



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.261, DE 2026

(Do Sr. Capitão Alden)

Altera a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 (Lei dos Portos), a Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006 (Lei de Drogas) e o Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 (Código de Processo Penal), para dispor sobre o fortalecimento da segurança portuária, a integração institucional, o uso obrigatório de tecnologias de monitoramento e o aprimoramento da repressão ao tráfico transnacional de drogas.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
SEGURANÇA PÚBLICA E COMBATE AO CRIME ORGANIZADO;
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (MÉRITO E ART. 54,
RICD).

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Federal Capitão Alden – PL/BA

PROJETO DE LEI Nº , DE 2026

Altera a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 (Lei dos Portos), a Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006 (Lei de Drogas) e o Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 (Código de Processo Penal), para dispor sobre o fortalecimento da segurança portuária, a integração institucional, o uso obrigatório de tecnologias de monitoramento e o aprimoramento da repressão ao tráfico transnacional de drogas.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta lei altera a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 (Lei dos Portos), a Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006 (Lei de Drogas) e o Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 (Código de Processo Penal), para dispor sobre o fortalecimento da segurança portuária, a integração institucional, o uso obrigatório de tecnologias de monitoramento e o aprimoramento da repressão ao tráfico transnacional de drogas.

Art. 2º Fica obrigatória a formalização de acordos de cooperação técnica entre a Receita Federal do Brasil e a Polícia Federal no prazo de 180 dias, contendo:

- I – divisão de atribuições;
- II – fluxo de comunicação;
- III – protocolos de atuação em flagrante;
- IV – procedimentos de preservação de prova.

Art. 3º Os acordos de cooperação técnica entre órgãos para a implementação da integridade da cadeia de custódia serão regulamentados por protocolos conjuntos obrigatórios, os quais deverão:

- I - prever a obrigatoriedade de comunicação tempestiva de indícios de crime à autoridade policial, ante o princípio da busca pela verdade material e o disposto no art. 5º, §3º, do CPP;





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Federal Capitão Alden – PL/BA

II - estabelecer, para essa comunicação, informações necessárias, prevendo a obrigatoriedade, quando houver indícios de crime, de elaboração de documento por parte do servidor público ou funcionário da instalação portuária responsável, assim como a aceitação dessa comunicação por parte da Polícia Federal;

III - estabelecer acordo de nível de serviço, com limite máximo em dias ou horas, para que essa comunicação seja feita pelo servidor público ou funcionário da instalação portuária, a contar do momento em que é percebida a existência de drogas no recinto alfandegário;

IV - estabelecer acordo de nível de serviço, com limite máximo em dias ou horas, para a chegada de servidor público da Polícia Federal no local do crime, nos termos do art. 6º, I, do CPP, a contar do recebimento da comunicação de indícios de crime feita pela Receita Federal ou pelas instalações portuárias;

V - estabelecer expressamente que a preservação do estado de conservação das coisas no local do crime é de responsabilidade do servidor público da Receita Federal responsável no local pela repressão de ilícitos tributários, até o momento de chegada da autoridade policial, ante o disposto no art. 158-A, § 2º, do CPP;

VI - estabelecer expressamente que, no momento da chegada da autoridade policial, a responsabilidade descrita no subitem anterior passa a ser dessa autoridade, ante o disposto no art. 6º, I, do CPP;

VII - estabelecer diretrizes e procedimentos operacionais padrões, de cumprimento obrigatório por servidores públicos da Polícia Federal e da Receita Federal, para a preservação da cadeia de custódia na prevenção e repressão do tráfico de drogas na zona portuária, de acordo com as etapas e diretrizes estabelecidas nos arts. 158-A a 158-F do CPP;

VIII - privilegiar os fluxos de trabalho atuais da Polícia Federal e da Receita Federal, em nome do princípio da eficiência, atendendo também aos requisitos de segurança funcional e de garantia para os fiscalizados, por meio da captação de imagens e sons das operações realizadas, de modo a





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Federal Capitão Alden – PL/BA

Apresentação: 07/05/2026 15:04:47.630 - Mesa

PL n.2261/2026

permitir também a integridade do processo de produção de provas, nos termos dos arts. 158-A e 158-B do CPP.

Art. 4º A Receita Federal deverá instituir programa permanente de capacitação em:

- I – cadeia de custódia;
- II – análise de risco aduaneiro;
- III – identificação de cargas contaminadas;
- IV – técnicas de inspeção avançada.

Parágrafo único. Para a implementação desse programa é possível a cooperação de outros órgãos para a realização de treinamentos.

Art. 5º Fica instituída a obrigatoriedade de investigação patrimonial nos crimes de tráfico internacional de drogas envolvendo portos, com:

- I – rastreamento financeiro;
- II – cooperação internacional;
- III – bloqueio de bens e ativos;
- IV – uso de inteligência artificial.

