



CÂMARA DOS DEPUTADOS



\*C0048678E\*

## PROJETO DE LEI N.º 2.453-F, DE 2007

(Da CPI - Crise do Sistema de Tráfego Aéreo)

Ofício nº 1857/13 – SF

**SUBSTITUTIVO DO SENADO AO PROJETO DE LEI Nº 2453-B/07**, 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"; tendo parecer: da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, pela aprovação (relator: DEP. NELSON MARQUEZELLI); da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. JOSE STÉDILE); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relator: DEP. VICENTE CANDIDO e relator substituto: DEP. DR. GRILO).

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:  
RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL;  
VIAÇÃO E TRANSPORTES E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

**APRECIÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

## SUMÁRIO

I – Autógrafos do PL 2453-B/07, aprovado na Câmara dos Deputados em 16/10/12

II – Substitutivo do Senado Federal

III – Na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

IV – Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

V – Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- Parecer dos relatores
- Parecer da Comissão

**AUTÓGRAFOS DO PL 2453-B/07,  
APROVADO NA CÂMARA DOS DEPUTADOS EM 16/10/12**

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.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**CAPÍTULO I  
DA INVESTIGAÇÃO SISTEMA DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE  
ACIDENTES AERONÁUTICOS - SIPAER**

**Seção I  
Da Independência da Investigação Sipaer**

Art. 1º 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. 2º A investigação Sipaer de um determinado acidente, incidente aeronáutico ou ocorrência de solo deverá de-

envolver-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. 3º 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. 4º 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. 5º 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. 6º 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. 7º 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 encontrarrem.

§ 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. 8º 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. 9º 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, não terão qualquer valor probatório as fontes constantes dos incisos I, II e 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, assegurado o seu sigilo.

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

Art. 12. 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. 13. 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. 14. A aeronave civil envolvida em acidente, incidente aeronáutico ou ocorrência de solo poderá ser interdita 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. 15. 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. 16. 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. 17. 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. 18. 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. 19. Os interessados na custódia dos destroços deverão habilitar-se perante a autoridade de investigação Sipaer, do início da investigação Sipaer até 90 (noventa) dias após a sua conclusão, por meio de pedido ao juiz da causa, que julgará sobre seu cabimento e interesse.

§ 1º Caso mais de um interessado habilite-se na forma do *caput*, os destroços serão encaminhados àquele que primeiro se habilitou, sendo todos os juízos habilitados notificados da

decisão de custódia, por meio de comunicação oficial da autoridade de investigação Sipaer.

§ 2º Os custos de transporte dos destroços ficarão a cargo do interessado, que deverá prover o transporte em até 90 (noventa) dias do deferimento de sua custódia e, se esgotado tal prazo, o próximo interessado, na ordem de preferência, será chamado.

§ 3º Esgotados os interessados habilitados, sem realizarem a retirada dos destroços, no prazo previsto no § 2º, ou se não houver interessado habilitado, o proprietário da aeronave acidentada, consignado no Registro Aeronáutico Brasileiro, será notificado, por meio de carta com aviso de recebimento, para proceder, em 90 (noventa) dias da notificação, à retirada dos destroços.

§ 4º Não sendo encontrado o proprietário, havendo recusa da carta com aviso de recebimento ou retornando esta sem a assinatura do notificado ou de seu representante legal, a autoridade de investigação Sipaer publicará edital, na imprensa oficial e no sítio oficial do órgão na rede mundial de computadores - internet, estabelecendo o prazo de 90 (noventa) dias para o proprietário proceder à retirada dos destroços, sob seus ônus e responsabilidade.

§ 5º Esgotados os prazos de retirada dos destroços pelo proprietário, nos termos dos §§ 1º a 4º, os itens poderão ser utilizados para a instrução ou destruídos pelo representante da autoridade de investigação Sipaer, sendo que, no último caso, os resíduos poderão ser alienados como sucata.

§ 6º Para a aferição do cumprimento do prazo de manifestação de interesse e da ordem de preferência, será considerada a data de ingresso do pedido judicial no protocolo da autoridade de investigação Sipaer.

CAPÍTULO II  
DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 20. 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. 21. 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. 22. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 23. Revogam-se os arts. 89 a 92 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica.

Câmara dos Deputados, em

EMS 2453/2007

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 102, de 2012 (PL nº 2.453, de 2007, na Casa de origem), 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”.

Substitua-se o Projeto pelo seguinte:

Altera o Capítulo VI do Título III e revoga os arts. 89, 91 e 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 (Código Brasileiro de Aeronáutica), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“CAPÍTULO VI  
SISTEMA DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES  
AERONÁUTICOS (SIPAER)

**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, isolada ou conjuntamente, representem risco à integridade de pessoas, aeronaves e outros bens, unicamente em proveito da prevenção de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo.

§ 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 em que a investigação não trouxer proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos, sem prejuízo 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 nestas 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 de 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 do **caput** e as análises e conclusões da investigação Sipaer não serão utilizadas para fins probatórios nos processos judiciais e procedimentos administrativos, e somente serão fornecidas mediante requisição judicial, observado o art. 88-K desta Lei.

§ 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 procedimento 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 esta delegar, poderá decidir sobre a conveniência de divulgar, sem prejuízo à prevenção de acidentes e às previsões legais, informações relativas às investigações Sipaer em andamento e às respectivas fontes Sipaer.

#### **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, inclusive a aeronave acidentada e seus destroços, para a coleta de provas, até a liberação da aeronave ou dos destroços tanto pelas autoridades aeronáuticas quanto por eventuais agentes de perícia criminal responsáveis pelas respectivas investigações.

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. ....” (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;

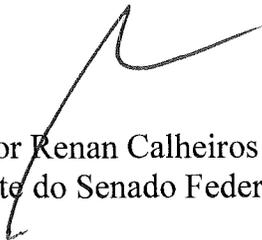
.....” (NR)

**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, no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias da publicação desta Lei.

**Art. 4º** Revogam-se os arts. 89, 91 e 92 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica).

**Art. 5º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, em 16 de agosto de 2013.

  
Senador Renan Calheiros  
Presidente do Senado Federal

**LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986**

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA.

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

TÍTULO III  
DA INFRA-ESTRUTURA 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.

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, comunicá-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 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.

