



PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2024
(Do Sr. Luiz Philippe de Orleans e Bragança)

Altera a Lei nº 9.296, de 24 de julho de 1996, que regulamenta o inciso XII, parte final, da Constituição Federal de 1988, para incluir a legitimidade da autoridade aeronáutica para representar à autoridade policial ou ministerial pela interceptação telefônica de ocupantes de aeronaves em emergência e possibilitar o compartilhamento dessas informações para fins de busca e salvamento e investigação de acidentes aeronáuticos.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 3º da Lei n. 9.296, de 24 de julho de 1996, passa a vigorar com o acréscimo dos seguintes parágrafos:

“Art. 3º.....

§ 1º Nas situações de busca por aeronave em emergência, a autoridade aeronáutica responsável poderá representar às autoridades referidas nos incisos do *caput* vinculadas ao município sede das operações de busca, para que requeiram a interceptação das comunicações telefônicas dos equipamentos de telefonia móvel dos ocupantes da aeronave procurada.

§ 2º As informações obtidas conforme o parágrafo anterior serão compartilhadas com a autoridade aeronáutica para emprego nas atividades de busca e salvamento e na investigação de acidentes aeronáuticos, conforme disposto no Código Brasileiro de Aeronáutica.”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.





JUSTIFICAÇÃO

Nas últimas décadas, o transporte aéreo passou por uma imensa expansão. Novas cidades passaram a ser atendidas por esse modal, antes privilégio de municípios dotados de aeroportos com capacidade de atender às aeronaves comerciais mais antigas, que exigem pistas de pouso de maior extensão.

Na atualidade, pequenas cidades da Amazônia, da região Centro-Oeste e, até mesmo, do interior mineiro e nordestino estão sendo atendidas pela aviação comercial, visto que certas aeronaves de hoje não mais exigem pistas de pouso de grandes dimensões. Paralelamente, a malha viária possibilita que aeroportos-base (Hub), como o aeroporto de Brasília e Confins, concentrem passageiros de várias localidades, viabilizando rotas com menor demanda.

As rotas aéreas comerciais se multiplicaram pelo Brasil, cortando regiões outrora atendidas essencialmente pelo transporte terrestre e, muito eventualmente, pelo transporte fluvial ou marítimo. Da mesma forma, a aviação executiva se desenvolveu, amplificando o acesso dos cidadãos ao transporte aéreo, aqui, com uma característica peculiar: o frequente emprego de aeronaves com menor tecnologia embarcada, trazendo alguns impactos para eventuais ações de busca em caso de emergências, posto que nem todos os equipamentos aeronáuticos lhe são exigidos, haja vista seu alto custo, como o ELT - Transmissor de Localização de Emergência e gravadores de voo.

Apesar de o transporte aéreo ostentar a condição de modal mais seguro, acidentes ocorrem e, em alguns casos, agravados pelo desaparecimento da aeronave sinistrada, cujas buscas demandam tempo e elevados recursos públicos, considerando que essas ações são de responsabilidade do Comando da Aeronáutica, que possui atribuição para conduzir o sistema de controle do espaço aéreo.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Luiz Philippe de Orleans e Bragança

É notório que toda a sociedade sofre com os dias e horas de buscas de uma aeronave desaparecida. A imprensa nacional e internacional frequentemente dá destaque a esse tipo de matéria, gerando enorme comoção social. Isso sem dizer o forte sofrimento moral dos familiares das vítimas, ansiosos por um resultado favorável.

Casos como o desaparecimento do helicóptero PR-HDB na região de mata atlântica do litoral de São Paulo em dezembro de 2023, quando realizava a rota São Paulo - Ilhabela, e do voo MH 370 da Malaysia Airlines, que desapareceu após a decolagem de Kuala Lumpur, na Malásia em 2014, muito bem espelham as dificuldades operacionais para se encontrar uma aeronave desaparecida. Essa última aeronave, que cumpria o voo MH 370, com 239 pessoas a bordo, não foi encontrada, apesar dos avançados recursos satelitais e de busca eletrônica hoje disponíveis.

