



SENADO FEDERAL

PARECERES

N^{os} 866 E 867, DE 2013

Sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 102, de 2012 (nº 2.453/2007, na casa de origem, de iniciativa da Comissão Parlamentar de Inquérito do Tráfego Aéreo), que dispõe sobre a proteção á 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.

PARECER Nº 866, DE 2013

(Da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania)

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 trazer 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*

subseqüente 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 trazer 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 retomando 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.

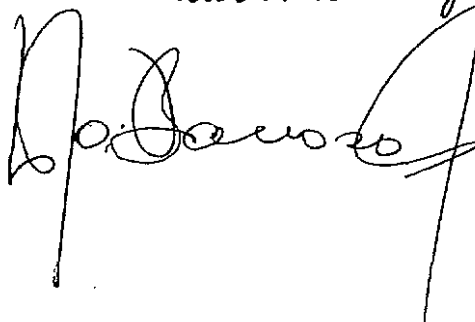
Art. 2º As pessoas interessadas na custódia dos destroços de aeronaves, em poder da autoridade de investigação Sipaer, relativos a antigos acidentes aeronáuticos, cujo Relatório Final tenha sido emitido até a aprovação desta Lei, deverão habilitar-se perante a mencionada autoridade, por meio de pedido 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

, Relator

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA

PROPOSIÇÃO: PLC Nº 102 DE 2012

ASSINAM O PARECER NA REUNIÃO DE 04/04/2013, OS SENHORES(AS) SENADORES(AS):

PRESIDENTE: <i>Senador Vital do Rêgo</i>	
RELATOR: <i>Senador José Pimentel</i>	
BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PT, PDT, PSB, PC do B, PRB, PSOL)	
JOSÉ PIMENTEL <i>J. Pimentel</i>	1. EDUARDO SUPLICY
ANA RITA	2. LÍDICE DA MATA <i>Lidice</i>
PEDRO TAQUES <i>P. Taques</i>	3. JORGE VIANA
ANIBAL DINIZ <i>Anibal Diniz</i>	4. ACIR GURGACZ
ANTONIO CARLOS VALADARES	5. WALTER PINHEIRO
INÁCIO ARRUDA <i>I. Arruda</i>	6. RODRIGO ROLLEMBERG
EDUARDO LOPES <i>E. Lopes</i>	7. HUMBERTO COSTA <i>Humberto Costa</i>
BLOCO PARLAMENTAR DA MAIORIA (PMDB, PP, PSD, PV)	
EDUARDO BRAGA <i>E. Braga</i>	1. ROMERO JUCÁ
VITAL DO RÊGO <i>Vital do Rêgo</i>	2. ROBERTO REQUIÃO <i>Roberto Requião</i>
PEDRO SIMON	3. RICARDO FERRAÇO
SÉRGIO SOUZA	4. CLÉSIO ANDRADE
LUIZ HENRIQUE	5. VALDIR RAUPP
EUNÍCIO OLIVEIRA	6. BENEDITO DE LIRA
FRANCISCO DORNELLES <i>F. Dornelles</i>	7. WALDEMIR MOKA
SÉRGIO PETECÃO	8. KÁTIA ABREU
BLOCO PARLAMENTAR MINORIA (PSDB, DEM)	
AÉCIO NEVES	1. LÚCIA VÂNIA
CÁSSIO CUNHA LIMA	2. ATAÍDES DE OLIVEIRA
ALVARO DIAS <i>Alvaro Dias</i>	3. ALOYSIO NUNES FERREIRA <i>Aloysio Nunes Ferreira</i>
JOSÉ AGRIPINO	4. PAULO BAUER
BLOCO PARLAMENTAR UNIÃO E FORÇA (PTB, PR, PSC/PPL)	
ARMANDO MONTEIRO <i>Armando Monteiro</i>	1. GIM
SODRÉ SANTORO <i>Sodré Santoro</i>	2. EDUARDO AMORIM
MAGNO MALTA	3. BLAIRO MAGGI
ANTONIO CARLOS RODRIGUES	4. ALFREDO NASCIMENTO

PARECER Nº 867, DE 2013
(Da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional)

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.

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 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, debruicei-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.

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 criminoso, a existência de culpa ou dolo;

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

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, 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 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.

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 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 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 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.

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, 8 de agosto de 2013.

Senador RICARDO FERRAÇO, Presi

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)

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;

Art. 48. Cabe ao Congresso Nacional, com a sanção do Presidente da República, não exigida esta para o especificado nos arts. 49, 51 e 52, dispor sobre todas as matérias de competência da União, especialmente sobre

LEI COMPLEMENTAR Nº 95, DE 26 DE FEVEREIRO DE 1998

Dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, conforme determina o parágrafo único do art. 59 da Constituição Federal, e estabelece normas para a consolidação dos atos normativos que menciona.

Art. 7º O primeiro artigo do texto indicará o objeto da lei e o respectivo âmbito de aplicação, observados os seguintes princípios:

IV - 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.

DECRETO-LEI Nº 3.689, DE 3 DE OUTUBRO DE 1941.

Código de Processo Penal.

Art. 207. São proibidas de depor as pessoas que, em razão de função, ministério, ofício ou profissão, devam guardar segredo, salvo se, desobrigadas pela parte interessada, quiserem dar o seu testemunho.

LEI Nº 5.869, DE 11 DE JANEIRO DE 1973.

Institui o Código de Processo Civil.

Art. 273. O juiz poderá, a requerimento da parte, antecipar, total ou parcialmente, os efeitos da tutela pretendida no pedido inicial, desde que, existindo prova inequívoca, se convença da verossimilhança da alegação e: (Redação dada pela Lei nº 8.952, de 13.12.1994)

.....

§ 2º Não se concederá a antecipação da tutela quando houver perigo de irreversibilidade do provimento antecipado. (Incluído pela Lei nº 8.952, de 13.12.1994)

.....

Art. 406. A testemunha não é obrigada a depor de fatos:

.....

Art. 475. Está sujeita ao duplo grau de jurisdição, não produzindo efeito senão depois de confirmada pelo tribunal, a sentença: (Redação dada pela Lei nº 10.352, de 26.12.2001)

I - proferida contra a União, o Estado, o Distrito Federal, o Município, e as respectivas autarquias e fundações de direito público; (Redação dada pela Lei nº 10.352, de 26.12.2001)

.....

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986.

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

.....

CAPÍTULO VI

Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos

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. 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.

Art. 89. Exceto para efeito de salvar vidas, nenhuma aeronave acidentada, seus restos ou coisas que por ela eram transportadas, podem ser vasculhados ou removidos, a não ser em presença ou com autorização da autoridade aeronáutica.

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. As despesas de remoção e desinterdição do local do acidente aeronáutico, inclusive em aeródromo, correrão por conta do explorador da aeronave acidentada, desde que comprovada a sua culpa ou responsabilidade.

Art. 92. Em caso de acidentes aéreos ocorridos por atos delituosos, far-se-á a comunicação à autoridade policial para o respectivo processo.

Parágrafo único. Para o disposto no caput deste artigo, a autoridade policial, juntamente com as autoridades aeronáuticas, deverão considerar as infrações às Regulamentações Profissionais dos aeroviários e dos aeronautas, que possam ter concorrido para o evento.

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.

.....

Publicado no **DSF**, de 14/08/2013.