Parágrafo único. Caso o explorador não disponha de recursos técnicos ou não providencie tempestivamente a remoção da aeronave ou de seus restos, a administração do aeroporto encarregar-se-á dessa providência.

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.

## CAPÍTULO VII SISTEMA DE FACILITAÇÃO, SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL E COORDENAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO

### **Seção I Da Facilitação do Transporte Aéreo**

Art. 94. O sistema de facilitação do transporte aéreo, vinculado ao Ministério da Aeronáutica, tem por objetivo estudar as normas e recomendações pertinentes da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) e propor aos órgãos interessados as medidas adequadas a implementá-las no País, avaliando os resultados e sugerindo as alterações necessárias ao aperfeiçoamento dos serviços aéreos.

.....

## TÍTULO IX DAS INFRAÇÕES E PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS

.....

### CAPÍTULO III DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

I - Infrações referentes ao uso das aeronaves:

a) utilizar ou empregar aeronave sem matrícula;

- b) utilizar ou empregar aeronave com falsas marcas de nacionalidade ou de matrícula, ou sem que elas correspondam ao que consta do Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB;
  - c) utilizar ou empregar aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos;
  - d) utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor;
  - e) utilizar ou empregar aeronave em serviço especializado, sem a necessária homologação do órgão competente;
  - f) utilizar ou empregar aeronave na execução de atividade diferente daquela para a qual se achar licenciada;
  - g) utilizar ou empregar aeronave com inobservância das normas de tráfego aéreo, emanadas da autoridade aeronáutica;
  - h) introduzir aeronave no País, ou utilizá-la sem autorização de sobrevôo;
  - i) manter aeronave estrangeira em território nacional sem autorização ou sem que esta haja sido revalidada.
  - j) alienar ou transferir, sem autorização, aeronave estrangeira que se encontre no País em caráter transitório, ressalvados os casos de execução judicial ou de medida cautelar;
  - k) transportar, ciente do conteúdo real, carga ou material perigoso ou proibido, ou em desacordo com as normas que regulam o trânsito de materiais sujeitos a restrições;
  - l) lançar objetos ou substâncias sem licença da autoridade aeronáutica, salvo caso de alijamento;
  - m) trasladar aeronave sem licença;
  - n) recuperar ou reconstruir aeronave acidentada, sem a liberação do órgão competente;
  - o) realizar vôo com peso de decolagem ou número de passageiros acima dos máximos estabelecidos;
  - p) realizar vôo com equipamento para levantamento aerofotogramétrico, sem autorização do órgão competente;
  - q) transportar passageiro em lugar inadequado da aeronave;
  - r) realizar vôo sem o equipamento de sobrevivência exigido;
  - s) realizar vôo por instrumentos com aeronave não homologada para esse tipo de operação;
  - t) realizar vôo por instrumentos com tripulação inabilitada ou incompleta;
  - u) realizar vôo solo para treinamento de navegação sendo aluno ainda não-habilitado para tal;
  - v) operar aeronave com plano de vôo visual, quando as condições meteorológicas estiverem abaixo dos mínimos previstos para esse tipo de operação;
  - w) explorar sistematicamente serviços de táxi-aéreo fora das áreas autorizadas;
  - x) operar radiofrequências não autorizadas, capazes de causar interferência prejudicial ao serviço de telecomunicações aeronáuticas.
- II - Infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:
- a) preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização;
  - b) impedir ou dificultar a ação dos agentes públicos, devidamente credenciados, no exercício de missão oficial;
  - c) pilotar aeronave sem portar os documentos de habilitação, os documentos da aeronave ou os equipamentos de sobrevivência nas áreas exigidas;

d) tripular aeronave com certificado de habilitação técnica ou de capacidade física vencidos, ou exercer a bordo função para a qual não esteja devidamente licenciado ou cuja licença esteja expirada;

e) participar da composição de tripulação em desacordo com o que estabelece este Código e suas regulamentações;

f) utilizar aeronave com tripulante estrangeiro ou permitir a este o exercício de qualquer função a bordo, em desacordo com este Código ou com suas regulamentações;

g) desobedecer às determinações da autoridade do aeroporto ou prestar-lhe falsas informações;

h) infringir as Condições Gerais de Transporte ou as instruções sobre tarifas;

i) desobedecer aos regulamentos e normas de tráfego aéreo;

j) inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão;

k) inobservar as normas sobre assistência e salvamento;

l) desobedecer às normas que regulam a entrada, a permanência e a saída de estrangeiro;

m) infringir regras, normas ou cláusulas de convenções ou atos internacionais;

n) infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de vôo;

o) permitir, por ação ou omissão, o embarque de mercadorias sem despacho, de materiais sem licença, ou efetuar o despacho em desacordo com a licença, quando necessária;

p) exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de vôo;

q) operar a aeronave em estado de embriaguez;

r) taxiar aeronave para decolagem, ingressando na pista sem observar o tráfego;

s) retirar-se de aeronave com o motor ligado sem tripulante a bordo;

t) operar aeronave deixando de manter fraseologia padrão nas comunicações radio-telefônicas;

u) ministrar instruções de vôo sem estar habilitado.

III - Infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

a) permitir a utilização de aeronave sem situação regular no Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, ou sem observância das restrições do certificado de navegabilidade;

b) permitir a composição de tripulação por aeronauta sem habilitação ou que, habilitado, não esteja com a documentação regular;

c) permitir o exercício, em aeronave ou em serviço de terra, de pessoal não devidamente licenciado ou com a licença vencida;

d) firmar acordo com outra concessionária ou permissionária, ou com terceiros, para estabelecimento de conexão, consórcio ("pool") ou consolidação de serviços ou interesses, sem consentimento expresso da autoridade aeronáutica;

e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;

f) explorar qualquer modalidade de serviço aéreo para a qual não esteja devidamente autorizada;

g) deixar de comprovar, quando exigida pela autoridade competente, a contratação dos seguros destinados a garantir sua responsabilidade pelos eventuais danos a passageiros, tripulantes, bagagens e cargas, bem assim, no solo a terceiros;

h) aceitar, para embarque, mercadorias sem licença das autoridades competentes ou em desacordo com a regulamentação que disciplina o trânsito dessas mercadorias;

