

PARECER Nº , DE 2013

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 102, de 2012, de autoria da Comissão Parlamentar de Inquérito da Crise do Sistema de Tráfego Aéreo, que *dispõe sobre a proteção às investigações do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SIPAER, o acesso aos destroços de aeronave, revoga dispositivos da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica; e dá outras providências.*

RELATOR: Senador **JOSÉ PIMENTEL**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 102, de 2012, de autoria da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) da Crise do Sistema de Tráfego Aéreo, que dispõe sobre a proteção às investigações do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SIPAER, o acesso aos destroços de aeronave, revoga dispositivos da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica; e dá outras providências.

Nos termos do projeto, o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SIPAER – terá as seguintes características (arts. 1º a 5º):

a) englobará práticas, técnicas, processos, procedimentos e métodos empregados para a identificação de atos, condições ou circunstâncias que representem risco à integridade de pessoas, aeronaves e outros bens, em proveito da prevenção de acidentes ou incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo;

b) toda investigação será independente de outras sobre o mesmo evento, sendo vedada a participação nessas de qualquer pessoa que esteja participando ou tenha participado da primeira;

c) não impedirá a instauração nem suprirá a necessidade de outras investigações e terá precedência sobre os procedimentos das demais investigações no tocante ao acesso e à guarda de itens de interesse da investigação;

d) se forem encontrados indícios de crime doloso, será feita a comunicação à autoridade policial competente. Nos casos em que a investigação não trouxer proveito à prevenção de acidentes ou incidentes, a autoridade de investigação Sipaer poderá decidir não realizar a investigação ou interrompê-la;

e) mediante pedido da autoridade policial ou judicial, a autoridade de investigação disponibilizará especialistas para os exames necessários, desde que: a) não haja no quadro de pessoal do órgão solicitante técnico capacitado ou equipamento apropriado; b) o solicitante discrimine os exames a serem feitos e custeie as despesas; e c) haja no quadro de pessoal da autoridade de investigação Sipaer técnico capacitado e equipamento apropriado.

No que se refere à competência para a investigação, caso se trate de acidente com aeronave de Força Armada, a investigação será conduzida pelo respectivo Comando Militar; com aeronave militar estrangeira, pelo Comando da Aeronáutica; e, com aeronave civil, pela autoridade de investigação Sipaer, a quem compete decidir sobre a composição da comissão de investigação (arts. 6º e 7º, *caput*).

O projeto estabelece, ainda, prioridade nas requisições de laudos, autos de exames e cópias de documentos a outros órgãos e entidades pelo representante da autoridade de investigação Sipaer (art. 7º, § 1º).

A comissão de investigação Sipaer terá acesso à aeronave acidentada, seus destroços e coisas por ela transportadas, bem como a dependências, equipamentos, documentos e elementos necessários à investigação, nos limites fixados pelo representante da autoridade de investigação Sipaer. Caberá, nos casos urgentes, busca e apreensão, nos termos da Lei nº 5.869, de 11 de janeiro de 1973 – Código de Processo Civil (art. 7º, §§ 2º e 4º).

Em caso de acidente ou incidente aeronáutico, ou de ocorrência de solo com aeronave civil, o representante da autoridade de investigação Sipaer terá prioridade no embarque em aeronaves civis brasileiras empregadas no transporte aéreo público (art. 7º, § 5º).

A investigação Sipaer será concluída com Relatório Final, que conterá os possíveis fatores contribuintes do acidente aeronáutico e recomendações em proveito da segurança operacional da atividade aérea. Em caso de acidente com aeronave de Força Armada, o Relatório Final deverá ser aprovado pelo Comandante do respectivo Comando Militar (art. 8º).

O art. 9º do projeto relaciona as seguintes fontes Sipaer:

- a) gravações de conversas nas dependências do controle do tráfego aéreo e suas transcrições;
- b) gravações de conversas na cabine de pilotagem e suas transcrições;
- c) dados dos sistemas de notificação voluntária de ocorrências;
- d) gravações das comunicações entre a aeronave e os órgãos de controle de tráfego aéreo e suas transcrições;
- e) gravações dos dados de voo e os gráficos e parâmetros deles extraídos ou transcritos ou extraídos e transcritos;
- f) dados dos sistemas automáticos e manuais de coleta de dados;
- g) demais registros usados nas atividades Sipaer, incluindo os de investigação.

