



PARECER Nº , DE 2013

Da COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 102, de 2012 (Projeto de Lei nº 2.453, de 2007, na de origem), da Comissão Parlamentar de Inquérito – 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 PEDRO TAQUES

I – RELATÓRIO

Esta Comissão é chamada a se pronunciar sobre 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. Essa CPI foi instalada após o acidente aéreo ocorrido no dia 29 de setembro de 2006, envolvendo um Boeing 737-800, da Gol Transportes Aéreos, e um jato Legacy, da *America ExcelAire*, com mais de uma centena de vítimas.

O projeto em análise é desdobramento dos trabalhos da referida Comissão em resposta aos anseios da sociedade por transporte aéreo mais seguro. Ele 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.

9



71060.12520

Na Câmara dos Deputados, a matéria tramitou nas Comissões de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC); de Viação e Transportes (CVT); e na de Relações Exteriores e de Defesa Nacional (CREDN). O texto final foi aprovado pelo respectivo Plenário em 16 de outubro de 2012. Em seguida, a proposição foi remetida à apreciação senatorial.

Após ser lido nesta Casa em 29 de outubro de 2012, o projeto foi distribuído para as Comissões de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ); e de Relações Exteriores e Defesa Nacional (CRE). Na CCJ, a proposição foi aprovada em 4 de abril de 2013 nos termos da emenda substitutiva apresentada pelo relator, Senador José Pimentel. Na sequência, o projeto foi encaminhado a esta Comissão. Desde em 17 de abril de 2013, a matéria encontra-se sob minha relatoria. Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

1) Aspectos jurídicos

Não há óbices quanto à regimentalidade, tendo em vista que o PLC nº 102, de 2012, ao ser lido, foi despachado pelo Presidente do Senado também à CRE, que tem atribuição para opinar sobre proposições referentes às Forças Armadas, a teor do disposto no art. 103, V, do Regimento Interno.

Registre-se, ainda, que a matéria está em conformidade com os ditames constitucionais, como consignado pela CCJ. No tocante à juridicidade, a proposição se afigura irretocável. O meio eleito para o alcance dos objetivos pretendidos é o adequado e ela é compatível com os princípios diretores do sistema de direito pátrio. Em relação à técnica legislativa, o projeto — na forma da emenda substitutiva aprovada na CCJ — também não merece reparos.





2) Mérito

No que se refere ao mérito, a proposta é, a vários títulos, bem-vinda. Ela objetiva tornar o espaço aéreo nacional mais seguro para a aviação. Esse desiderato revela-se tanto mais importante quanto mais constatamos o aumento contínuo no número de vôos em nosso território. Tal perspectiva tende a aumentar, de modo superlativo, com o incremento no número de brasileiros com acesso a essa forma de transporte, bem como com a crescente inserção do país no plano internacional. Assim, o projeto visa a contribuir com desafio de vulto: ampliar a segurança da aviação por meio tanto da prevenção de acidentes quanto da correta investigação de acidentes que eventualmente venham a ocorrer no espaço aéreo nacional.

Nesse sentido, o PLC em apreço propõe marco legal mais preciso no sentido de fazer frente ao desafio de diminuir os acidentes aeronáuticos em nosso país. Cuida-se de contributo do Parlamento com vistas a avançar para abordagem proativa, na linha da prevenção, e a dar tratamento investigativo mais apropriado na busca de esclarecimentos adequados com vistas à correta responsabilização de eventuais culpados.

Essa missão há de ser mais exitosa na medida em que ela é outorgada à Força Aérea Brasileira (FAB). O Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER) não poderia estar sob responsabilidade de instituição mais apropriada. Nossa Força Aérea goza de larga experiência em seu campo de atuação. Essa circunstância é reconhecida, também, pelas suas congêneres no plano internacional. Destaco o profissionalismo, o domínio de tecnologias aeronáuticas sensíveis (civil e militar) e o amplo conhecimento acumulado em anos de atividade, que proporcionam a certeza de que a FAB é a única entidade que, entre nós, congrega a *expertise* necessária em todos os domínios da navegação aérea. Com efeito, apenas essa organização militar tem por missão dominar a arte e ciência de todas as modalidades de navegação aérea, usando todo o leque de tecnologias disponíveis, o que faz com que seja exatamente a Força Aérea a agência governamental com maiores capacidades para bem cumprir as finalidades estabelecidas pela lei ao SIPAER.

Outro aspecto a considerar, tendo em conta estarmos no âmbito da CRE, é o fato de o projeto de lei encontrar-se respaldado na Convenção sobre Aviação Civil Internacional, também conhecida como Convenção de Chicago. O texto convencional, que foi celebrado em 1944, entre outras coisas, criou a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI). Essa





71060.12520

Organização passou a adotar padrões e a fazer recomendações com vistas ao desenvolvimento mais seguro e ordenado da aviação internacional. Desde então o sistema segue se aperfeiçoando.

