

# Emenda Aditiva N° de 2025

(Do Dep. João Leão)

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** Fica instituído o Regime de Cabotagem Autônoma Assistida (CAA), destinado a embarcações brasileiras que operem rotas de cabotagem entre portos nacionais, dispensadas do serviço de praticagem nas condições previstas neste Decreto.

**Art. 2º** Para fins desta Lei, entende-se por:

I – **Cabotagem**: navegação entre portos ou pontos do território brasileiro sem escala internacional, realizada por embarcação registrada no REB ou no RBE;

II – **Serviço de praticagem**: assistência técnica prestada por prático ao comandante nos movimentos de navegação em áreas de pilotagem obrigatória;

III – **Certificado de Autonomia de Cabotagem (CAC)**: documento eletrônico concedido ao comandante, que autoriza a dispensa de praticagem nos limites deste Decreto;

IV – **Zona de Cabotagem Autônoma (ZCA)**: trecho ou polígono aquaviário definido em carta náutica, onde o CAC pode ser utilizado.

## CAPÍTULO II – OBJETIVOS

**Art. 3º** São objetivos do CAA:

I – reduzir custos logísticos e ampliar a produtividade da cabotagem;

II – simplificar processos administrativos por meio de plataforma digital única;

III – manter padrões elevados de segurança, mediante qualificação dirigida dos comandantes e monitoramento eletrônico contínuo;



\* C D 2 5 6 8 7 4 2 2 4 0 0 \*

IV – incentivar o uso de tecnologias de navegação avançada e de dados abertos para transparência regulatória.

### CAPÍTULO III – ÂMBITO DE APLICAÇÃO

**Art. 4º** Poderão operar sob o CAA as embarcações que atendam cumulativamente aos seguintes requisitos:

- I – arqueação bruta igual ou inferior a 20.000;
- II – comprimento total (LOA) igual ou inferior a 170 m;
- III – calado máximo compatível com o calado de projeto aprovado para o porto;
- IV – propulsão convencional ou assistida por thrusters plenamente operacionais;
- V – bandeira brasileira e histórico mínimo de 12 meses em rotas de cabotagem.

**§ 1º** Ficam excluídos do regime:

- a) navios-tanque que transportem cargas das classes 1, 2, 3, 7 ou 8 do Código IMDG, ou em lastro não desgaseificado;
- b) navios de passageiros com lotação superior a 400 pessoas;
- c) embarcações cuja manobra exija operações especiais definidas pela autoridade marítima.

### CAPÍTULO IV – CERTIFICAÇÃO

**Art. 5º** O *Certificado de Autonomia de Cabotagem* será solicitado, por meio de sistema eletrônico da Marinha, com os seguintes documentos:

- I – requerimento eletrônico;
- II – comprovação de, **no mínimo, 6 escalas ou 120 horas de manobras assistidas** na ZCA pretendida, nos últimos 12 meses;
- III – certificado de competência STCW válido como *Master*;
- IV – atestado médico ocupacional vigente;
- V – conclusão do curso EAD “*Cabotagem Autônoma Assistida e BRM*” aprovado pela Marinha.

**Art. 6º** O CAC será válido por 12 meses e **poderá ser automaticamente prorrogado para 24 meses** se, durante o período de vigência, o comandante:



\* C D 2 5 6 8 7 4 2 2 4 4 0 0 \*

- I – realizar pelo menos 4 escalas na ZCA;
- II – manter zero acidentes ou incidentes atribuíveis a erro de comando;
- III – atualizar o atestado médico.

## **CAPÍTULO V – USO DO CAC**

**Art. 7º** O CAC é pessoal e intransferível, vinculado ao comandante e à embarcação.

**Art. 8º** O comandante portador de CAC deverá:

- I – enviar ETA, calado e plano de manobra via plataforma digital até 2 h antes da chegada;
- II – manter equipamentos de navegação, AIS e VDR operacionais e integrados à plataforma;
- III – aceitar inspeção remota da autoridade marítima a qualquer momento;
- IV – suspender o uso do CAC em caso de visibilidade inferior a 0,5 M, falha de propulsão ou vento superior a 35 nós.

## **CAPÍTULO VI – INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA E TECNOLOGIA**

**Art. 9º** Os portos habilitados a receber embarcações sob CAA deverão disponibilizar:

- I – cobertura 24/7 de sistema VTMIS ou VTS com gravação de dados;
- II – batimetrias atualizadas;
- III – canal de dados aberto (API) para compartilhamento de informações de tráfego com a ANTAQ e seguradoras.

