

PARECER N° , DE 2026

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei n° 5.594, de 2025, do Senador Flávio Bolsonaro, que altera o Decreto-Lei n° 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.

Relator: Senador **MARCOS ROGÉRIO**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei n° 5.594, de 2025, de autoria do senador Flávio Bolsonaro, propõe alterações no Código Penal Brasileiro (Decreto-Lei n° 2.848, de 1940). O objetivo principal da proposta é tornar mais rigorosas as punições para crimes que atentem contra a segurança de meios de transporte marítimo, fluvial e aéreo no Brasil. A iniciativa busca atualizar a legislação penal para lidar com situações em que ações criminosas possam colocar em risco a integridade de passageiros, tripulações e cargas, além de causar prejuízos à segurança pública e à infraestrutura de transporte do país.

De acordo com o autor da proposição, a pena atualmente cominada ao crime de “expor a perigo embarcação ou aeronave [...] ou praticar qualquer ato tendente a impedir ou dificultar navegação marítima, fluvial ou aérea”, que é de reclusão de dois a cinco anos, é desproporcional ao risco envolvido, especialmente diante de tragédias que podem ceifar dezenas ou centenas de vidas. Nesse contexto, a elevação da pena-base, a criação de formas qualificadas, e o agravamento da forma culposa com resultado, irá 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.



Dessa forma, o projeto prevê o agravamento das penas para quem cometer o crime de atentado contra a segurança desses meios de transporte. Além disso, a proposta cria formas qualificadas do crime, ou seja, situações em que a punição pode ser ainda maior caso o ato criminoso provoque consequências mais graves, como lesões corporais ou morte de pessoas. Outro ponto importante do texto é o aperfeiçoamento da modalidade culposa do crime, que ocorre quando o resultado é causado sem intenção, mas por imprudência, negligência ou imperícia. Essas mudanças têm como objetivo tornar a legislação mais clara e adequada para lidar com diferentes tipos de situações que possam comprometer a segurança do transporte.

De acordo com a justificativa da proposta, o endurecimento das punições pretende aumentar a proteção da população e fortalecer a prevenção de crimes que possam afetar a segurança do transporte, especialmente em setores considerados estratégicos para a mobilidade e para a economia do país. A atualização das penas e das definições legais também busca acompanhar os desafios atuais relacionados à segurança, considerando o impacto que incidentes nesses meios de transporte podem causar em grande escala.

A matéria será analisada por esta comissão e depois será deliberada, de forma terminativa, pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ). No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

II – ANÁLISE

Nos termos do inciso I do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete à Comissão de Infraestrutura (CI) opinar sobre matérias relacionadas a transportes terrestres, marítimos e aéreos.

A proposição em exame atende aos requisitos formais e materiais de constitucionalidade. A União está autorizada a legislar sobre direito penal, marítimo e aeronáutico conforme o art. 22, inciso I, da Constituição Federal, e o Congresso Nacional, conforme o art. 48 da mesma Carta, pode dispor sobre todas as matérias de competência da União, com ulterior sanção presidencial. Não há reserva de iniciativa na disciplina desses assuntos, e o Projeto de Lei ora em análise não infringe as cláusulas pétreas constitucionais.

A proposta também satisfaz o requisito de juridicidade, por inovar o ordenamento jurídico com abstração e generalidade. A escolha da lei



ordinária como espécie normativa é plenamente justificável, visto que Constituição não exige lei complementar para tratar do tema. O Projeto de Lei está em consonância com a técnica legislativa, ao obedecer aos preceitos estabelecidos pela Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que regulamenta a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis.

A proposição em análise não conflita com nenhuma outra legislação e está em conformidade com as normas regimentais desta Casa, não havendo reparos a fazer quanto à sua técnica legislativa.

No contexto dos serviços de transporte, a aplicação majorada de penas para o crime de atentado contra a segurança de transporte marítimo, fluvial ou aéreo, previsto no art. 261 do Código Penal Brasileiro, revela-se medida de elevada importância jurídica e estratégica. Trata-se de norma penal que tutela não apenas a integridade física dos passageiros e tripulantes, mas também a estabilidade de todo o sistema logístico nacional, cuja estrutura depende diretamente da regularidade e da segurança desses meios de transporte.

O transporte marítimo e fluvial é responsável por parcela significativa do escoamento de *commodities*, combustíveis e insumos industriais, enquanto o transporte aéreo assegura mobilidade de pessoas, cargas de alto valor agregado, medicamentos e serviços essenciais. Assim, qualquer atentado contra embarcações ou aeronaves não afeta apenas indivíduos diretamente envolvidos, mas pode comprometer cadeias produtivas inteiras, provocar desabastecimento, gerar elevação de custos e impactar o comércio interno e internacional. A majoração da pena, nesse cenário, funciona como instrumento de proteção do sistema logístico nacional, ao reforçar a gravidade da conduta e ampliar o efeito dissuasório da norma penal.

Além disso, os serviços de transporte integram a chamada infraestrutura crítica do país. Sua interrupção pode gerar instabilidade econômica, insegurança social e prejuízos à imagem internacional do Estado. Ao estabelecer penas mais severas quando o atentado resulta em desastre ou morte, o ordenamento jurídico reconhece o elevado potencial lesivo dessas condutas e reafirma o compromisso estatal com a continuidade e a confiabilidade dos fluxos logísticos.

Portanto, a aplicação majorada de penas não se limita à repressão individual do agente infrator. Ela desempenha função preventiva e estratégica, fortalecendo a proteção do sistema logístico nacional, garantindo a circulação



segura de pessoas e mercadorias e assegurando a estabilidade econômica e social. Trata-se, assim, de mecanismo essencial para preservar não apenas vidas humanas, mas também a própria estrutura funcional do país.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 5.594, de 2025.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