Por outro lado, a telefonia celular se expandiu de forma acentuada na sociedade atual. Dificilmente um passageiro ou tripulante embarcado numa aeronave não portará um aparelho celular, o que pode ser aproveitado pelo sistema de busca e salvamento, pois os aparelhos de telefonia celular se mantêm conectados à rede de antenas - ERB (Estação Rádio Base), o que possibilita determinar, com agilidade e precisão, a localização dos referidos aparelhos e, conseqüentemente, dos destroços da aeronave e eventuais sobreviventes.

Nessa estratégia, é possível determinar a antena (ERB) a qual o aparelho celular de algum dos ocupantes da aeronave se conectou antes da perda do sinal, gerando uma localização provável da aeronave, a partir da qual as buscas podem se concentrar. A informação tem o potencial de restringir a área de buscas, permitindo concentrar esforços numa área de maior probabilidade de resgate.

Em voos comerciais, a conexão dos aparelhos de telefonia celular de tripulantes e passageiros com a internet pela rede wi-fi interna da aeronave possibilita a identificação de localização dos respectivos aparelhos. Nos demais





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Luiz Philippe de Orleans e Bragança

casos, a identificação da localização de determinado aparelho celular ficará restrita à última antena conectada, seja em voo ou antes de inserir o aparelho em “modo avião”.

É importante registrar que a interceptação telefônica abrange as informações de telemática e de informática, regra já prevista na Lei 9.296/1996 (art. 1º, parágrafo único), o que atende às necessidades operacionais do sistema de busca e salvamento, que se servirá das informações de ERB (Estação Rádio Base) relacionadas aos aparelhos de telefonia celular das pessoas embarcadas na aeronave em emergência.

Ilustra a plena prestabilidade dessas informações para o sistema de busca e salvamento aeronáutico o caso do acidente com o helicóptero PR-HDB, que cumpria a rota São Paulo - Ilhabela, somente encontrado na região de mata fechada de Paraibuna depois do acesso às informações de ERB dos aparelhos de telefonia celular dos ocupantes da aeronave com ordem judicial, isso quando já decorridos 12 dias de intensas buscas.

O uso das informações de telefonia pelo sistema de busca e salvamento poderá representar o resgate eficiente de vítimas de um acidente, tendo em vista o apressamento de sua localização, e contribuirá para a redução de custos operacionais com o menor esforço de horas de voo de aeronaves da Força Aérea Brasileira e outros meios empregados.

A Constituição Federal vincula a quebra do sigilo telefônico aos interesses da investigação e do processo criminal, procedimentos que certamente circundam um sinistro aéreo, haja vista a tipificação pelo Código Penal brasileiro (art. 261).

Nessa ótica, este Projeto de Lei possibilita que a autoridade aeronáutica represente ao delegado ou promotor de justiça (reconhecidos pela Lei 9.296/1996 como legitimados para representar pela quebra do sigilo telefônico ao juiz natural – incisos I e II do art. 3º), vinculados à cidade sede do local das buscas, para que esses, no exercício de sua atribuição criminal, requeiram a interceptação e extração

Câmara dos Deputados, Anexo IV – Gabinete 719 – Brasília – Distrito Federal – CEP 70.160 - 900
dep.luizphilippeorleansebraganca@camara.leg.br | 61 3215-5719



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD247597071700>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Philippe de Orleans e Bragança





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Luiz Philippe de Orleans e Bragança

de dados de telefonia dos tripulantes e passageiros embarcados na aeronave em emergência.

Em outras palavras, presente proposição permite que a autoridade aeronáutica impulse a autoridade policial ou o Ministério Público para requererem a quebra do sigilo, considerando que a Constituição Federal limita a interceptação telefônica ao interesse da investigação criminal ou da instrução penal:

Art. 5º [...]