Importante ressaltar que a Convenção — promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 1946 — situa-se, em nosso sistema jurídico, no mesmo plano de validade, de eficácia e de autoridade em que se posicionam as leis ordinárias. É o que prescreve a jurisprudência do Supremo Tribunal Federal (v., entre outras, a Medida Cautelar na Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 1.480, de 1997, sob a relatoria do Ministro Celso de Mello). Assim sendo, o Congresso Nacional ao aperfeiçoar o ordenamento jurídico interno homenageia o direito das gentes ao corroborar o disposto no instrumento internacional a que a República Federativa do Brasil está vinculada.

Essas as circunstâncias, o projeto certamente proporcionará ao Brasil legislação mais apta a lidar com os temas objeto de suas disposições. O substitutivo da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania contempla esses objetivos em sua plenitude, veiculando a essência do marco regulatório necessário à investigação de acidentes aéreos no país.

3) Alterações em relação ao substitutivo da CCJC

Após a honrosa designação para a Relatoria do feito, recebi ponderação do Poder Executivo, por meio da Secretaria de Relações Institucionais, em defesa de modificações pontuais de redação que albergassem preocupações supervenientes de outros órgãos governamentais com relação a pequenas alterações de técnica legislativa.

Mesmo levando em conta a excelência do trabalho da CCJC, debrucei-me sobre cada uma das reivindicações do Poder Executivo, e nelas encontrei pleitos razoáveis que aperfeiçoam, em questões muito delimitadas, o texto já aprovado na CCJC. Acolho-as, na forma de um novo substitutivo. Entendo ser de rigor a explicitação muito clara e exaustiva dos limites dessas alterações, em especial por tratar-se de mudanças absolutamente pontuais, que de nenhuma forma afetam o mérito já contido no substitutivo que nos serve de base (a numeração dos artigos, nessa discussão individualizada, refere-se à constante do substitutivo da CCJC cuja modificação evidenciamos).

Inicialmente, algumas sugestões de pura técnica legislativa merecem acolhimento:





71060.12520

I) o reposicionamento do parágrafo único do artigo 88-D original junto ao artigo 88-A como seu § 2º, uma vez que é este que circunscreve os objetivos da investigação SIPAER;

II) a retirada, em vários dispositivos, da menção a um “representante” da autoridade de investigação SIPAER, dado que o caput do artigo 88-G já estabelece uma configuração *ad hoc* para o funcionamento dessa autoridade, por meio da formação de uma comissão presidida por profissional habilitado, comissão esta que recebe desta maneira os poderes da autoridade de investigação (modificação aplicável aos arts. 88-G, §§ 1º, 2º e 5º; 88-I, § 1º; 88-N, *caput* e incisos I e II; 88-O, *caput*; 88-Q, *caput*; 88-R, § 3º; e 88-S, § 5º);

III) a unificação da redação do artigo 88-J com o artigo 88-I, § 2º, uma vez que tratam da mesma coisa, ou seja, do uso e valor probatório de determinados componentes e produtos da investigação SIPAER;

IV) a conversão do texto do art. 88-L, e do 88-J, inciso II, para a forma direta, sem qualquer mudança de conteúdo; e

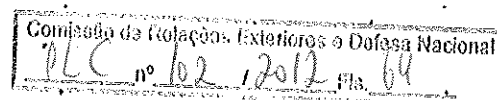
V) a opção de simplesmente manter o art. 90 do atual texto da lei, em lugar de revogá-lo e substituí-lo pelo art. 88-T do substitutivo, que tem exatamente o mesmo conteúdo.

VI) a substituição, no caput do art. 1º do Projeto, da expressão “passa a vigorar com a seguinte redação” por “passa a vigorar com as seguintes alterações”, de modo a deixar claro que estão sendo acrescidos e revogados expressamente alguns dispositivos ao Código Brasileiro de Aeronáutica, sem afetar a vigência daqueles para os quais esse acréscimo ou revogação não estiver explicitado.