## **CAPÍTULO VII – GOVERNANÇA**

**Art. 10** Compete à Marinha:

- I – gerir a plataforma eletrônica de emissão do CAC;
- II – definir e revisar as ZCA a cada 2 anos;
- III – aplicar medidas cautelares de suspensão ou cancelamento.

**Art. 11** Compete às Administrações Portuárias:

- I – manter infraestrutura compatível;



\* C D 2 5 6 8 7 4 2 2 4 4 0 0 \*

II – publicar trimestralmente indicadores de desempenho das manobras sob CAA.

**Art. 12** Compete à ANTAQ:

- I – fiscalizar o cumprimento deste Decreto;
- II – consolidar estatísticas nacionais de operações CAA, divulgadas em portal público.

## **CAPÍTULO VIII – INFRAÇÕES E SANÇÕES**

**Art. 13** Constituem infrações:

- a) operar sem CAC válido;
- b) usar CAC fora da ZCA autorizada;
- c) omitir informações.

**Parágrafo único.** As sanções variam de advertência a multa de até **0,5% da receita bruta de frete do trimestre anterior**, além de suspensão ou cancelamento do CAC.

## **CAPÍTULO IX – DISPOSIÇÕES FINAIS**

**Art. 14** Os comandantes interessados poderão requerer o CAC a partir de 180 dias da publicação deste Decreto.

**Art. 15** A Marinha e a ANTAQ editarão normas complementares em até 90 dias.

**Art. 16** Este Decreto entra em vigor 60 dias após sua publicação.

Sala das Comissões, em 06 de Agosto de 2025.

**Dep. João Leão**

**(Progressistas/BA)**



\* C D 2 5 5 6 8 7 4 2 2 4 4 0 0 \*

## Justificativa

A implementação obrigatória dos sistemas comunitários portuários, de gerenciamento do tráfego de embarcações e de segurança portuária em todos os portos sob jurisdição nacional está prevista na legislação brasileira, especialmente na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, conhecida como Lei dos Portos. Essa lei regula a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias, bem como as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

A necessidade de implementar esses sistemas considera vários aspectos:

Redução dos custos logísticos na navegação costeira nacional: mantendo ao mesmo tempo padrões adequados de segurança da navegação e de proteção ambiental. Esse equilíbrio é essencial para a eficiência e sustentabilidade do setor portuário e da navegação.

Fundamentação na legislação vigente: incluindo não só a Lei dos Portos (Lei nº 12.815/2013), mas também a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que trata da Segurança do Tráfego Aquaviário. Essa última estabelece diretrizes para a segurança da navegação, prevenindo acidentes e protegendo o meio ambiente aquático.

Atendimento às recomendações da Organização Marítima Internacional (OMI) sobre certificação de competência de tripulantes e boas práticas de pilotagem: A OMI promove padrões internacionais para garantir a segurança marítima e a proteção ambiental, que devem ser incorporados nas operações portuárias nacionais.

Os sistemas referidos incluem:

- Sistema Comunitário Portuário (Port Community System - PCS): destinado a integrar e agilizar as operações portuárias por meio do compartilhamento de informações entre os diversos atores no porto, promovendo maior eficiência e transparência.



\* C D 2 5 6 8 7 4 2 2 4 4 0 0 \*

- Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações (Vessel Traffic Management Information System - VTMIS): um sistema de monitoramento, controle e gerenciamento do tráfego marítimo para garantir a navegação segura dentro da área portuária, prevenindo acidentes e melhorias operacionais.
- Sistema de segurança portuária: que deve cumprir normas nacionais e internacionais, como o Código Internacional de Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code), para controlar acessos e riscos, protegendo contra crimes, acidentes e ameaças ambientais.

A aplicação desses sistemas está sob responsabilidade das autoridades portuárias, que devem planejar, implementar e fiscalizar as operações conforme as normas e contratos vigentes, sempre respeitando legislações específicas e promovendo segurança e eficiência no ambiente portuário.

Portanto, a implementação desses sistemas comunitários, de gerenciamento de tráfego e segurança é um marco regulatório fundamental para modernizar os portos brasileiros, diminuir custos logísticos, preservar o meio ambiente e garantir a segurança de todas as operações aquaviárias, em conformidade com as melhores práticas nacionais e internacionais. Assim sendo, peço apoio dos nobres pares e do ilustre relator na aprovação da emenda aditiva acima.



\* C D 2 2 5 6 8 7 4 2 2 4 4 0 0 \*