Atribuições Principais
ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários)	Regulamentar, no âmbito de suas atribuições, aspectos complementares à execução deste Decreto, especialmente quanto a exigências a serem inseridas nos contratos de concessão ou arrendamento portuário relativos à implementação dos sistemas. Fiscalizar os concessionários, arrendatários e autorizados de instalações portuárias quanto ao cumprimento das obrigações aqui estabelecidas, aplicando sanções administrativas em caso de descumprimento (advertências, multas ou demais penalidades cabíveis, conforme legislação). A ANTAQ deverá ainda incentivar, através de seus instrumentos regulatórios, a adoção de boas práticas de eficiência, inovação e sustentabilidade nas operações portuárias.
Autoridades Portuárias e Administradores de Instalações	Implementar efetivamente, em cada porto organizado ou terminal privado sob sua gestão, os sistemas PCS e VTMS conforme os requisitos técnicos deste Decreto, bem como assegurar a elaboração e execução dos Planos de Segurança Portuária em conformidade com o ISPS. Devem prover os recursos necessários (financeiros, humanos e técnicos) para instalação e manutenção dos equipamentos e softwares, treinamento de pessoal e adoção de procedimentos operacionais. Compete-lhes integrar os sistemas locais aos nacionais, compartilhando dados com os órgãos envolvidos via PCS, e garantir a operacionalidade contínua do VTMS e dos mecanismos de segurança, comunicando às autoridades competentes quaisquer falhas ou incidentes relevantes.
Órgãos Intervenientes (Receita Federal, Anvisa, Vigilância Agropecuária, Autoridades Ambientais, etc.)	Adequar seus sistemas e procedimentos internos para interoperar com o PCS, fornecendo e recebendo informações de forma eletrônica e eficiente, em prol da celeridade dos trâmites de importação, exportação e trânsito. Devem designar pontos de contato para atuar junto às comunidades portuárias na implementação e

Câmara dos Deputados, Anexo IV, Gabinete 330 – Zona Cívico Administrativa –
Brasília/DF

Email: dep.beneditadasilva@camara.leg.br
Tel: (61) 3215-5330





Apresentação 06/08/2025 16:54:44.930 - PL073325
EMC 6/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.6/2025

Autoridade / Órgão	Competências e Atribuições Principais
	evolução do PCS, bem como observar os protocolos de segurança estabelecidos (ex.: cumprimento de requisitos de acesso às áreas restritas, participação em exercícios de resposta a emergências). No âmbito de suas competências específicas, devem também contribuir para que as operações portuárias se realizem com respeito às normas sanitárias, fitossanitárias, aduaneiras e ambientais, valendo-se dos novos sistemas para melhorar a fiscalização e o controle com maior transparência e menor burocracia.

CAPÍTULO VI – DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 9º Os portos e instalações portuárias existentes na data de publicação desta Lei terão o prazo máximo de até 2 (dois) anos para adequação integral às disposições ora estabelecidas. O Ministério dos Portos e Aeroportos, ouvidos a Marinha do Brasil, a ANTAQ e a CONPORTOS, publicará cronograma detalhado de implantação dos sistemas PCS e VTMS, podendo prever fases ou prioridades de acordo com o porte do porto, volume de tráfego ou relevância estratégica. Portos de maior movimentação e importância logística deverão ser priorizados na implantação imediata.

1º Dentro de 90 (noventa) dias da publicação desta Lei, o Ministério dos Portos e Aeroportos constituirá um grupo de trabalho técnico interministerial, com participação de representantes da Autoridade Marítima, da ANTAQ, da Receita Federal, da Polícia Federal (CONPORTOS) e demais órgãos afins, com a finalidade de elaborar normas complementares, planos de ação e projetos-piloto que subsidiem a implementação uniforme do PCS e do VTMS em âmbito nacional.

2º As instalações portuárias que já disponham de sistemas equivalentes ou parciais em operação (por exemplo, sistemas locais de informação portuária, serviços VTS implantados, ou planos de segurança já aprovados) deverão proceder às adequações necessárias para conformidade com os requisitos deste Decreto dentro do prazo estabelecido no caput. Enquanto tais adequações não estiverem concluídas, continuam em vigor os procedimentos e normas atuais, naquilo que não conflitam com esta Lei, de forma a não prejudicar a continuidade das operações portuárias.