Art. 6º A estrutura de governança da segurança portuária deverá:

- I – ser disciplinada por lei;
- II – separar funções de coordenação e execução;
- III – assegurar participação interinstitucional obrigatória;
- IV – não poderá estar subordinada hierarquicamente a apenas um órgão policial.

Art. 7º O Poder Executivo instituirá o Plano Nacional de Segurança Portuária contra o Narcotráfico, com metas, indicadores e avaliação anual.

Art. 8º O descumprimento das medidas previstas nesta Lei sujeitará gestores públicos e autoridades portuárias a:

- I – responsabilização administrativa;





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Federal Capitão Alden – PL/BA

Apresentação: 07/05/2026 15:04:47.630 - Mesa

PL n.2261/2026

II – sanções por improbidade;

III – perda de função pública, nos casos graves.

Art. 9º A Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 (Lei dos Portos), passa a vigorar acrescida dos seguintes artigos:

“Art. 17-A. A segurança pública portuária constitui função essencial do Estado, devendo ser exercida de forma integrada entre órgãos federais, estaduais e autoridades portuárias.

Art. 17-B. É obrigatória, nos portos organizados e instalações portuárias estratégicas, a implementação de sistemas de monitoramento do tráfego aquaviário, inclusive o VTMISS ou tecnologia equivalente.

§1º A implantação do sistema observará critérios de risco à segurança pública, incluindo:

I – incidência de apreensões de drogas;

II – volume de cargas movimentadas;

III – rotas internacionais sensíveis;

IV – vulnerabilidade operacional;

V – priorização de controle nos portos da Região Norte.

§2º A ausência injustificada do sistema ensejará responsabilidade administrativa da autoridade portuária, caso tenha sido disponibilizado recursos financeiros e técnicos para esta finalidade.

Art. 17-C. As autoridades portuárias deverão integrar seus sistemas de monitoramento com:

I – Polícia Federal;

II – Receita Federal do Brasil;

III – Marinha do Brasil;

IV – sistemas de inteligência nacionais e internacionais.

Art. 17-D. Fica instituído o Sistema Nacional de Segurança Portuária (SINASPOR), com a finalidade de:





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Federal Capitão Alden – PL/BA

- I – integrar dados operacionais e de inteligência;
- II – padronizar procedimentos de segurança;
- III – coordenar ações de prevenção e repressão ao tráfico de drogas;
- IV – monitorar riscos e vulnerabilidades.”

Art. 10 A Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006 (Lei de Drogas), passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 36.

.....

Parágrafo único. A pena é de reclusão de 10 (dez) a 20 (vinte) anos quando houver a utilização da infraestrutura portuária.” (NR)

“Art. 40.

.....

VIII - houver ocultação ou mescla do produto com mercadorias lícitas destinadas à exportação.” (NR)

“Art. 40-B. As penas previstas nos arts. 33 a 37 desta Lei são aumentadas de 1/3 (um terço) a 2/3 (dois terços), se:

- I – ocorrer em zona portuária ou instalação portuária;
- II – envolver contêineres ou cargas destinadas ao comércio exterior;
- III – utilizar estrutura logística portuária.”

Art. 11 O Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 (Código de Processo Penal), passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

“Art. 158-G. Nos crimes ocorridos em zonas portuárias:

- I – os atos iniciais praticados por autoridade aduaneira terão presunção de legitimidade para fins de cadeia de custódia;
- II – o Termo de Retenção de Drogas será considerado documento idôneo para início da persecução penal;





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Federal Capitão Alden – PL/BA

III – a atuação conjunta entre autoridades não implicará nulidade, desde que preservada a integridade da prova.

Parágrafo único. A quebra da cadeia de custódia deverá ser comprovada de forma inequívoca e com claro prejuízo para o acusado para ensejar nulidade.”

Art. 12 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição legislativa surge como resposta a uma realidade incontestável e preocupante: o Brasil consolidou-se, nos últimos anos, como uma das principais rotas logísticas do tráfico transnacional de drogas, especialmente da cocaína destinada ao mercado europeu. Dados oficiais da UNODC (UNODC, 2023) e OBID (MJSP, 2023) apontam que aproximadamente 40% das apreensões de cocaína ocorrem nos portos, no momento de saída do território nacional, o que evidencia a centralidade da infraestrutura portuária no escoamento do narcotráfico internacional. Corroborando esse cenário, auditoria operacional realizada pelo Tribunal de Contas da União identificou que cerca de 40% de toda a cocaína apreendida no país (o equivalente a aproximadamente 155 toneladas) foi localizada em áreas portuárias, revelando vulnerabilidades estruturais nesses ambientes estratégicos.