Outras sugestões corrigem pequenas imperfeições do texto original, à luz de um exame sistemático do ordenamento jurídico:

I) a retirada da menção a crime “doloso” do *caput* do artigo 88-D (por conseguinte, obrigando também a informação relativa a crimes por culpa), dado que não seria exigível à autoridade aeronáutica individualizar, em indícios de conduta criminosa, a existência de culpa ou dolo;

II) a explicitação, no artigo 88-G, § 4º, de que a busca e





71060.12520

apreensão far-se-á por meio da AGU, o que por um lado reitera a competência constitucional desse órgão e por outro estabelece para a investigação SIPAER a segurança de que essa medida pode ser buscada também dentro do processo administrativo, independentemente portanto de eventual inquérito policial;

III) exclusão do inciso I do artigo 88-J, uma vez que este apenas repete dispositivos do CPC que já são válidos em caráter geral;

IV) a especificação mais clara, no artigo 88-P, do contexto da proteção a cenários de incidentes, especificando o prazo dessa proteção (até a liberação tanto pela autoridade aeronáutica quanto pela eventual perícia criminal), a responsabilidade por ela (autoridade policial) e a sua finalidade (coleta de provas e indícios);

V) no mesmo artigo, a exclusão da previsão genérica de “proteção pelas Forças Armadas”, uma vez que já são contempladas pela definição de “autoridade policial competente” quando assim dispuser a legislação específica.

VI) acréscimo, no artigo 88-F, da ressalva de que as investigações com aeronaves militares seguirão procedimentos específicos de cada Força Armada, de forma a preservar as linhas de hierarquia e disciplina inerentes ao funcionamento das instituições militares, com a indispensável ressalva de que serão normatizadas tecnicamente pelo próprio Sipaer, considerando ainda que a organização, treinamento e orientação técnica dos serviços investigativos das demais Forças Singulares é fornecida também pelas mesmas unidades do Comando da Aeronáutica que compõem o núcleo central do Sipaer;

VII) a redação mais específica do art. 88-I, § 2º, excluindo a menção bem intencionada mas pouco precisa dos princípios que norteiam o tratamento das fontes de informação que menciona;

Por fim, incorporo ao texto deste projeto dois dispositivos já aprovados por esta Casa por meio do Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 67, de 2009 (PL nº 3.628, de 1997, na Casa de origem). Essa proposição contemplava, de forma mais singela, os mesmos objetivos e finalidades do presente projeto, e os dispositivos que resgatamos, a pedido do Executivo, não haviam sido plenamente incorporados no texto atual. Ressalto que o mencionado substitutivo foi aprovado, em seu mérito, pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, e tem parecer favorável do



relator na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania daquela Casa. Assim, a incorporação desses pontos virá a dar um tratamento integrado a todos os dispositivos legais que tratam da investigação oficial de acidentes aeronáuticos no Brasil, e corresponde a posições já aprovadas pelo Senado Federal e por todas as instâncias onde tramitou na Câmara dos Deputados, o que indica claro consenso em torno das mesmas. São elas:

I) a inclusão de um novo artigo 86-A deixando explícita a finalidade única da investigação SIPAER como mecanismo de prevenção de acidentes mediante identificação de causas e emissão de recomendações, e cujo parágrafo único permite a emissão de recomendações a qualquer tempo (retirando, portanto, a exigência injustificável de que a autoridade de investigação aguarde o encerramento formal de alguma investigação para que possam ser adotadas medidas de segurança que já se justificam pelas conclusões do trabalho em andamento – e nesse interregno podem preservar vidas; e

II) a modificação do artigo 302, inc. III, alínea 'v' no sentido de que a omissão de notificação de acidentes (penalizada com multa ao operador ou permissionário) ocorra não somente em relação a aeronave de sua propriedade, mas a qualquer aeronave sob sua responsabilidade, contemplando os variados casos em que um operador tem o controle de uma aeronave sem ter sua propriedade formal (como os casos de aluguel e *leasing* que representam na prática a maior parte da frota das empresas aéreas comerciais); em outras palavras, atribui a responsabilidade pela notificação não ao proprietário escritural, mas àquele que efetivamente detém o domínio sobre a aeronave.

Reitero que as modificações que acolho não alteram nem comprometem, de modo algum, o conteúdo e o sentido do substitutivo aprovado pela CCJC, que continua sendo o norte do projeto.

III – VOTO

Ante o exposto, voto pela aprovação do PLC nº 102, de 2012, nos termos do seguinte substitutivo.





71060.12520

EMENDA Nº 2 - CRE (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 as seguintes alterações:

“Capítulo VI

Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos

Seção I

Da Investigação Sipaer

Art. 86

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.

Parágrafo único. Em qualquer fase da investigação poderão ser emitidas recomendações de segurança operacional.

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,



71060.12520

unicamente em proveito da prevenção de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo.

§ 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.

§ 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 a investigação não trazer proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos, sem prejuízos da comunicação à autoridade policial competente.

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, relacionados ou não à cadeia de eventos do acidente, far-se-á a 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



71060.12520

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.