- i) ceder ou transferir ações ou partes de seu capital social, com direito a voto, sem consentimento expresso da autoridade aeronáutica, quando necessário (art. 180);
- j) deixar de dar publicidade aos atos sociais de publicação obrigatória;
- k) deixar de recolher, na forma e nos prazos da regulamentação respectiva, as tarifas, taxas, preços públicos e contribuições a que estiver obrigada;
- l) recusar a exibição de livro, documento, ficha ou informação sobre seus serviços, quando solicitados pelos agentes da fiscalização aeronáutica;
- m) desrespeitar convenção ou ato internacional a que estiver obrigada;
- n) não observar, sem justa causa, os horários aprovados;
- o) infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário;
- p) deixar de transportar passageiro com bilhete marcado ou com reserva confirmada ou, de qualquer forma, descumprir o contrato de transporte;
- q) infringir as tarifas aprovadas, prometer ou conceder, direta ou indiretamente, desconto, abatimento, bonificação, utilidade ou qualquer vantagem aos usuários, em função da utilização de seus serviços de transporte;
- r) simular como feita, total ou parcialmente, no exterior, a compra de passagem vendida no País, a fim de burlar a aplicação da tarifa aprovada em moeda nacional;
- s) promover qualquer forma de publicidade que ofereça vantagem indevida ao usuário ou que lhe forneça indicação falsa ou inexata acerca dos serviços, induzindo-o em erro quanto ao valor real da tarifa aprovada pela autoridade aeronáutica;
- t) efetuar troca de transporte por serviços ou utilidades, fora dos casos permitidos;
- u) infringir as Condições Gerais de Transporte, bem como as demais normas que dispõem sobre os serviços aéreos;
- v) deixar de informar à autoridade aeronáutica a ocorrência de acidente com aeronave de sua propriedade;
- w) deixar de apresentar nos prazos previstos o Resumo Geral dos resultados econômicos e estatísticos, o Balanço e a Demonstração de lucros e perdas;
- x) deixar de requerer dentro do prazo previsto a inscrição de atos exigidos pelo Registro Aeronáutico Brasileiro;
- y) deixar de apresentar, semestralmente, a relação de acionistas;
- z) deixar de apresentar, semestralmente, a relação de transferências.

IV - Infrações imputáveis a empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes:

- a) inobservar instruções, normas ou requisitos estabelecidos autoridade aeronáutica;
- b) inobservar termos e condições constantes dos certificados homologação e respectivos adendos;
- c) modificar aeronave ou componente, procedendo à alteração não-prevista por órgão homologador;
- d) executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do vôo;
- e) deixar de cumprir os contratos de manutenção ou inobservar os prazos assumidos para execução dos serviços de manutenção e distribuição de componentes;
- f) executar serviços de manutenção ou de reparação em desacordo com os manuais da aeronave, ou em aeronave acidentada, sem liberação do órgão competente;

g) deixar de notificar ao órgão competente para homologação de produtos aeronáuticos, dentro do prazo regulamentar, qualquer defeito ou mau funcionamento que tenha afetado a segurança de algum voo em particular e que possa repetir-se em outras aeronaves.

V - Infrações imputáveis a fabricantes de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos:

a) inobservar prescrições e requisitos estabelecidos pela autoridade aeronáutica, destinados à homologação de produtos aeronáuticos;

b) inobservar os termos e condições constantes dos respectivos certificados de homologação;

c) alterar projeto de tipo aprovado, da aeronave ou de outro produto aeronáutico, sem que a modificação tenha sido homologada pela autoridade aeronáutica;

d) deixar de notificar ao órgão competente para homologação de produtos aeronáuticos, dentro do prazo regulamentar, qualquer defeito ou mau funcionamento, acidente ou incidente de que, de qualquer modo, tenha ciência, desde que esse defeito ou mau funcionamento venha a afetar a segurança de voo e possa repetir-se nas demais aeronaves ou produtos aeronáuticos cobertos pelo mesmo projeto de tipo aprovado;

e) descumprir ou deixar de adotar, após a notificação a que se refere o número anterior e dentro do prazo estabelecido pelo órgão competente, as medidas de natureza corretiva ou sanadora de defeitos e mau funcionamento.

VI - Infrações imputáveis a pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos grupos anteriores:

a) executar ou utilizar serviços técnicos de manutenção, modificação ou reparos de aeronaves e de seus componentes, em oficina não-homologada;

b) executar serviços de recuperação ou reconstrução em aeronave acidentada, sem liberação do órgão competente;

c) executar serviços de manutenção ou de reparação de aeronave e de seus componentes, sem autorização do órgão competente;

d) utilizar-se de aeronave sem dispor de habilitação para sua pilotagem;

e) executar qualquer modalidade de serviço aéreo sem estar devidamente autorizado;

f) construir campo de pouso sem licença, utilizar campo de pouso sem condições regulamentares de uso, ou deixar de promover o registro de campo de pouso;

g) implantar ou explorar edificação ou qualquer empreendimento em área sujeita a restrições especiais, com inobservância destas;

h) prometer ou conceder, direta ou indiretamente, qualquer modalidade de desconto, prêmio, bonificação, utilidade ou vantagem aos adquirentes de bilhete de passagem ou frete aéreo;

i) promover publicidade de serviço aéreo em desacordo com os regulamentos aeronáuticos, ou com promessa ou artifício que induza o público em erro quanto às reais condições do transporte e de seu preço;

j) explorar serviços aéreos sem concessão ou autorização;

k) vender aeronave de sua propriedade, sem a devida comunicação ao Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, ou deixar de atualizar, no RAB, a propriedade de aeronave adquirida;

l) instalar ou manter em funcionamento escola ou curso de aviação sem autorização de autoridade aeronáutica;

m) deixar o proprietário ou operador de aeronave de recolher, na forma e nos prazos da respectiva regulamentação, as tarifas, taxas, preços públicos ou contribuições a que estiver obrigado.

#### CAPÍTULO IV DA DETENÇÃO, INTERDIÇÃO E APREENSÃO DE AERONAVE

Art. 303. A aeronave poderá ser detida por autoridades aeronáuticas, fazendárias ou da polícia federal, nos seguintes casos:

I - se voar no espaço aéreo brasileiro com infração das convenções ou atos internacionais, ou das autorizações para tal fim;

II - se, entrando no espaço aéreo brasileiro, desrespeitar a obrigatoriedade de pouso em aeroporto internacional;

III - para exame dos certificados e outros documentos indispensáveis;

IV - para verificação de sua carga no caso de restrição legal (art. 21) ou de porte proibido de equipamento (parágrafo único do art. 21);

V - para averiguação de ilícito.

