

SIPAER X ANEXO 13

CAPÍTULO VI (Redação dada pela Lei nº 12.970, de 2014) SISTEMA DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS - SIPAER Seção I Da Investigação Sipaer	Convenção Artículo 26 <i>Investigación de accidentes</i> En el caso de que una aeronave de un Estado contratante sufra en el territorio de otro Estado contratante un accidente que ocasione muerte o lesión grave, o que indique graves defectos técnicos en la aeronave o en las instalaciones y servicios para la navegación aérea, el Estado en donde ocurra el accidente abrirá una encuesta sobre las circunstancias del mismo, ajustándose, en la medida que lo permitan sus leyes, a los procedimientos que pueda recomendar la Organización de Aviación Civil Internacional. Se permitirá al Estado donde esté matriculada la aeronave que designe observadores para estar presentes en la encuesta y el Estado que la realice comunicará al otro Estado el informe y las conclusiones al respecto.	
Art. 86. Compete ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de investigação e de prevenção de acidentes Aeronáuticos. § 1º (Vetado). § 2º A investigação de quaisquer outros acidentes relacionados com a infra-estrutura aeronáutica, desde que não envolva aeronaves, não está abrangida nas atribuições próprias da Comissão de Investigação de Acidentes Aeronáuticos. § 3º (Vetado). § 4º (Vetado). § 5º (Vetado). § 6º (Vetado).		
Art. 86-A. A investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos tem por objetivo único a prevenção de outros acidentes e incidentes por meio da identificação dos fatores que tenham contribuído, direta ou indiretamente, para a ocorrência e da emissão de recomendações de segurança operacional. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) Parágrafo único. Em qualquer fase da investigação, poderão ser emitidas recomendações de segurança operacional. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)		
Art. 87. A prevenção de acidentes aeronáuticos é da		

responsabilidade de todas as pessoas, naturais ou jurídicas, envolvidas com a fabricação, manutenção, operação e circulação de aeronaves, bem assim com as atividades de apoio da infra-estrutura aeronáutica no território brasileiro.		
Art. 88. Toda pessoa que tiver conhecimento de qualquer acidente de aviação ou da existência de restos ou despojos de aeronave tem o dever de comunicá-lo à autoridade pública mais próxima e pelo meio mais rápido. Parágrafo único. A autoridade pública que tiver conhecimento do fato ou nele intervier, comunica-lo-á imediatamente, sob pena de responsabilidade por negligência, à autoridade aeronáutica mais próxima do acidente.		
	Anexo 13 3.1 El único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad.	
Art. 88-A. A investigação Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SIPAER englobará práticas, técnicas, processos, procedimentos e métodos empregados para a identificação de atos, condições ou circunstâncias que, isolada ou conjuntamente, representem risco à integridade de pessoas, aeronaves e outros bens, unicamente em proveito da prevenção de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 1o A investigação Sipaer deverá considerar fatos, hipóteses e precedentes conhecidos na identificação dos possíveis fatores contribuintes para a ocorrência ou o agravamento das consequências de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 2o A autoridade de investigação Sipaer poderá decidir por não proceder à investigação Sipaer ou interrompê-la, se já em andamento, nos casos em que for constatado ato ilícito doloso relacionado à causalidade do sinistro e em que a investigação não trazer proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos, sem prejuízo da comunicação à autoridade policial competente. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)		

