

Emenda Aditiva Nº 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;



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:



- 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;



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)



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.



- Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações (Vessel Traffic Management Information System - VTMISS): 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.