O problema, contudo, não é episódico, mas sistêmico. Em apenas uma década, o Brasil apreendeu centenas de toneladas de entorpecentes, com crescimento consistente dos volumes interceptados ano após ano, o que demonstra não apenas o esforço estatal de repressão, mas também a expansão e sofisticação das organizações criminosas que operam nesse mercado ilícito. Tais organizações atuam com elevado grau de complexidade, replicando estruturas empresariais, com divisão de funções, capacidade logística avançada, uso intensivo de tecnologia e forte poder financeiro, o que lhes permite absorver perdas decorrentes de apreensões e manter elevada rentabilidade, especialmente considerando que o valor da cocaína pode ser multiplicado em até dez vezes ao alcançar mercados consumidores internacionais.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Federal Capitão Alden – PL/BA

Nesse contexto, os portos brasileiros assumem papel central, não apenas pelo volume de cargas movimentadas, mas também pela multiplicidade de atores envolvidos e pela complexidade das operações logísticas. Estima-se que o país movimente cerca de 140 mil contêineres por mês em seus portos, o que amplia significativamente o risco de utilização dessas estruturas para ocultação e transporte de drogas. A técnica conhecida como “contaminação de carga”, na qual substâncias ilícitas são inseridas em mercadorias lícitas, tem sido amplamente utilizada, dificultando a detecção e exigindo sistemas mais sofisticados de controle e inteligência.

Auditorias e diagnósticos institucionais recentes evidenciam fragilidades relevantes nesse sistema. Destacam-se a ausência de integração formal e vinculante entre órgãos essenciais, como a Receita Federal e a Polícia Federal, a sobreposição de competências sem definição clara de fluxos operacionais, o risco de comprometimento da cadeia de custódia das provas, com potenciais consequências de nulidade processual, além da deficiência na utilização de tecnologias modernas de monitoramento do tráfego aquaviário, como os sistemas VTMISS, ainda inexistentes na maioria dos portos estratégicos do país.

Outro ponto crítico reside na governança da segurança portuária, atualmente disciplinada por normas infralegais, o que limita sua efetividade e dificulta a coordenação interinstitucional. Soma-se a isso a baixa capacidade de enfrentamento financeiro das organizações criminosas, com lacunas na identificação e responsabilização dos agentes que atuam no financiamento do tráfico internacional de drogas, o que compromete a eficácia das políticas públicas de segurança.

Diante desse cenário, torna-se evidente que o modelo atual de enfrentamento é insuficiente para lidar com a magnitude e a complexidade do problema. O Estado brasileiro ainda opera, em grande medida, de forma fragmentada, reativa e com limitações normativas que acabam sendo exploradas pelas organizações criminosas.

A presente proposta legislativa busca superar essas deficiências por meio de uma abordagem estrutural e integrada, promovendo alterações em legislações





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Federal Capitão Alden – PL/BA

centrais para o tema, com o objetivo de fortalecer a segurança portuária, aprimorar a cooperação entre instituições, modernizar os mecanismos de monitoramento e garantir maior efetividade na persecução penal. Entre as medidas propostas, destacam-se a obrigatoriedade de integração operacional entre Receita Federal e Polícia Federal, com definição de protocolos e acordos de nível de serviço; a institucionalização do uso de tecnologias de monitoramento aquaviário como requisito legal; o reforço das regras relativas à cadeia de custódia da prova, de modo a reduzir riscos de nulidade; e o endurecimento das medidas voltadas ao combate ao financiamento do tráfico internacional.

Mais do que simplesmente aumentar penas, a proposta atua diretamente sobre a estrutura operacional do crime organizado, buscando elevar os custos da atividade ilícita, reduzir suas margens de atuação e aumentar a capacidade de resposta do Estado. Trata-se de alinhar o Brasil às melhores práticas internacionais de segurança portuária, incorporando inteligência, tecnologia e governança eficiente como pilares fundamentais.

A relevância da matéria transcende a esfera da segurança pública, impactando diretamente a soberania nacional, a credibilidade do comércio exterior brasileiro e a integridade das instituições públicas. A permanência das atuais fragilidades representa não apenas um risco à ordem pública, mas também um fator de desvantagem competitiva para o país no cenário internacional.

Dessa forma, a aprovação desta proposta constitui medida necessária, urgente e estratégica para o fortalecimento do Estado brasileiro no enfrentamento ao narcotráfico internacional, contribuindo para a redução da criminalidade organizada e para a proteção dos interesses nacionais.



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

LEI Nº 12.815, DE 5 DE JUNHO DE 2013	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2013-0605;12815
LEI Nº 11.343, DE 23 DE AGOSTO DE 2006	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2006-0823;11343
DECRETO-LEI Nº 3.689, DE 3 DE OUTUBRO DE 1941	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:decreto.lei:194110-03;3689

FIM DO DOCUMENTO