Segundo o § 2º do art. 9º do PLC, em obediência ao princípio de que ninguém será obrigado a produzir provas contra si, não terão valor probatório as três primeiras fontes citadas e será proibida sua utilização em inquérito ou processo judicial ou administrativo. As análises e conclusões da investigação Sipaer e de outras atividades afetas ao Sipaer também não terão valor probatório e será proibida a sua utilização em inquérito ou em processo judicial ou administrativo (art. 10).

Toda informação prestada em proveito de investigação Sipaer e de atividades afetas será espontânea e baseada na garantia legal de seu exclusivo uso para fins de prevenção, assegurado o sigilo (art. 9º, § 3º).

O art. 11 estabelece que as fontes e informações Sipaer que tiverem seu uso permitido em inquérito ou em processo judicial ou administrativo estarão protegidas pelo sigilo processual. Por seu turno, o art. 12, entre outras medidas, prevê que, para acesso às fontes e informações, o juiz, em suas decisões e sentenças, comunicará previamente a autoridade de investigação Sipaer e intimará o representante judicial desta, que deverá manifestar-se em setenta e duas horas.

Segundo disposto no art. 13 do PLC, o representante da autoridade de investigação Sipaer decidirá sobre a conveniência de divulgar informações relativas às investigações em andamento e as respectivas fontes.

Com relação ao acesso aos destroços da aeronave, o PLC prevê nos arts. 14 a 19 que:

a) a aeronave civil envolvida em acidente, incidente aeronáutico ou ocorrência de solo poderá ser interditada pelo representante da autoridade de investigação Sipaer, que assinará o auto de interdição, se possível, conjuntamente pelo operador da aeronave ou seu representante;

b) exceto para salvar vidas, preservar a segurança das pessoas ou evidências, as aeronaves acidentadas, seus destroços ou coisas por ela transportadas só podem ser vasculhados ou removidos com a autorização do representante da autoridade de investigação Sipaer, que deterá a guarda dos itens de interesse para a investigação até a sua liberação;

c) a proteção contra furto de aeronave acidentada, seus destroços e coisas por ela transportadas é da responsabilidade dos órgãos de segurança pública, salvo quando a proteção for provida pelas Forças Armadas;

d) em coordenação com o representante da autoridade de investigação Sipaer, será assegurado aos representantes de outros órgãos o acesso à aeronave acidentada, aos seus destroços ou a coisas por ela transportadas, somente podendo haver manipulação ou retenção de objetos do acidente com anuência do representante da autoridade de investigação Sipaer;

e) o dever de remoção de aeronave envolvida em acidente, de destroços e de bens transportados será do explorador da aeronave, que arcará com as despesas decorrentes e com a higienização do local, dos bens e dos destroços, caso não possam ser removidos. Nos aeródromos públicos, se o explorador não o fizer tempestivamente, caberá à administração do aeródromo fazê-lo, imputando-se àquele a indenização das despesas;

f) é proibida a venda dos destroços, partes, peças, componentes e motores antes de terem sido liberados pelo representante da autoridade de investigação Sipaer e pelo responsável pela investigação policial, se houver, depois de observadas as exigências legais e regulamentares;

g) os interessados na custódia dos destroços deverão habilitar-se em até noventa dias após a conclusão da investigação Sipaer, por meio de pedido ao juiz da causa, que julgará sobre seu cabimento e interesse. Se os interessados habilitados não realizarem tempestivamente a retirada dos destroços ou se não houver interessado habilitado, o proprietário da aeronave acidentada, consignado no Registro Aeronáutico Brasileiro, será notificado para fazê-lo em até noventa dias;

h) se os prazos mencionados para a retirada dos destroços não forem observados, os itens poderão ser utilizados para a instrução ou destruídos pelo representante da autoridade de investigação Sipaer, sendo que, no último caso, os resíduos poderão ser alienados como sucata.

Nas disposições finais, o projeto determina que, 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. E acrescenta que as pessoas interessadas na custódia dos destroços de aeronaves, em poder da autoridade de investigação Sipaer, relativos a antigos acidentes aeronáuticos, cujo Relatório Final tenha sido emitido até a aprovação da Lei resultante do projeto sob exame, deverão habilitar-se por meio de pedido ao juiz da causa em até cento e oitenta dias de sua aprovação.