Art. 88-B. A investigação Sipaer de um determinado acidente, incidente aeronáutico ou ocorrência de solo deverá desenvolver-se de forma independente de quaisquer outras investigações sobre o mesmo evento, sendo vedada a participação nestas de qualquer pessoa que esteja participando ou tenha participado da primeira. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)	5.4 Las autoridades encargadas de la investigación de accidentes gozarán de independencia para realizar la investigación y de autoridad absoluta al llevarla a cabo, en forma consecuente con lo dispuesto en este Anexo. La investigación normalmente comprenderá lo siguiente: a) la recopilación, el registro y el análisis de toda la información pertinente sobre el accidente o incidente; b) si corresponde, la publicación de recomendaciones sobre seguridad operacional; c) de ser posible, la determinación de las causas y/o factores contribuyentes; y d) la redacción del informe final. Cuando sea factible, se visitará el lugar del accidente, se examinarán los restos de la aeronave y se tomarán declaraciones a los testigos. La autoridad encargada de la investigación de accidentes determinará el alcance de la investigación y el procedimiento que ha de seguirse para llevarla a cabo, según las lecciones que espera obtener de la investigación para mejorar la seguridad operacional. 5.4.1 Toda investigación que se realice de conformidad con las disposiciones del presente Anexo será independiente de todo procedimiento judicial o administrativo para determinar la culpa o la responsabilidad.	
Art. 88-C. A investigação Sipaer não impedirá a instauração nem suprirá a necessidade de outras investigações, inclusive para fins de prevenção, e, em razão de objetivar a preservação de vidas humanas, por intermédio da segurança do transporte aéreo, terá precedência sobre os procedimentos concomitantes ou não das demais investigações no tocante ao acesso e à guarda de itens de interesse da investigação. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)		
Art. 88-D. Se, no curso de investigação Sipaer, forem encontrados indícios de crime, relacionados ou não à cadeia de eventos do acidente, far-se-á a comunicação à autoridade policial competente. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)	5.11 Si en el curso de una investigación se sabe o se sospecha que tuvo lugar un acto de interferencia ilícita, el investigador encargado tomará medidas inmediatamente para asegurar que se informe de ello a las autoridades de seguridad de la aviación de los Estados interesados.	
Art. 88-E. Mediante pedido da autoridade policial ou judicial, a autoridade de investigação Sipaer colocará especialistas à disposição para os exames necessários às diligências sobre o acidente aeronáutico com aeronave civil, desde que: (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)		

I - não exista, no quadro de pessoal do órgão solicitante, técnico capacitado ou equipamento apropriado para os exames requeridos; (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) II - a autoridade solicitante discrimine os exames a serem feitos; (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) III - exista, no quadro de pessoal da autoridade de investigação Sipaer, técnico capacitado e equipamento apropriado para os exames requeridos; e (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) IV - a entidade solicitante custeie todas as despesas decorrentes da solicitação. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) Parágrafo único. O pessoal colocado à disposição pela autoridade de investigação Sipaer não poderá ter participado da investigação Sipaer do mesmo acidente. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)		
Seção II Da Competência para a Investigação Sipaer (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)		
Art. 88-F. A investigação de acidente com aeronave de Força Armada será conduzida pelo respectivo Comando Militar e, no caso de aeronave militar estrangeira, pelo Comando da Aeronáutica ou conforme os acordos vigentes. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) Parágrafo único. (VETADO). (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)		
Art. 88-G. A investigação Sipaer de acidente com aeronave civil será conduzida pela autoridade de investigação Sipaer, a qual decidirá sobre a composição da comissão de investigação Sipaer, cuja presidência caberá a profissional habilitado e com credencial Sipaer válida. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 1o A autoridade de investigação Sipaer requisitará dos órgãos e entidades competentes, com precedência sobre outras requisições, os laudos, autos de exames, inclusive autópsias, e cópias de outros documentos de interesse para a investigação Sipaer. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 2o À comissão de investigação Sipaer, nos limites estabelecidos pela autoridade de investigação Sipaer, ficará	Anexo 13 3.2 El Estado del suceso tomará las medidas oportunas para proteger las pruebas y mantener la custodia eficaz de la aeronave y su contenido, durante el período de tiempo que sea necesario para realizar la investigación. La protección de las pruebas incluirá la conservación, por procedimientos fotográficos u otros medios, de toda prueba que pueda ser trasladada, o que pueda borrarse, perderse o destruirse. La custodia eficaz incluirá protección razonable para evitar nuevos daños, el acceso de personas no autorizadas y el que se cometan robos o se causen deterioros. Nota 1.— En 5.6 se trata del control sobre los restos de la aeronave. Nota 2.— La protección de las pruebas que contiene el registrador de vuelo exige que la recuperación y la manipulación del registrador y de la banda se asigne	