§ 1º A autoridade aeronáutica poderá empregar os meios que julgar necessários para compelir a aeronave a efetuar o pouso no aeródromo que lhe for indicado.

§ 2º Esgotados os meios coercitivos legalmente previstos, a aeronave será classificada como hostil, ficando sujeito à medida de destruição, nos casos dos incisos do *caput* deste artigo e após autorização do Presidente da República ou autoridade por ele delegada. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.614, de 5/3/1998\)](#)

§ 3º A autoridade mencionada no § 1º responderá por seus atos quando agir com excesso de poder ou com espírito emulatório. [\(Primitivo § 2º renumerado e com nova redação dada pela Lei nº 9.614, de 5/3/1998\)](#)

.....

.....

### **LEI Nº 5.869, DE 11 DE JANEIRO DE 1973**

Institui o Código de Processo Civil.

#### **O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

#### LIVRO I DO PROCESSO DE CONHECIMENTO

.....

#### TÍTULO VIII DO PROCEDIMENTO ORDINÁRIO

.....

CAPÍTULO VI  
DAS PROVAS

---

**Seção VI**  
**Da Prova Testemunhal**

**Subseção I**  
**Da Admissibilidade e do Valor da Prova Testemunhal**

---

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

I - que lhe acarretem grave dano, bem como ao seu cônjuge e aos seus parentes consangüíneos ou afins, em linha reta, ou na colateral em segundo grau;

II - a cujo respeito, por estado ou profissão, deva guardar sigilo.

**Subseção II**  
**Da Produção da Prova Testemunhal**

Art. 407. Incumbe às partes, no prazo que o juiz fixará ao designar a data da audiência, depositar em cartório o rol de testemunhas, precisando-lhes o nome, profissão, residência e o local de trabalho; omitindo-se o juiz, o rol será apresentado até 10 (dez) dias antes da audiência. ([“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 10.358, de 27/12/2001, publicada no DOU de 28/12/2001, em vigor 3 meses após a publicação](#))

Parágrafo único. É lícito a cada parte oferecer, no máximo, dez testemunhas; quando qualquer das partes oferecer mais de três testemunhas para a prova de cada fato, o juiz poderá dispensar as restantes.

---

---

## COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL

### I-RELATÓRIO

Esta Comissão é chamada a se pronunciar sobre o substitutivo ao Projeto de Lei nº 2453, de 2007, 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.

Em sua tramitação no Senado Federal, o Projeto sofreu modificações na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), na forma de um Substitutivo, no sentido de adequá-lo à Lei de Acesso à Informação. Na Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional (CRE), também sofreu modificações na forma de um novo Substitutivo, no sentido de atender às sugestões formuladas pela Secretaria de Assuntos Institucionais da Presidência da República, após acordo ocorrido entre o Ministério da Justiça, Casa Civil, Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA) e Assessoria Parlamentar do Comandante da Aeronáutica (ASPAER).

A investigação de acidentes aeronáuticos realizada pelo Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER) possui nobre objetivo de evitar que outros acidentes semelhantes voltem a ocorrer, ceifando vidas humanas preciosas e causando prejuízos que nenhum país, principalmente os em desenvolvimento, não pode se dar ao luxo de ter.

Essas investigações seguem o rígido propósito de prevenir outros acidentes, não sendo objeto de embasamento para imputar culpa ou responsabilidade. Para este fim, investigações judiciais são instauradas em paralelo e peritos são nomeados para levantar as causas dos acidentes e seus responsáveis.

As investigações de acidentes aeronáuticos conduzidas pelo SIPAER, por visarem prevenir a recorrência de novos acidentes similares, necessitam que as informações sejam levantadas com celeridade, para não se perder a oportunidade de evitar que um outro acidente, com fatores contribuintes semelhantes, venha a causar mais prejuízos.

Quando ocorre um acidente aeronáutico, uma imensa estrutura de investigação é mobilizada pelo SIPAER, que envia uma equipe ao local da ocorrência e começa a coletar todos os dados necessários para que seja realizada uma investigação da melhor forma possível. Tão logo as informações são

levantadas, Recomendações de Segurança de Voo são emitidas a todas as organizações (civis e militares, governamentais ou particulares) que operam o mesmo tipo de aeronave envolvida no acidente, que realizam o mesmo tipo de operação ou, no caso de acidentes que podem ocorrer em qualquer tipo de operação e aeronave, a todos os operadores da aviação brasileira.

Como exemplo da efetividade da coleta de informações para a prevenção de acidentes, cabe citar um acidente ocorrido com uma aeronave privada de pequeno porte que foi abastecida com outro tipo de combustível e teve falha do motor após a decolagem, colidindo com o solo e matando todos os seus ocupantes. Em menos de 48 horas, após a ocorrência, foi feita uma divulgação a todos os operadores de aeronaves no Brasil quanto aos cuidados de se verificar o tipo de combustível a ser colocado nas aeronaves, bem como da necessidade de se observar os requisitos de modelos de bocais de abastecimento (que são diferentes justamente para se evitar erros).

Quando se detecta um problema técnico em determinado modelo de aeronave, por exemplo, é outra situação que requer celeridade no descobrimento e divulgação deste problema para que sejam implantadas as correções, pois em face da semelhança de sistemas o mesmo problema provavelmente se apresenta em outras aeronaves do mesmo modelo.

Esta investigação é realizada por um grupo de especialistas que se desdobra em descobrir, o mais rapidamente possível, todos os fatores que contribuíram para o acidente. A confiança nos investigadores SIPAER, pelos envolvidos no acidente, é primordial, pois erros cometidos pelos mesmos têm que ser reportados rapidamente para que sejam analisados e divulgados aos demais operadores.

As declarações das testemunhas envolvidas no acidente aeronáutico são voluntárias. Caso uma pessoa não deseje, não será obrigada a prestá-las. Dessa forma, reforça-se a necessidade de confiança no investigador e no SIPAER, a fim de permitir que a testemunha relate todas as informações que conhece.