Finalmente, o PLC revoga os arts. 89 a 92 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, que estabelecem normas do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos que conflitam com a proposição.

Na justificação, os autores do projeto registram que a prevenção de acidentes, atividade da investigação SIPAER, é proativa, razão pela qual possui precedência sobre as demais investigações, inclusive, a policial, cuja natureza é reativa. E esclarecem que para que seja mantida a confiança na investigação SIPAER, esta deve correr em separado e valer-se da ajuda dos envolvidos com o acidente, incluindo a tripulação, de forma que tais pessoas devem sentir-se seguras em prestar informações e saber que não estão contribuindo para a própria penalização, como ocorre nos depoimentos em sede de inquérito policial. Pela mesma razão, as informações prestadas ao SIPAER serão fornecidas em confiança de que serão usadas somente em proveito da prevenção de acidentes.

Por fim, destaca-se que o Relatório final expõe os possíveis fatores que contribuíram para o acidente e constitui valioso instrumento da prevenção de futuros acidentes.

O projeto será apreciado por esta Comissão e em seguida pela Comissão de Relações Exteriores, nos termos do art. 91 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF). Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

Compete a esta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania opinar sobre a constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade da matéria, bem assim quanto ao mérito da proposição, nos termos do art. 101, I e II, *d*, do RISF.

O projeto de lei está em conformidade com o disposto no inciso I do art. 22 da Constituição Federal, que confere à União competência privativa para legislar sobre direito aeronáutico. Por seu turno, o art. 48 da Constituição atribui ao Congresso Nacional competência para dispor sobre todas as matérias de competência da União.

Com relação à juridicidade, a proposição não viola as normas e princípios do ordenamento jurídico vigente.

No que tange à técnica legislativa, entendo que o projeto deve receber emenda de redação, a fim de se adequar ao art. 7º, inciso IV da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que determina que *o mesmo*

assunto não poderá ser disciplinado por mais de uma lei, exceto quando a subsequente se destine a complementar lei considerada básica, vinculando-se a esta por remissão expressa. Nesse sentido, e a facilitar a compreensão do tema, propomos que as disposições do PLC sejam inseridas no Capítulo VI do Título III do Código Brasileiro de Aeronáutica, que trata do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos em seus arts. 86 a 93.

Entendemos, ainda, que a ementa do projeto deve ser alterada, tendo em vista que o PLC trata das investigações do SIPAER e não apenas da proteção às referidas investigações. Dessa forma, sugerimos a supressão da palavra “proteção” na ementa.

No tocante ao mérito, a iniciativa é louvável, visto que se pretende ampliar a segurança do tráfego aéreo brasileiro por meio da criação de normas mais específicas e eficazes sobre as investigações de acidentes aeronáuticos do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SIPAER, voltadas especialmente à prevenção de acidentes e incidentes aeronáuticos.

Com esse objetivo, o projeto especifica a competência para a investigação Sipaer e confere-lhe a independência indispensável para a realização dos procedimentos necessários, elenca as fontes de investigação e assegura o sigilo das informações obtidas, além de fixar o procedimento para acesso aos destroços de aeronaves civis.

Portanto, como foi destacado na justificação do projeto, lança-se *mão de todos os recursos disponíveis para a identificação de tudo que possa haver contribuído para o acidente ou o agravamento de seus resultados (...), ao fim exclusivo de produzirem recomendações de segurança de voo, em proveito unicamente da prevenção de acidentes.*

Trata-se, portanto, de louvável iniciativa no sentido de se oferecer mais subsídios à legislação sobre prevenção de acidentes e incidentes aeronáuticos.

Fazemos apenas duas ressalvas relativas ao mérito do PLC. A primeira diz respeito ao § 2º do art. 9º. O dispositivo deve ser alterado, a fim de que sejam excluídos de valor probatório apenas os dados dos sistemas de notificação voluntária de ocorrências. Dessa forma, passarão a ter valor probatório e poderão ser incluídas em inquérito ou em processo judicial ou administrativo, dada a sua relevância para as demais investigações:

a) as gravações das conversas nas dependências do controle do tráfego aéreo e suas transcrições; e

b) as gravações das conversas na cabine de pilotagem e suas transcrições.