assegurado o acesso à aeronave acidentada, a seus destroços e a coisas que por ela eram transportadas, bem como a dependências, equipamentos, documentos e quaisquer outros elementos necessários à investigação, onde se encontrarem. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 3o A responsabilidade pela inobservância do disposto nos §§ 1o e 2o deste artigo será apurada mediante processo administrativo disciplinar, se do fato não resultar crime. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 4o Caberá, nos casos urgentes, a busca e apreensão, por meio do órgão de representação judicial da União, aplicando-se a Lei no 5.869, de 11 de janeiro de 1973 - Código de Processo Civil. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 5º Em caso de acidente aeronáutico, incidente aeronáutico ou ocorrência de solo com aeronave civil, a autoridade de investigação Sipaer terá prioridade no embarque em aeronaves civis brasileiras empregadas no transporte aéreo público. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 6o No intuito de prover celeridade à investigação Sipaer, a prioridade prevista no § 5o deste artigo será exercida mediante a apresentação de credencial emitida pela autoridade de investigação Sipaer, no aeroporto de embarque, ao representante da empresa requisitada. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)	solamente a personal capacitado. Solicitud del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño o del Estado de fabricación 3.3 Si el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño o el Estado de fabricación solicita que la aeronave, su contenido y cualquier otro medio de prueba permanezcan intactos hasta que los examine un representante acreditado del Estado solicitante, el Estado del suceso tomará todas las medidas que sean necesarias para atender tal solicitud siempre que ello sea razonablemente factible y compatible con la debida realización de la investigación; pero la aeronave podrá desplazarse lo preciso para sacar personas, animales, correo y objetos de valor, a fin de evitar su destrucción por el fuego o por otras causas, o para eliminar todo peligro u obstáculo para la navegación aérea, para otros medios de transporte o para el público, y siempre que no se retrase innecesariamente el retorno de la aeronave al servicio, cuando sea factible. Cesión de la custodia 3.4 Siempre que no sea incompatible con las disposiciones de 3.2 y 3.3, el Estado del suceso cederá la custodia de la aeronave, su contenido o cualquier parte del mismo tan pronto como ya no sea necesario para la investigación, a la persona o personas debidamente designadas por el Estado de matrícula o por el Estado del explotador, según sea el caso. Con este objeto, el Estado del suceso les facilitará el acceso a la aeronave, su contenido, o a cualquier parte de los mismos, pero cuando la aeronave, su contenido, o cualquier parte de los mismos se encuentren en una zona respecto a la cual el Estado no considere conveniente conceder tal acceso, el propio Estado hará el traslado a un punto donde pueda permitirlo. 5.4.3 Recomendación.— Los Estados deberían asegurar que todas las investigaciones realizadas de conformidad con las disposiciones de este Anexo tengan acceso ilimitado a todo el material probatorio sin demora y no se vean obstaculizadas por investigaciones o procedimientos administrativos o judiciales. 5.6 El investigador encargado tendrá acceso sin restricciones a los restos de las aeronaves, y a todo material pertinente, incluyendo los registradores de vuelo y los registros ATS, y tendrá absoluto control sobre los mismos, a fin de garantizar que el personal autorizado que participe en la investigación proceda, sin demora, a un examen detallado.	
--	---	--

Art. 88-H. A investigação Sipaer de acidente aeronáutico será concluída com a emissão do relatório final, documento que representa o pronunciamento da autoridade de investigação Sipaer sobre os possíveis fatores contribuintes de determinado acidente aeronáutico e apresenta recomendações unicamente em proveito da segurança operacional da atividade aérea. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) Parágrafo único. O relatório final de acidente com aeronave de Força Armada será aprovado pelo comandante do respectivo Comando Militar. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)		
--	--	--