A informação é primordial para a prevenção de acidentes aeronáuticos. É a matéria prima da investigação e da prevenção. As investigações do SIPAER visam levantar todas as falhas que contribuíram para o acidente, a fim de recomendar medidas de prevenção. Caso alguma dessas falhas não seja abordada, devido, por exemplo, a alguma testemunha que deixou de relatar o problema que vivenciou, por medo de punição, tal problema permanecerá sem a correção adequada, podendo vir a contribuir para outro acidente aeronáutico.

Caso os envolvidos no acidente não tenham plena confiança de que suas declarações não sejam utilizadas unicamente na prevenção de outros acidentes, dificilmente apontarão seus erros cometidos durante a operação da aeronave ou a sua preparação, omitindo dados preciosos para a efetiva prevenção

---

de acidentes semelhantes. As informações prestadas ao SIPAER, pelas pessoas e empresas envolvidas, têm a finalidade única da prevenção e se tornarão públicas na forma de Relatório Final, recomendando as correções necessárias ao operador ou ao fabricante da aeronave envolvida. Por serem voluntárias, essas informações não devem ser utilizadas como provas jurídicas, pois ninguém é obrigado a produzir provas contra si.

Durante a investigação do SIPAER, as informações são levantadas sem a preocupação de que se estabeleça um advogado para garantir os direitos dos envolvidos, justamente por esta investigação ter, como objetivo único e exclusivo, a prevenção de ocorrências, e não a responsabilização e punição dos envolvidos. Para essa finalidade, é instaurada em paralelo uma investigação policial/judicial, com livre acesso aos elementos da investigação, podendo apontar responsáveis pelo acidente.

O uso das informações do SIPAER com a finalidade única da prevenção não é uma questão de se atribuir um grau de sigilo para proteger os envolvidos, mas sim uma questão de respeito à legislação internacional da qual o Brasil é signatário. Como membro da *Internacional Civil Aviation Organization* – ICAO (Organização de Aviação Internacional), e juntamente com mais 190 países, signatário da *Convention on International Civil Aviation* (Convenção de Aviação Civil Internacional), ocorrida em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, o Brasil deve respeitar o previsto no Anexo 13 dessa Convenção. Esse Anexo estabelece que as investigações voltadas para a prevenção não sejam utilizadas para outros fins que não o da segurança de voo. Estabelece, ainda, que as investigações têm como único objetivo a prevenção de acidentes aeronáuticos, não se destinando a imputar culpa ou responsabilidade.

A fim de reforçar que este provimento seja seguido, a ICAO coloca como requisito de conformidade, nas auditorias que realiza em seus países membros, a necessidade de legislações que assegurem a utilização das informações com a finalidade única da prevenção de acidentes aeronáuticos. Em 2009, o Brasil foi auditado e recebeu neste requisito a observação de “pendente”, tendo em vista que o Projeto de Lei nº 2.453-A, de 2007, está ainda em tramitação no Congresso Nacional.

Com a aprovação deste Projeto de Lei, o Brasil ficará na vanguarda da Segurança de Voo mundial, conseguindo separar as investigações voltadas para a prevenção daquelas que visam apurar responsabilidades, garantindo aos cidadãos brasileiros seus plenos direitos assegurados pela Constituição e, por fim, possibilitando aos investigadores do SIPAER o necessário marco legal para desenvolver seus trabalhos de forma profunda e efetiva, a fim de preservar os bens mais preciosos que a Nação Brasileira possui – as vidas de seus cidadãos.

No Senado Federal, a matéria tramitou nas Comissões de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC); e na de Relações Exteriores e de Defesa Nacional

---

(CRE). O texto final foi aprovado pelo respectivo Plenário em 14 de agosto de 2013. Em seguida, a proposição foi remetida para apreciação desta comissão.

## II-VOTO DO RELATOR

Na forma do disposto no Regimento Interno da Casa (art. 32 XV, *d e i*), cabe a esta Comissão Permanente a análise de matérias relativas a direito internacional público, à ordem jurídica internacional e a direito aeronáutico.

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 voos 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 substitutivo 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 CREDN, 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 de todos ao corroborar o disposto no instrumento internacional a que a República Federativa do Brasil está vinculada.

O substitutivo do Senado Federal atende a esses objetivos em sua plenitude, veiculando a essência do marco regulatório necessário à investigação de acidentes aéreos no país e certamente proporcionará ao Brasil legislação mais apta a lidar com os temas objeto de suas disposições.

Ante o exposto, **voto** pela **aprovação do substitutivo do Senado Federal ao PL nº 2453, de 2007.**

Sala da Comissão, em                    de                    2013.

**Deputado Nelson Marquezelli**  
**Relator**

### **III – PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela aprovação do Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei nº 2.453, de 2007, nos termos do parecer do relator, Deputado Nelson Marquezelli.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Nelson Pellegrino - Presidente; Perpétua Almeida, Íris de Araújo e Urzeni Rocha - Vice-Presidentes; Antonio Carlos Mendes Thame, Átila Lins, Carlos Zarattini, Claudio Cajado, Elcione Barbalho, Emanuel Fernandes, Geraldo Thadeu, Gonzaga Patriota, Henrique Fontana, Janete Rocha Pietá, Jefferson Campos, Josias Gomes, Márcio Marinho, Marco Maia, Nelson Marquezelli, Roberto de Lucena, Sebastião Bala Rocha, Vitor Paulo, Walter Feldman, Zequinha Marinho, Fabio Reis, Geraldo Resende, Ivan Valente e Luiz Nishimori.

Sala da Comissão, em 11 de setembro de 2013.

Deputado NELSON PELLEGRINO  
Presidente

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### I - RELATÓRIO

Esta Comissão é chamada a se pronunciar sobre o substitutivo ao Projeto de Lei nº 2453, de 2007, 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.

Em sua tramitação no Senado Federal, o Projeto sofreu modificações na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), na forma de um Substitutivo, no sentido de adequá-lo à Lei de Acesso à Informação. Na Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional (CRE), também sofreu modificações na forma de um novo Substitutivo, no sentido de atender às sugestões formuladas pela Secretaria de Assuntos Institucionais da Presidência da República, após acordo ocorrido entre o Ministério da Justiça, Casa Civil, Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA) e Assessoria Parlamentar do Comandante da Aeronáutica (ASPAER).