Parágrafo único. Os procedimentos de investigação e o acesso aos documentos e informações de acidente com aeronave da Força Armada, que serão normatizados pelo órgão central do SIPAER, seguirão regras próprias para a aviação militar, observadas as especificidades de cada Comando.

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 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.

§ 2º À comissão de investigação Sipaer, nos limites estabelecidos pela 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, 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.

§ 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.

§ 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.





71060.12520

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 comunicações entre os órgãos de 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, a autoridade de investigação Sipaer terá precedência no acesso e na custódia das fontes citadas no *caput*.

§ 2º A fonte de informações de que trata o inciso III 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 artigo 88-K desta Lei.

§ 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





71060.12520

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

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.

Art. 88-L A autoridade Sipaer, ou a quem este 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 as respectivas fontes Sipaer.

Seção IV

Do Acesso aos Destroços de Aeronave

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:

I - o auto de interdição será assinado pela autoridade de investigação Sipaer e, se possível, pelo operador da aeronave ou seu representante;

II - mediante autorização 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-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.

Art. 88-O A autoridade policial competente deve isolar e preservar o local do acidente ou incidente aéreo, aí incluídos 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.

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





71060.12520

podendo haver manipulação ou retenção de quaisquer objetos do acidente com anuência da autoridade de investigação Sipaer.

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.

§ 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 pela autoridade de investigação Sipaer e, se houver, pelo responsável pela investigação policial, depois de observadas as demais exigências legais e regulamentares.

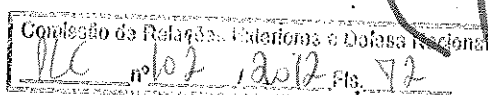
Art. 88-R Os interessados na custódia dos destroços deverão habilitar-se perante a autoridade de investigação Sipaer, do início da investigação Sipaer até 90 (noventa) dias após a sua conclusão, por meio de pedido ao juiz da causa, que julgará sobre seu cabimento e interesse.

§ 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





71060.12520

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 pela 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. 89. Revogado.

Art. 90.

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.” (NR)

Art. 2º A alínea “v” do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 302.

.....

III –
.....

v) deixar de informar à autoridade aeronáutica a ocorrência de incidente ou acidente envolvendo aeronave sob sua responsabilidade;
.....” (NR)

Art. 3º 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. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.





71060.12520

Art. 5º Revogam-se os arts. 89, 91 e 92 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica.

Sala da Comissão, 08 de agosto de 2013.

Senador RICARDO FERRAÇO, Presidente

Senador PEDRO TAQUES, Relator



SENADO FEDERAL
Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional - CRE
PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 102, de 2012

ASSINAM O PARECER, NA 31ª REUNIÃO, DE 08/08/2013, OS(AS) SENHORES(AS) SENADORES(AS)

PRESIDENTE: MAURO

RELATOR: PEDRO TAQUES

Bloco de Apoio ao Governo(PSOL, PT, PDT, PSB, PCdoB)	
Jorge Viana (PT)	1. Delcídio do Amaral (PT)
Eduardo Suplicy (PT)	2. Randolfe Rodrigues (PSOL)
Vanessa Grazziotin (PCdoB)	3. Lindbergh Farias (PT)
Anibal Diniz (PT)	4. Eduardo Lopes (PRB)
Cristovam Buarque (PDT)	5. Pedro Taques (PDT)
Lídice da Mata (PSB)	6. João Capiberibe (PSB)
Bloco Parlamentar da Maioria(PV, PSD, PMDB, PP)	
Ricardo Ferraço (PMDB)	1. Sérgio Souza (PMDB)
Jarbas Vasconcelos (PMDB)	2. João Alberto Souza (PMDB)
Pedro Simon (PMDB)	3. Roberto Requião (PMDB)
Eunício Oliveira (PMDB)	4. Romero Jucá (PMDB)
Luiz Henrique (PMDB)	5. Ana Amélia (PP)
Francisco Dornelles (PP)	6. Sérgio Petecão (PSD)
Bloco Parlamentar Minoria(PSDB, DEM)	
Alvaro Dias (PSDB)	1. Aloysio Nunes Ferreira (PSDB)
Paulo Bauer (PSDB)	2. Flexa Ribeiro (PSDB)
José Agripino (DEM)	3. Jayme Campos (DEM)
Cyro Miranda (PSDB)	4. Cícero Lucena (PSDB)
Bloco Parlamentar União e Força(PTB, PRB, PSC, PR)	
Mozarildo Cavalcanti (PTB)	1. Gim (PTB)
Fernando Collor (PTB)	2. Eduardo Amorim (PSC)
Magno Malta (PR)	3. Armando Monteiro (PTB)