Seção III Do Sigilo Profissional e da Proteção à Informação (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)	No divulgación de la información 5.12 El Estado que lleve a cabo la investigación de un accidente o incidente no dará a conocer la información siguiente para fines que no sean la investigación de accidentes o incidentes, a menos que las autoridades competentes en materia de administración de justicia de dicho Estado determinen que la divulgación de dicha información es más importante que las consecuencias adversas, a nivel nacional e internacional, que podría tener tal decisión para esa investigación o futuras investigaciones; a) todas las declaraciones tomadas a las personas por las autoridades encargadas de la investigación en el curso de la misma; b) todas las comunicaciones entre personas que hayan participado en la operación de la aeronave; c) la información de carácter médico o personal sobre personas implicadas en el accidente o incidente; d) las grabaciones de las conversaciones en el puesto de pilotaje y las transcripciones de las mismas; e) las grabaciones de las conversaciones en las dependencias de control de tránsito aéreo y las transcripciones de las mismas; f) las grabaciones de imágenes de a bordo en el puesto de pilotaje y cualquier parte o transcripción de las mismas; y g) las opiniones expresadas en el análisis de la información, incluida la información contenida en los registradores de vuelo. 5.12.1 Esa información se incluirá en el informe final o en sus apéndices únicamente cuando sea pertinente para el análisis del accidente o incidente. Las partes de la información que no sean pertinentes para el análisis no se divulgarán. Nota 1.— La información citada anteriormente, que incluye la información facilitada voluntariamente por las personas entrevistadas durante la investigación de un accidente o incidente, podría utilizarse posteriormente fuera del caso en procesos disciplinarios, administrativos, civiles o penales. Si se divulga esa información, quizá no se vuelva ya en el futuro a facilitar abiertamente a los investigadores. La falta de acceso a esa información, obstaculizaría el proceso de investigación y afectaría	

	seriamente a la seguridad de los vuelos. Nota 2.— El Adjunto E contiene orientación jurídica para la protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional. 5.12.2 La autoridad encargada de la investigación de un accidente no revelará al público los nombres de las personas relacionadas con el accidente o incidente.	
Art. 88-I. São fontes Sipaer: (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) I - gravações das comunicações entre os órgãos de controle de tráfego aéreo e suas transcrições; (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) II - gravações das conversas na cabine de pilotagem e suas transcrições; (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) III - dados dos sistemas de notificação voluntária de ocorrências; (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) IV - gravações das comunicações entre a aeronave e os órgãos de controle de tráfego aéreo e suas transcrições; (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) V - gravações dos dados de voo e os gráficos e parâmetros deles extraídos ou transcritos ou extraídos e transcritos; (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) VI - dados dos sistemas automáticos e manuais de coleta de dados; e (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) VII - demais registros usados nas atividades Sipaer, incluindo os de investigação. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 1o Em proveito da investigação Sipaer, a autoridade de investigação Sipaer terá precedência no acesso e na custódia das fontes citadas no caput. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 2o A fonte de informações de que trata o inciso III do caput e as análises e conclusões da investigação Sipaer não serão utilizadas para fins probatórios nos processos judiciais e procedimentos administrativos e somente serão fornecidas mediante requisição judicial, observado o art. 88-K desta Lei. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 3o Toda informação prestada em proveito de investigação Sipaer e de outras atividades afetas ao Sipaer será espontânea e baseada na garantia legal de seu exclusivo		

uso para fins de prevenção. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 4o Salvo em proveito de investigação Sipaer e de outras atividades de prevenção, será vedado ao profissional do Sipaer revelar suas fontes e respectivos conteúdos, aplicando-se-lhe o disposto no art. 207 do Decreto-Lei no 3.689, de 3 de outubro de 1941 - Código de Processo Penal, e no art. 406 da Lei no 5.869, de 11 de janeiro de 1973 - Código de Processo Civil. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)		
Art. 88-J. As fontes e informações Sipaer que tiverem seu uso permitido em inquérito ou em processo judicial ou procedimento administrativo estarão protegidas pelo sigilo processual. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)		
Art. 88-K. Para o uso das fontes Sipaer como prova, nos casos permitidos por esta Lei, o juiz decidirá após oitiva do representante judicial da autoridade Sipaer, que deverá se pronunciar no prazo de 72 (setenta e duas) horas. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)		
Art. 88-L. A autoridade Sipaer, ou a quem esta delegar, poderá decidir sobre a conveniência de divulgar, sem prejuízo à prevenção de acidentes e às previsões legais, informações relativas às investigações Sipaer em andamento e às respectivas fontes Sipaer. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)		
	PRERROGATIVA DEL REPRESENTANTE ACREDITADO Participación 5.25 La participación en la investigación conferirá el derecho de participar en todos los aspectos de la investigación, bajo el control del investigador encargado, y en particular de: a) visitar el lugar del accidente; b) examinar los restos de la aeronave; c) obtener información de los testigos y sugerir posibles aspectos sobre los que cabría interrogar; d) tener pleno acceso a todas las pruebas pertinentes lo antes posible; e) obtener copias de todos los documentos pertinentes; f) participar en el examen del material grabado; g) participar en actividades de investigación que se lleven a cabo fuera del lugar del accidente, tales como exámenes de componentes, presentaciones técnicas, ensayos y simulaciones; h) participar en las reuniones que se celebren sobre el	