Analisado pela Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional (CREDN) da Câmara dos Deputados, o projeto foi aprovado por unanimidade, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Nelson Markezeli

A investigação de acidentes aeronáuticos realizada pelo Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER) possui nobre objetivo de evitar que outros acidentes semelhantes voltem a ocorrer, ceifando vidas humanas preciosas e causando prejuízos que nenhum país, principalmente os em desenvolvimento, não pode se dar ao luxo de ter.

Essas investigações seguem o rígido propósito de prevenir outros acidentes, não sendo objeto de embasamento para imputar culpa ou responsabilidade. Para este fim, investigações judiciais são instauradas em paralelo e peritos são nomeados para levantar as causas dos acidentes e seus responsáveis.

As investigações de acidentes aeronáuticos conduzidas pelo SIPAER, por visarem prevenir a recorrência de novos acidentes similares, necessitam que as informações sejam levantadas com celeridade, para não se perder a oportunidade de evitar que um outro acidente, com fatores contribuintes semelhantes, venha a causar mais prejuízos.

Quando ocorre um acidente aeronáutico, uma imensa estrutura de investigação é mobilizada pelo SIPAER, que envia uma equipe ao local da ocorrência e começa a coletar todos os dados necessários para que seja realizada uma investigação da melhor forma possível. Tão logo as informações são levantadas, Recomendações de Segurança de Voo são emitidas a todas as organizações (civis e militares, governamentais ou particulares) que operam o mesmo tipo de aeronave envolvida no acidente, que realizam o mesmo tipo de operação ou, no caso de acidentes que podem ocorrer em qualquer tipo de operação e aeronave, a todos os operadores da aviação brasileira.

Como exemplo da efetividade da coleta de informações para a prevenção de acidentes, cabe citar um acidente ocorrido com uma aeronave privada de pequeno porte que foi abastecida com outro tipo de combustível e teve falha do motor após a decolagem, colidindo com o solo e matando todos os seus ocupantes. Em menos de 48 horas, após a ocorrência, foi feita uma divulgação a todos os operadores de aeronaves no Brasil quanto aos cuidados de se verificar o tipo de combustível a ser colocado nas aeronaves, bem como da necessidade de se observar os requisitos de modelos de bocais de abastecimento (que são diferentes justamente para se evitar erros).

Quando se detecta um problema técnico em determinado modelo de aeronave, por exemplo, é outra situação que requer celeridade no descobrimento e divulgação deste problema para que sejam implantadas as correções, pois em face da semelhança de sistemas o mesmo problema provavelmente se apresenta em outras aeronaves do mesmo modelo.

Esta investigação é realizada por um grupo de especialistas que se desdobra em descobrir, o mais rapidamente possível, todos os fatores que contribuíram para o acidente. A confiança nos investigadores SIPAER, pelos envolvidos no acidente, é primordial, pois erros cometidos pelos mesmos têm que ser reportados rapidamente para que sejam analisados e divulgados aos demais operadores.

As declarações das testemunhas envolvidas no acidente aeronáutico são voluntárias. Caso uma pessoa não deseje, não será obrigada a prestá-las. Dessa forma, reforça-se a necessidade de confiança no investigador e no SIPAER, a fim de permitir que a testemunha relate todas as informações que conhece.

A informação é primordial para a prevenção de acidentes aeronáuticos. É a matéria prima da investigação e da prevenção. As investigações do SIPAER visam levantar todas as falhas que contribuíram para o acidente, a fim de recomendar medidas de prevenção. Caso alguma dessas falhas não seja abordada, devido, por exemplo, a alguma testemunha que deixou de relatar o problema que vivenciou, por medo de punição, tal problema permanecerá sem a correção adequada, podendo vir a contribuir para outro acidente aeronáutico.

Caso os envolvidos no acidente não tenham plena confiança de que suas declarações não sejam utilizadas unicamente na prevenção de outros acidentes, dificilmente apontarão seus erros cometidos durante a operação da aeronave ou a sua preparação, omitindo dados preciosos para a efetiva prevenção de acidentes semelhantes. As informações prestadas ao SIPAER, pelas pessoas e empresas envolvidas, têm a finalidade única da prevenção e se tornarão públicas na forma de Relatório Final, recomendando as correções necessárias ao operador ou ao fabricante da aeronave envolvida. Por serem voluntárias, essas informações não devem ser utilizadas como provas jurídicas, pois ninguém é obrigado a produzir provas contra si.

Durante a investigação do SIPAER, as informações são levantadas sem a preocupação de que se estabeleça um advogado para garantir os direitos dos envolvidos, justamente por esta investigação ter, como objetivo único e exclusivo, a prevenção de ocorrências, e não a responsabilização e punição dos envolvidos. Para essa finalidade, é instaurada em paralelo uma investigação policial/judicial, com livre acesso aos elementos da investigação, podendo apontar responsáveis pelo acidente.

O uso das informações do SIPAER com a finalidade única da prevenção não é uma questão de se atribuir um grau de sigilo para proteger os envolvidos, mas sim uma questão de respeito à legislação internacional da qual o Brasil é signatário. Como membro da *Internacional Civil Aviation Organization* – ICAO (Organização de Aviação Internacional), e juntamente com mais 190 países, signatário da *Convention on International Civil Aviation* (Convenção de Aviação Civil Internacional), ocorrida em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, o Brasil deve respeitar o previsto no Anexo 13 dessa Convenção. Esse Anexo estabelece que as investigações voltadas para a prevenção não sejam utilizadas para outros fins que não o da segurança de voo. Estabelece, ainda, que as investigações têm como único objetivo a prevenção de acidentes aeronáuticos, não se destinando a imputar culpa ou responsabilidade.

A fim de reforçar que este provimento seja seguido, a ICAO coloca como requisito de conformidade, nas auditorias que realiza em seus países membros, a necessidade de legislações que assegurem a utilização das informações com a finalidade única da prevenção de acidentes aeronáuticos. Em 2009, o Brasil foi auditado e recebeu neste requisito a observação de “pendente”, tendo em vista que o Projeto de Lei nº 2.453-A, de 2007, está ainda em tramitação no Congresso Nacional.