A segunda ressalva relativamente ao mérito do PLC diz respeito ao § 3º do referido art. 9º. Entendemos que basta garantir que as informações prestadas em proveito da investigação Sipaer serão espontâneas e utilizadas apenas para fins de prevenção de acidentes. Dessa forma, retiramos a previsão de sigilo de tais informações.

Diante das alterações propostas, de redação e de mérito, oferecemos substitutivo ao projeto sob exame.

III – VOTO

Ante o exposto, voto pela aprovação do Projeto de Lei da Câmara nº 102, de 2012, nos termos do seguinte substitutivo:

EMENDA Nº 1 – CCJ (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 102, DE 2012

Altera o Capítulo VI do Título III e revoga os arts. 89 a 92 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, para dispor sobre as investigações do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SIPAER e o acesso aos destroços de aeronave; e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O Capítulo VI do Título III da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com a seguinte redação:

Capítulo VI

Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos

Seção I

Da Investigação Sipaer

Art. 86

Art. 87.

Art. 88.

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, isolados 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.

Parágrafo único. 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.

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 naquelas de qualquer pessoa que esteja participando ou tenha participado da primeira.

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.

Art. 88-D. Se, no curso de investigação Sipaer, forem encontrados indícios de crime doloso, relacionados ou não à cadeia de eventos do acidente, far-se-á a comunicação à autoridade policial competente.

Parágrafo único. Se for constatado que o acidente ou incidente aeronáutico apresenta ato ilícito doloso relacionado à causalidade do sinistro, a autoridade de investigação Sipaer poderá decidir por não proceder à investigação Sipaer ou interrompê-la, se já em andamento, de acordo com procedimentos estipulados em normas de serviço, nos casos em que a investigação não trouxe proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos, sem prejuízo da comunicação à autoridade policial competente.

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:

I – não exista no quadro de pessoal do órgão solicitante técnico capacitado ou equipamento apropriado para os exames requeridos;

II – a autoridade solicitante discrimine os exames a serem feitos;

III – exista no quadro de pessoal da autoridade de investigação Sipaer técnico capacitado e equipamento apropriado para os exames requeridos; e

IV – a entidade solicitante custeie todas as despesas decorrentes da solicitação.

Parágrafo único. O pessoal colocado à disposição pela autoridade de investigação Sipaer não poderá ter participado da investigação Sipaer do mesmo acidente.

Seção II

Da Competência para a Investigação Sipaer

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.

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.

§ 1º O representante da 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.

§ 2º À comissão de investigação Sipaer, nos limites estabelecidos pelo representante da autoridade de investigação Sipaer, ficará 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.

§ 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.

§ 4º Caberá, nos casos urgentes, a busca e apreensão, aplicando-se, naquilo que couber, as disposições da Lei nº 5.869, de 11 de janeiro de 1973 - Código de Processo Civil.

§ 5º Em caso de acidente aeronáutico, incidente aeronáutico ou ocorrência de solo com aeronave civil, o representante da autoridade de investigação Sipaer terá prioridade no embarque em aeronaves civis brasileiras empregadas no transporte aéreo público.

§ 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.

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.

Parágrafo único. O Relatório Final de acidente com aeronave de Força Armada será aprovado pelo Comandante do respectivo Comando Militar.

Seção III

Do Sigilo Profissional e da Proteção à Informação

Art. 88-I. São fontes Sipaer:

I - gravações das conversas nas dependências do controle de tráfego aéreo e suas transcrições;

II - gravações das conversas na cabine de pilotagem e suas transcrições;

III - dados dos sistemas de notificação voluntária de ocorrências;

IV - gravações das comunicações entre a aeronave e os órgãos de controle de tráfego aéreo e suas transcrições;

V - gravações dos dados de voo e os gráficos e parâmetros deles extraídos ou transcritos ou extraídos e transcritos;

VI - dados dos sistemas automáticos e manuais de coleta de dados; e

VII - demais registros usados nas atividades Sipaer, incluindo os de investigação.

§ 1º Em proveito da investigação Sipaer, o representante da autoridade de investigação Sipaer terá precedência no acesso e na custódia das fontes citadas no *caput*.