	progreso de la investigación, incluyendo los debates relativos a análisis, conclusiones, causas, factores contribuyentes y recomendaciones en materia de seguridad operacional; e i) aportar información respecto a los diversos elementos de la investigación. Obligaciones 5.26 Los representantes acreditados y sus asesores: a) proporcionarán al Estado que lleva a cabo la investigación toda la información pertinente de que dispongan; y b) no divulgarán información sobre el curso y las conclusiones de la investigación a ninguna persona, sin el consentimiento explícito del Estado que realiza la investigación.	
Seção IV Do Acesso aos Destroços de Aeronave (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)		
Art. 88-M. A aeronave civil envolvida em acidente, incidente aeronáutico ou ocorrência de solo poderá ser interditada pela autoridade de investigação Sipaer, observando-se que: (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) I - o auto de interdição será assinado pela autoridade de investigação Sipaer e, se possível, pelo operador da aeronave ou seu representante; (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) II - mediante autorização da autoridade de investigação Sipaer, a aeronave interditada poderá funcionar para efeito de manutenção; e (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) III - o operador permanecerá responsável pelo adimplemento de quaisquer obrigações que incidam sobre a aeronave. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)		
Art. 88-N. Exceto para efeito de salvar vidas, preservação da segurança das pessoas ou preservação de evidências, nenhuma aeronave acidentada, seus destroços ou coisas que por ela eram transportadas podem ser vasculhados ou removidos, a não ser com a autorização da autoridade de investigação Sipaer, que deterá a guarda dos itens de interesse para a investigação até a sua liberação nos termos desta Lei. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)		
Art. 88-O. A autoridade policial competente deve isolar e preservar o local do acidente ou incidente aéreo, inclusive a		

aeronave acidentada e seus destroços, para a coleta de provas, até a liberação da aeronave ou dos destroços tanto pelas autoridades aeronáuticas quanto por eventuais agentes de perícia criminal responsáveis pelas respectivas investigações. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)		
Art. 88-P. Em coordenação com a autoridade de investigação Sipaer, ficará assegurado a outros órgãos, inclusive da autoridade de aviação civil e da polícia judiciária, o acesso à aeronave acidentada, aos seus destroços ou a coisas que por ela eram transportadas, somente podendo haver manipulação ou retenção de quaisquer objetos do acidente com anuência da autoridade de investigação Sipaer. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)		
Art. 88-Q. O dever de remoção de aeronave envolvida em acidente, de destroços e de bens transportados, em qualquer parte, será do explorador da aeronave, que arcará com as despesas decorrentes. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 1o Nos aeródromos públicos, caso o explorador não providencie tempestivamente a remoção da aeronave ou dos seus destroços, caberá à administração do aeródromo fazê-lo, imputando-se àquele a indenização das despesas. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 2o Visando à proteção do meio ambiente, à segurança, à saúde e à preservação de propriedade pública e privada, o explorador da aeronave acidentada deverá providenciar e custear a higienização do local, dos bens e dos destroços quando, pelo lugar ou estado em que se encontrarem, não puderem ser removidos. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 3o Será proibida a venda dos destroços, partes, peças, componentes e motores antes de eles terem sido liberados pela autoridade de investigação Sipaer e, se houver, pelo responsável pela investigação policial, depois de observadas as demais exigências legais e regulamentares. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)		
Art. 88-R. Os interessados na custódia dos destroços deverão habilitar-se perante a autoridade de investigação Sipaer, do início da investigação Sipaer até 90 (noventa) dias após a sua conclusão, por meio de pedido ao juiz da causa, que julgará sobre seu cabimento e interesse. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)		

