



PROJETO DE LEI Nº , DE 2025

Altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), para agravar as penas do crime de atentado contra a segurança de transporte marítimo, fluvial ou aéreo, prever formas qualificadas quando da ocorrência de resultado lesivo e aperfeiçoar a modalidade culposa.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal Brasileiro), para agravar as penas do crime de atentado contra a segurança de transporte marítimo, fluvial ou aéreo, prever formas qualificadas quando da ocorrência de resultado lesivo e aperfeiçoa a modalidade culposa.

Art. 2º O Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 261**.....
.....
Pena – reclusão, de três a oito anos e multa.

Sinistro em transporte marítimo, fluvial ou aéreo

§ 1º Se do fato resulta naufrágio, submersão, encalhe da embarcação ou queda, colisão, destruição da aeronave.

Pena - reclusão, de cinco a dez anos e multa.

§ 2º Se do fato resulta lesão corporal grave.

Pena - reclusão, de seis a dezesseis anos e multa.

§ 3º Se do fato resulta morte.

Pena – reclusão, doze a trinta anos e multa.

§ 4º Se o crime é culposo, a pena é de detenção, de um a três anos, podendo ser aumentada até a metade se resultar lesão corporal grave, e até o dobro se resultar morte.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente Projeto de Lei tem por objetivo atualizar e aperfeiçoar o tratamento penal conferido ao crime de atentado contra a segurança de transporte marítimo, fluvial ou aéreo, previsto no art. 261 do Código Penal. Embora esse tipo penal já exista, sua atual redação não reflete adequadamente a gravidade das condutas envolvidas, tampouco as consequências potencialmente catastróficas que podem decorrer de um simples ato de exposição a perigo.

O crime em questão é classificado como de perigo abstrato, ou seja, a consumação independe de resultado concreto. Trata-se de uma construção legítima dentro do Direito Penal, sobretudo quando o bem jurídico tutelado envolve a segurança coletiva e a integridade de múltiplos indivíduos. No entanto, a pena atualmente cominada, reclusão de dois a cinco anos, é desproporcional ao risco envolvido, especialmente diante de tragédias que podem ceifar dezenas ou centenas de vidas.

Não se trata de uma conduta qualquer: estamos lidando com ações que podem colocar dezenas ou centenas de vidas humanas em risco simultâneo, além de comprometer infraestruturas críticas, com impactos ambientais, econômicos e sociais devastadores. A mera exposição a perigo, nesse contexto, não é algo abstrato ou de menor relevância: é um ato concreto de ameaça à integridade física e à vida de pessoas, com potencial de gerar tragédias de proporções massivas.

Além disso, a legislação vigente não prevê formas qualificadas do tipo penal, ou seja, não distingue condutas que, além do risco, resultam efetivamente em lesões corporais graves ou mortes. Por isso, além da elevação da pena-base, a proposta introduz formas qualificadas do tipo penal, com penas mais severas quando da ocorrência de lesão corporal grave ou morte.

Importante destacar que tais qualificadoras não se destinam a hipóteses em que o agente atua com dolo direto de causar lesão ou morte. Nesses casos, prevalecerá o concurso material de crimes, sendo aplicadas, por exemplo, as disposições relativas ao homicídio doloso ou à lesão corporal dolosa, conforme o caso.

As formas qualificadas aqui propostas dizem respeito a situações em que o agente age com dolo de expor a perigo a navegação ou aeronave, mas o resultado lesivo (morte ou lesão grave) decorre de forma não intencional, embora previsível, o que demanda uma resposta penal mais gravosa, proporcional à gravidade do resultado, sem descaracterizar a natureza do crime de perigo.

Essa diferenciação é essencial para assegurar a segurança jurídica, evitar interpretações equivocadas e preservar a coerência sistemática do Código Penal. É a mesma lógica já adotada em outros dispositivos legais, como o art. 129, §6º, do CP (lesão seguida de morte) e o art. 157 §3º do CP (latrocínio).

A proposta também aprimora a previsão da modalidade culposa, já existente no §3º do art. 261 do CP, uma vez que não há qualquer agravamento previsto para o caso de o ato culposos resultar em lesão corporal grave ou morte. Atualmente, a legislação se limita a punir a exposição culposa de forma genérica, sem qualquer distinção quanto à gravidade das consequências efetivamente causadas, o que compromete a efetividade preventiva da norma.

Essa lacuna é especialmente preocupante em setores de alta complexidade técnica e elevado potencial lesivo, como a aviação civil e a navegação, onde falhas humanas decorrentes de negligência, imperícia ou imprudência têm o potencial de provocar acidentes com múltiplas vítimas, grandes danos patrimoniais e abalo à segurança pública. Ao prever hipóteses de aumento de pena na forma culposa quando houver resultado lesivo, a proposta fortalece a função preventiva e repressiva do Direito Penal, promovendo maior justiça na aplicação da sanção e coerência com a gravidade do resultado causado.

O Estado tem o dever de proteger a vida, a integridade física das pessoas e a segurança dos transportes públicos e privados. A criminalização adequada dessas condutas é medida urgente, não apenas de justiça retributiva, mas também de prevenção.

Em última análise, este projeto de lei representa um necessário realinhamento da legislação penal com a realidade contemporânea, em que o transporte aéreo, fluvial e marítimo exerce papel central na vida social, econômica e política do país. Ao propor a elevação da pena-base, a criação de formas qualificadas, e o agravamento da forma culposa com resultado, buscamos conferir efetividade, justiça e proporcionalidade ao sistema penal, além de reafirmar o valor da vida e da segurança coletiva como bens jurídicos indisponíveis no Estado Democrático de Direito.

Sala das Sessões,

Senador FLÁVIO BOLSONARO
PL/RJ