3º No prazo de até 1 (um) ano contado da publicação, todas as instalações portuárias submetidas ao Código ISPS deverão revisar seus Planos de Segurança Portuária à luz dos novos requisitos de cibersegurança e demais aprimoramentos previstos neste Decreto, submetendo-os à aprovação da CESPOTOS competente. Até a aprovação do novo plano, permanece válido o plano existente, desde que não contrarie as disposições desta Lei.

Art. 10º A implementação das medidas de que trata esta Lei poderá contar com apoio técnico e financeiro da União, por meio de programas específicos de

Câmara dos Deputados, Anexo IV, Gabinete 330 – Zona Cívico Administrativa –
Brasília/DF

Email: dep.beneditadasilva@camara.leg.br
Tel: (61) 3215-5330





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete Deputada Benedita da Silva

modernização portuária, linhas de financiamento ou parcerias com organismos internacionais, visando viabilizar a aquisição de tecnologias e a capacitação de pessoal, sobretudo nos portos de menor porte ou menor capacidade de investimento.

Art. 11º As disposições desta Lei não revogam a estrutura normativa vigente aplicável ao setor portuário, incluindo leis, decretos e regulamentos existentes, que permanecem em vigor no que não conflitam com este ato. As obrigações e responsabilidades aqui previstas somam-se às já estabelecidas, com o propósito de complementar e modernizar o marco regulatório portuário, impulsionando a transformação digital e a aderência aos compromissos internacionais assumidos pelo Brasil (IMO, OMC, etc.).

CAPÍTULO VII – SANÇÕES

Art. 12º O descumprimento das determinações contidas nesta Lei sujeitará os responsáveis às sanções administrativas e demais consequências previstas em lei, a serem aplicadas pela autoridade competente, assegurados o contraditório e a ampla defesa. As sanções poderão incluir, conforme a gravidade da infração e reincidência:

I - Advertência: para infrações de natureza leve ou início de descumprimento, com estabelecimento de prazo para correção das irregularidades constatadas;

II - Multa: penalidade pecuniária conforme parâmetros estabelecidos em legislação setorial (Lei dos Portos e normas da ANTAQ), proporcional à gravidade da infração e ao porte do infrator, podendo ser diária no caso de infração continuada até a efetiva regularização;

III - Interdição ou Suspensão de Operações: no caso de falhas graves que comprometam a segurança da navegação ou das instalações (por exemplo, ausência deliberada de VTMIS em porto obrigatório, ou falha total nos controles de acesso de uma instalação ISPS), poderá ser determinada a suspensão parcial ou total das atividades portuárias do infrator até a correção do problema, inclusive com possibilidade de impedimento de entrada ou saída de navios em situações emergenciais de risco;

IV - Cassação de Autorização ou Concessão: em última instância, se o operador portuário ou instalação persistentemente deixar de cumprir as obrigações mesmo após multas e suspensões, o poder concedente poderá adotar medidas visando à cassação da outorga, rescisão contratual ou intervenção na instalação, nos termos da lei, para garantir a continuidade e a segurança das operações.

Parágrafo único: A aplicação das sanções previstas neste artigo não prejudica a possibilidade de responsabilização civil ou penal dos infratores por eventuais danos decorrentes do descumprimento (tais como acidentes, danos ambientais ou prejuízos a terceiros), nem o acionamento de mecanismos internacionais, quando aplicável, como a suspensão de reconhecimentos ou certificações exigidas pelo Código ISPS para portos internacionais.

Câmara dos Deputados, Anexo IV, Gabinete 330 – Zona Cívico Administrativa –
Brasília/DF

Email: dep.beneditadasilva@camara.leg.br
Tel: (61) 3215-5330



Apresentação: 06/08/2025 16:54:44.930 - PL073325
EMC 6/2025 PL073325 => PL 733/2025

EMC n.6/2025





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete Deputada Benedita da Silva

Apresentação: 06/08/2025 16:54:44.930 - PL073325
EMC 6/2025 PL073325 => PL 733/2025
EMC n.6/2025

CAPÍTULO VIII – DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 14º Os aspectos tratados nesta Lei sejam reavaliados periodicamente pelo poder executivo, em especial acompanhando as evoluções tecnológicas e normativas globais, de modo que a regulamentação nacional permaneça eficaz e alinhada às melhores práticas internacionais em matéria de gestão portuária, segurança da navegação e proteção portuária.