Com a aprovação deste Projeto de Lei, o Brasil ficará na vanguarda da Segurança de Voo mundial, conseguindo separar as investigações voltadas para a prevenção daquelas que visam apurar responsabilidades, garantindo aos cidadãos brasileiros seus plenos direitos assegurados pela Constituição e, por fim, possibilitando aos investigadores do SIPAER o necessário marco legal para desenvolver seus trabalhos de forma profunda e efetiva, a fim de preservar os bens mais preciosos que a Nação Brasileira possui – as vidas de seus cidadãos.

No Senado Federal, a matéria tramitou nas Comissões de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC); e na de Relações Exteriores e de Defesa Nacional (CRE). O texto final foi aprovado pelo respectivo Plenário em 14 de agosto de 2013. Em seguida, a proposição foi remetida para apreciação desta comissão.

## II - VOTO DO RELATOR

Na forma do disposto no Regimento Interno da Casa (art. 32 XX, a e f), cabe a esta Comissão Permanente a análise de matérias relativas a direito internacional público, à ordem jurídica internacional e a direito aeronáutico.

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 voos 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 substitutivo 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 CREDN, 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 de todos ao corroborar o disposto no instrumento internacional a que a República Federativa do Brasil está vinculada.

O substitutivo do Senado Federal atende a esses objetivos em sua plenitude, veiculando a essência do marco regulatório necessário à investigação de acidentes aéreos no país e certamente proporcionará ao Brasil legislação mais apta a lidar com os temas objeto de suas disposições.

Ante o exposto, **voto pela aprovação do substitutivo do Senado Federal ao PL nº 2453, de 2007.**

Sala da Comissão, em 22 de outubro de 2013

**Deputado JOSE LUIZ STÉDILE**  
**Relator**

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela aprovação do substitutivo do Senado Federal ao Projeto de Lei nº 2.453-C/2007, nos termos do parecer do relator, Deputado Jose Stédile.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Fábio Souto, Osvaldo Reis e Jaime Martins - Vice-Presidentes, Davi Alcolumbre, Diego Andrade, Edinho Araújo, Edson Ezequiel, Geraldo Simões, Hermes Parcianello, Hugo Leal, Jesus Rodrigues, João Leão, Jose Stédile, Lázaro Botelho, Leonardo Quintão, Lúcio Vale, Marinha Raupp, Mário Negromonte, Milton Monti, Newton Cardoso, Raul Lima, Vanderlei Macris,

Washington Reis, Wellington Fagundes, Zoinho, Domingos Dutra, Lael Varella e Valtenir Pereira.

Sala da Comissão, em 30 de outubro de 2013.

Deputado FÁBIO SOUTO  
Presidente em exercício

## COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

### I-RELATÓRIO

Esta Comissão é chamada a se pronunciar sobre o substitutivo ao Projeto de Lei nº 2453, de 2007, 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.

Em sua tramitação no Senado Federal, o Projeto sofreu modificações na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), na forma de um Substitutivo, no sentido de adequá-lo à Lei de Acesso à Informação. Na Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional (CRE), também sofreu modificações na forma de um novo Substitutivo, no sentido de atender às sugestões formuladas pela Secretaria de Assuntos Institucionais da Presidência da República, após acordo ocorrido entre o Ministério da Justiça, Casa Civil, Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA) e Assessoria Parlamentar do Comandante da Aeronáutica (ASPAER).

Analisado pela Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional (CREDN) e Comissão de Viação e Transporte (CVT) da Câmara dos Deputados, o projeto foi aprovado por unanimidade, nos termos do Parecer dos Relatores, Deputado Nelson Marquezeli e José Stédile respectivamente.

A investigação de acidentes aeronáuticos realizada pelo Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER) possui nobre objetivo de evitar que outros acidentes semelhantes voltem a ocorrer, ceifando vidas humanas preciosas e causando prejuízos que nenhum país, principalmente os em desenvolvimento, não pode se dar ao luxo de ter.

Essas investigações seguem o rígido propósito de prevenir outros acidentes, não sendo objeto de embasamento para imputar culpa ou responsabilidade. Para este fim, investigações judiciais são instauradas em paralelo e peritos são nomeados para levantar as causas dos acidentes e seus responsáveis.

As investigações de acidentes aeronáuticos conduzidas pelo SIPAER, por visarem prevenir a recorrência de novos acidentes similares, necessitam que as informações sejam levantadas com celeridade, para não se perder a oportunidade de evitar que um outro acidente, com fatores contribuintes semelhantes, venha a causar mais prejuízos.

Quando ocorre um acidente aeronáutico, uma imensa estrutura de investigação é mobilizada pelo SIPAER, que envia uma equipe ao local da ocorrência e começa a coletar todos os dados necessários para que seja realizada uma investigação da melhor forma possível. Tão logo as informações são levantadas, Recomendações de Segurança de Voo são emitidas a todas as organizações (civis e militares,

governamentais ou particulares) que operam o mesmo tipo de aeronave envolvida no acidente, que realizam o mesmo tipo de operação ou, no caso de acidentes que podem ocorrer em qualquer tipo de operação e aeronave, a todos os operadores da aviação brasileira.

Como exemplo da efetividade da coleta de informações para a prevenção de acidentes, cabe citar um acidente ocorrido com uma aeronave privada de pequeno porte que foi abastecida com outro tipo de combustível e teve falha do motor após a decolagem, colidindo com o solo e matando todos os seus ocupantes. Em menos de 48 horas, após a ocorrência, foi feita uma divulgação a todos os operadores de aeronaves no Brasil quanto aos cuidados de se verificar o tipo de combustível a ser colocado nas aeronaves, bem como da necessidade de se observar os requisitos de modelos de bocais de abastecimento (que são diferentes justamente para se evitar erros).

Quando se detecta um problema técnico em determinado modelo de aeronave, por exemplo, é outra situação que requer celeridade no descobrimento e divulgação deste problema para que sejam implantadas as correções, pois em face da semelhança de sistemas o mesmo problema provavelmente se apresenta em outras aeronaves do mesmo modelo.

Esta investigação é realizada por um grupo de especialistas que se desdobra em descobrir, o mais rapidamente possível, todos os fatores que contribuíram para o acidente. A confiança nos investigadores SIPAER, pelos envolvidos no acidente, é primordial, pois erros cometidos pelos mesmos têm que ser reportados rapidamente para que sejam analisados e divulgados aos demais operadores.