§ 1o Caso mais de um interessado habilite-se na forma do caput, os destroços serão encaminhados àquele que primeiro se habilitou, sendo todos os juízos habilitados notificados da decisão de custódia, por meio de comunicação oficial da autoridade de investigação Sipaer. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 2o Os custos de transporte dos destroços ficarão a cargo do interessado, que deverá prover o transporte em até 90 (noventa) dias do deferimento de sua custódia, e, se esgotado tal prazo, o próximo interessado, na ordem de preferência, será chamado. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 3o Esgotados os interessados habilitados, sem realizarem a retirada dos destroços, no prazo previsto no § 2o, ou se não houver interessado habilitado, o proprietário da aeronave acidentada, consignado no Registro Aeronáutico Brasileiro, será notificado, por meio de carta com aviso de recebimento, para proceder, em 90 (noventa) dias da notificação, à retirada dos destroços. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 4o Não sendo encontrado o proprietário, havendo recusa da carta com aviso de recebimento ou retornando esta sem a assinatura do notificado ou de seu representante legal, a autoridade de investigação Sipaer publicará edital, na imprensa oficial e no sítio oficial do órgão na rede mundial de computadores, internet, estabelecendo o prazo de 90 (noventa) dias para o proprietário proceder à retirada dos destroços, sob seus ônus e responsabilidade. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 5o Esgotados os prazos de retirada dos destroços pelo proprietário, nos termos dos §§ 1o a 4o, os itens poderão ser utilizados para a instrução ou destruídos pela autoridade de investigação Sipaer, sendo que, no último caso, os resíduos poderão ser alienados como sucata. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014) § 6o Para a aferição do cumprimento do prazo de manifestação de interesse e da ordem de preferência, será considerada a data de ingresso do pedido judicial no protocolo da autoridade de investigação Sipaer. (Incluído pela Lei nº 12.970, de 2014)		
Art. 90. Sempre que forem acionados os serviços de emergência de aeroporto para a prestação de socorro, o custo das despesas decorrentes será indenizado pelo explorador da		

aeronave socorrida.		
Art. 91. <u>(Revogado pela Lei nº 12.970, de 8/5/2014)</u>		
Art. 92. <u>(Revogado pela Lei nº 12.970, de 8/5/2014)</u>		
	6.10 El Estado que recibe recomendaciones en materia de seguridad operacional de otro Estado comunicará, en un plazo de 90 días a partir de la fecha de la carta de envío, al Estado que haya formulado la propuesta las medidas preventivas que se han tomado o se proyecta tomar, o las razones por las cuales no se ha adoptado ninguna medida.	

Has the State promulgated legislation to enable it to formally designate a specific agency, commission, board or other body to conduct aircraft accident and serious incident investigations?	
Does the State's primary aviation legislation clearly delegate authority to the Director General (DG)/chief executive officer (CEO)/Chairman of the specific agency, commission or board designated to conduct aircraft accident and serious incident investigations?	
Does the legislation provide for the independence of the investigation process and of the authority in charge of conducting aircraft accident and serious incident investigations?	
Does the legislation grant the accident investigation authority/investigator in charge (IIC) unhampered access to and control over the scene of the accident	

and the wreckage?	
Does the legislation grant the accident investigation authority/IIC unhampered access to and control over all relevant material/evidence, including flight recorders and air traffic service (ATS) records?	
Does the legislation enable the accident investigation authority/IIC to take statements from witnesses?	
Has the State established means to ensure that administrative or judicial proceedings do not interfere with investigations conducted under Annex 13?	
Does the legislation contain provisions to ensure the non-disclosure of CVR recordings for purposes other than accident or incident investigation?	
Does the legislation contain provisions to ensure the non-disclosure of investigation records (other than CVR and CVR recordings) for purposes other than aircraft accident or incident investigation?	
Does the legislation contain provisions to protect the aircraft or wreckage as well as the accident site against access by unauthorized persons, pilfering or deterioration?	