§ 2º Em obediência ao princípio de que ninguém será obrigado a produzir provas contra si e ao princípio da confiança, não terão qualquer valor probatório as fontes constantes do inciso III, e será vedada a sua utilização, ainda que parcial, em inquérito ou em processo judicial ou administrativo.

§ 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.

§ 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.

Art. 88-J. As análises e conclusões da investigação Sipaer e de outras atividades afetas ao Sipaer não terão qualquer valor probatório, sendo vedada a utilização delas, ainda que parcial, em inquérito ou em processo judicial ou administrativo.

Art. 88-K. As fontes e informações Sipaer que tiverem seu uso permitido em inquérito ou em processo judicial ou administrativo estarão protegidas pelo sigilo processual.

Art. 88-L. Para acesso às fontes e informações Sipaer ou ao seu uso como prova, nos casos permitidos por esta Lei, o juiz, em suas decisões e sentenças:

I – observará o § 2º do art. 273 e o inciso I do art. 475 da Lei nº 5.869, de 11 de janeiro de 1973 - Código de Processo Civil; e

II – comunicará previamente à autoridade de investigação Sipaer e intimará o representante judicial desta, que deverá se manifestar em 72 (setenta e duas) horas.

Art. 88-M. Caberá ao representante da autoridade de investigação Sipaer a decisão sobre a conveniência de divulgar, sem prejuízo à prevenção de acidentes e às provisões legais, informações relativas às investigações Sipaer em andamento e as respectivas fontes Sipaer.

Seção IV

Do Acesso aos Destroços de Aeronave

Art. 88-N. A aeronave civil envolvida em acidente, incidente aeronáutico ou ocorrência de solo poderá ser interditada pelo representante da autoridade de investigação Sipaer, observando-se que:

I - o auto de interdição será assinado pelo representante da autoridade citada no *caput* e, se possível, pelo operador da aeronave ou seu representante;

II - mediante autorização do representante da autoridade de investigação Sipaer, a aeronave interditada poderá funcionar para efeito de manutenção; e

III - o operador permanecerá responsável pelo adimplemento de quaisquer obrigações que incidam sobre a aeronave.

Art. 88-O. 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 do representante da autoridade de investigação Sipaer, que deterá a guarda dos itens de interesse para a investigação até a sua liberação nos termos desta Lei.

Art. 88-P. A proteção contra furto de aeronave acidentada, seus destroços e coisas que eram por ela transportadas é da responsabilidade dos órgãos de segurança pública, salvo quando a proteção for provida pelas Forças Armadas.

Art. 88-Q. Em coordenação com o representante da autoridade de investigação Sipaer, ficará assegurado aos representantes de 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 do representante da autoridade de investigação Sipaer.

Art. 88-R. 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.

§ 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.

§ 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.

§ 3º Será proibida a venda dos destroços, partes, peças, componentes e motores antes de eles terem sido liberados pelo representante da autoridade de investigação Sipaer e, se houver, pelo responsável pela investigação policial, depois de observadas as demais exigências legais e regulamentares.

Art. 88-S. 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.

§ 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.

§ 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.

§ 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.

§ 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.

§ 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 pelo representante da autoridade de investigação Sipaer, sendo que, no último caso, os resíduos poderão ser alienados como sucata.

§ 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.

Art. 88-T. 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. 89. Revogado.

Art. 90. Revogado.

Art. 91. Revogado.

Art. 92. Revogado.

Art. 93. A correspondência transportada por aeronave acidentada deverá ser entregue, o mais rápido possível, à entidade responsável pelo serviço postal, que fará a devida comunicação à autoridade aduaneira mais próxima, no caso de remessas postais internacionais.

Art. 2º As pessoas interessadas na custódia dos destroços de aeronaves, em poder da autoridade de investigação Sipaer, relativos a antigos acidentes aeronáuticos, cujo Relatório Final tenha sido emitido até a

aprovação desta Lei, deverão habilitar-se perante a mencionada autoridade, por meio de pedido ao juiz da causa, num prazo de até 180 (cento e oitenta) dias da aprovação desta Lei.

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

Art. 4º Revogam-se os arts. 89 a 92 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica.

Sala da Comissão, 4 de abril de 2013.

Senador VITAL DO RÊGO, Presidente

Senador JOSÉ PIMENTEL, Relator