As declarações das testemunhas envolvidas no acidente aeronáutico são voluntárias. Caso uma pessoa não deseje, não será obrigada a prestá-las. Dessa forma, reforça-se a necessidade de confiança no investigador e no SIPAER, a fim de permitir que a testemunha relate todas as informações que conhece.

A informação é primordial para a prevenção de acidentes aeronáuticos. É a matéria prima da investigação e da prevenção. As investigações do SIPAER visam levantar todas as falhas que contribuíram para o acidente, a fim de recomendar medidas de prevenção. Caso alguma dessas falhas não seja abordada, devido, por exemplo, a alguma testemunha que deixou de relatar o problema que vivenciou, por medo de punição, tal problema permanecerá sem a correção adequada, podendo vir a contribuir para outro acidente aeronáutico.

Caso os envolvidos no acidente não tenham plena confiança de que suas declarações não sejam utilizadas unicamente na prevenção de outros acidentes, dificilmente apontarão seus erros cometidos durante a operação da aeronave ou a sua preparação, omitindo dados preciosos para a efetiva prevenção de acidentes semelhantes. As informações prestadas ao SIPAER, pelas pessoas e empresas envolvidas, têm a finalidade única da prevenção e se tornarão públicas na forma de Relatório Final, recomendando as correções necessárias ao operador ou ao fabricante da aeronave envolvida. Por serem voluntárias, essas informações não devem ser utilizadas como provas jurídicas, pois ninguém é obrigado a produzir provas contra si.

Durante a investigação do SIPAER, as informações são levantadas sem a preocupação de que se estabeleça um advogado para garantir os direitos dos envolvidos, justamente por esta investigação ter, como objetivo único e exclusivo, a prevenção de ocorrências, e não a responsabilização e punição dos envolvidos. Para essa finalidade, é instaurada em paralelo uma investigação policial/judicial, com livre acesso aos elementos

da investigação, podendo apontar responsáveis pelo acidente.

O uso das informações do SIPAER com a finalidade única da prevenção não é uma questão de se atribuir um grau de sigilo para proteger os envolvidos, mas sim uma questão de respeito à legislação internacional da qual o Brasil é signatário. Como membro da *Internacional Civil Aviation Organization* – ICAO (Organização de Aviação Internacional), e juntamente com mais 190 países, signatário da *Convention on International Civil Aviation* (Convenção de Aviação Civil Internacional), ocorrida em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, o Brasil deve respeitar o previsto no Anexo 13 dessa Convenção. Esse Anexo estabelece que as investigações voltadas para a prevenção não sejam utilizadas para outros fins que não o da segurança de voo. Estabelece, ainda, que as investigações têm como único objetivo a prevenção de acidentes aeronáuticos, não se destinando a imputar culpa ou responsabilidade.

A fim de reforçar que este provimento seja seguido, a ICAO coloca como requisito de conformidade, nas auditorias que realiza em seus países membros, a necessidade de legislações que assegurem a utilização das informações com a finalidade única da prevenção de acidentes aeronáuticos. Em 2009, o Brasil foi auditado e recebeu neste requisito a observação de “pendente”, tendo em vista que o Projeto de Lei nº 2.453-A, de 2007, está ainda em tramitação no Congresso Nacional.

Com a aprovação deste Projeto de Lei, o Brasil ficará na vanguarda da Segurança de Voo mundial, conseguindo separar as investigações voltadas para a prevenção daquelas que visam apurar responsabilidades, garantindo aos cidadãos brasileiros seus plenos direitos assegurados pela Constituição e, por fim, possibilitando aos investigadores do SIPAER o necessário marco legal para desenvolver seus trabalhos de forma profunda e efetiva, a fim de preservar os bens mais preciosos que a Nação Brasileira possui – as vidas de seus cidadãos.

No Senado Federal, a matéria tramitou nas Comissões de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC); e na de Relações Exteriores e de Defesa Nacional (CRE). O texto final foi aprovado pelo respectivo Plenário em 14 de agosto de 2013. Em seguida, a proposição foi remetida para apreciação desta comissão.

## **II-VOTO DO RELATOR**

Na forma do disposto no Regimento Interno da Casa (art. 54, I), cabe a esta Comissão Permanente a análise de matérias à constitucionalidade e juridicidade da matéria.

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 substitutivo 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 CREDN, 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 de todos ao corroborar o disposto no instrumento internacional a que a República Federativa do Brasil está vinculada.

O substitutivo do Senado Federal atende a esses objetivos em sua plenitude, veiculando a essência do marco regulatório necessário à investigação de acidentes aéreos no país e certamente proporcionará ao Brasil legislação mais apta a lidar com os temas objeto de suas disposições.

Ante o exposto, **voto é pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do substitutivo do Senado Federal ao PL nº 2453, de 2007.**

Sala da Comissão, em 22 de novembro 2013

**Deputado** Vicente Candido

**Relator**

Deputado Dr. Grilo

Relator Substituto

### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Substitutivo do Senado Federal ao Projeto de Lei nº 2.453-B/2007, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Vicente Candido, e do Relator Substituto, Deputado Dr. Grilo.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Décio Lima - Presidente, Mauro Benevides - Vice-Presidente, Alceu Moreira, Alessandro Molon, Andre Moura, Antonio Bulhões, Arnaldo Faria de Sá, Beto Albuquerque, Cândido Vaccarezza, Cesar Colnago, Danilo Forte, Dr. Grilo, Eduardo Sciarra, Eliseu Padilha, Esperidião Amin, Fábio Trad, Felipe Maia, Félix Mendonça Júnior, Iriny Lopes, João Paulo Lima, Leonardo Gadelha, Leonardo Picciani, Lourival Mendes, Luiz Couto, Luiz de Deus, Luiz Pitiman, Marcos Rogério, Odair Cunha, Onofre Santo Agostini, Paulo Magalhães, Ronaldo Fonseca, Valtenir Pereira, Vicente Candido, Vilson Covatti, William Dib, Assis Melo, Daniel Almeida, Dilceu Sperafico, Felipe Bornier, Geraldo Simões, Gonzaga Patriota, Jose Stédile, Luiza Erundina, Mendonça Filho, Reinaldo Azambuja, Ricardo Tripoli, Sandro Alex e Weverton Rocha.

Sala da Comissão, em 3 de dezembro de 2013.

Deputado DÉCIO LIMA  
Presidente