Art. 15 Os recursos de aquisição, manutenção, logística e infraestrutura, de que trata o art. 1º serão oriundos do Fundo de Marinha Mercante (FMM), de acordo com a legislação vigente.

Sala das Comissões, em 06 de Agosto de 2025.

Dep. Benedita da Silva

(PT/RJ)

Justificativa

A presente emenda dispõe sobre a implementação obrigatória de sistemas comunitários portuários, de gerenciamento do tráfego de embarcações e de segurança portuária em todos os portos sob jurisdição nacional. Nosso objetivo é garantir um sistema portuário mais dinâmico, competitivo e moderno, garantindo a segurança necessária para as operações nos portos nacionais. Sendo assim, é necessário a implementação das três diretrizes abaixo:

Câmara dos Deputados, Anexo IV, Gabinete 330 – Zona Cívico Administrativa –
Brasília/DF

Email: dep.beneditadasilva@camara.leg.br

Tel: (61) 3215-5330



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251016999900>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Benedita da Silva





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete Deputada Benedita da Silva

EMC n.6/2025
Representação: 06/08/2025 16:54:44.930 - PL073325
EMC 6/2025 PL073325 => PL 733/2025

1. Sistema Comunitário Portuário (Port Community System - PCS): Trata-se de uma plataforma eletrônica que integra as informações de todos os envolvidos na cadeia logística portuária, como importadores, exportadores, portos, órgãos fiscalizadores, agentes marítimos e operadores. A obrigatoriedade da implementação visa promover a redução do tempo e custos das operações portuárias, aumentar a transparência, eficiência e a competitividade do setor. No Brasil, a implantação do PCS já está em curso em portos estratégicos como Itajaí, Santos, Rio de Janeiro e Suape, coordenada por um comitê de governança e apoiada por programas de cooperação internacional. A plataforma facilita a integração dos sistemas usados pelos diversos agentes portuários e a troca de informações em tempo real, o que permite automatizar e simplificar processos críticos, reduzindo o tempo de trânsito de cargas.

2. Sistema de Gerenciamento do Tráfego de Embarcações (Vessel Traffic Management Information System - VTMISS): Esse sistema é importante para a segurança e eficiência da navegação dentro das áreas portuárias. Ele monitora e controla o tráfego de embarcações, garantindo a segurança da entrada e saída dos navios nos portos e prevenindo incidentes com potencial impacto ambiental e econômico. A obrigatoriedade do VTMISS em todos os portos visa uniformizar e elevar os padrões de segurança na navegação interior sob jurisdição nacional.

3. Segurança Portuária: Engloba a observância do Código Internacional de Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code) e de normas relacionadas à segurança pública nos portos. A implementação obrigatória de sistemas de segurança portuária visa prevenir riscos, garantir a integridade das instalações e das operações portuárias, proteger trabalhadores e usuários e coibir atos ilícitos no ambiente portuário. A segurança, portanto, é um componente essencial para o funcionamento organizado e confiável dos portos nacionais.

Em resumo, a obrigatoriedade desses sistemas busca modernizar e padronizar as operações portuárias nacionais, aumentando a segurança, eficiência e transparência dos processos, além de facilitar a gestão integrada das atividades portuárias. Essa medida reflete uma tendência global de digitalização e governança

Câmara dos Deputados, Anexo IV, Gabinete 330 – Zona Cívico Administrativa –
Brasília/DF

Email: dep.beneditadasilva@camara.leg.br
Tel: (61) 3215-5330





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete Deputada Benedita da Silva

compartilhada nos portos, favorecendo a competitividade do setor no comércio internacional e a segurança da navegação e infraestrutura portuária.

Apresentação: 06/08/2025 16:54:44.930 - PL073325
EMC 6/2025 PL073325 => PL 733/2025

EMC n.6/2025

Câmara dos Deputados, Anexo IV, Gabinete 330 – Zona Cívico Administrativa –
Brasília/DF

Email: dep.beneditadasilva@camara.leg.br
Tel: (61) 3215-5330



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251016999900>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Benedita da Silva