XII - é inviolável o sigilo da correspondência e das comunicações telegráficas, de dados e das comunicações telefônicas, salvo, no último caso, por ordem judicial, nas hipóteses e na forma que a lei estabelecer para fins de investigação criminal ou instrução processual penal;

A existência de uma “aeronave em emergência”, como referida no parágrafo 1º proposto por este Projeto de Lei, supre a exigência de indício de crime para permitir a interceptação telefônica (art. 2º, inciso III da Lei 9.296/1996), tendo em vista que tal condição qualifica as aeronaves objeto de buscas pelo sistema de controle do espaço aéreo (ICA 100-37/2020, item 9.2), o que se compatibiliza com o delito de atentado contra a segurança do transporte aéreo (art. 261 do CP).

Ao mesmo tempo, o crime disposto no art. 261 do CP é punido com pena de reclusão de 2 a 5 anos, maior do que a sanção de detenção, outro requisito exigido pela Lei 9.296/1996 (art. 2º, inciso III) para que possa ocorrer a interceptação telefônica.

Importante considerar que a quebra do sigilo telefônico proposto por este Projeto de Lei não se relaciona a algum investigado, situação que exige haver indício de autoria ou participação, mas, sim, de vítimas da infração penal, o que torna inaplicável a exigência do inciso I do art. 2º da Lei 9.296/1996.

Câmara dos Deputados, Anexo IV – Gabinete 719 – Brasília – Distrito Federal – CEP 70.160 - 900
dep.luizphilippeorleansebraganca@camara.leg.br | 61 3215-5719



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD247597071700>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Philippe de Orleans e Bragança





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Luiz Philippe de Orleans e Bragança

Também estará presente o terceiro requisito da Lei 9.296/1996 (art. 2º, inciso II) - a indisponibilidade de outros meios para investigação, considerando a dificuldade das buscas de aeronaves desaparecidas em regiões pouco povoadas, como matas (a exemplo do recente desaparecimento do helicóptero PR-HDB na região de Ilhabela) e oceanos (como do voo MH 370 da Malaysia Airlines).

Paralelamente, deve-se considerar que a regulamentação aeronáutica (RBAC 91, Seção 91.207) permite que algumas aeronaves operem sem o sistema ELT (transmissor de localização de emergência), logo, mesmo em regiões povoadas, a localização de aeronave em emergência poderá encontrar sérias dificuldades, sem ainda desconsiderar que o referido equipamento (ELT), quando instalado numa aeronave sinistrada, poderá se danificar em razão do acidente sofrido, gerando igual dificuldade de localização dos destroços.

Portanto, a limitação de meios alternativos para efetivar a busca de aeronaves em emergência é a regra geral. O cenário fica ainda mais evidente quando se exige que tais procedimentos ocorram com celeridade, considerando a rapidez que o salvamento de vidas humanas requer, posto que o acesso às informações de ERB de aparelhos de telefonia celular de ocupantes dessas aeronaves, quando disponíveis, traz informações relevantíssimas para a sua rápida localização.

De todo modo, ao se incluir a possibilidade de representação de quebra de sigilo telefônico na própria Lei 9.296/1996, tal alteração legislativa funciona como uma regra especial, devendo submeter-se aos requisitos constitucionais do inciso XII do art. 5º, isto é, a existência de interesse criminal, o que já foi demonstrado, haja vista a situação de emergência aeronáutica e a tipicidade na lei penal comum (art. 261 do Código Penal).

Necessário registrar que foi empregada a qualificação de “aeronave em emergência”, ao invés de aeronave desaparecida, pois essa última somente é





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Luiz Philippe de Orleans e Bragança

empregada pela regulamentação aeronáutica quando esgotadas as buscas sem a localização da aeronave em emergência (ICA 100-37/2020, item 2.1).

A legitimidade para representar à autoridade policial ou ministerial, a fim de que essas, no exercício de suas atribuições e do dever de controlar abusos ou desvios, requeiram a quebra de sigilo telefônico, foi vinculada à autoridade aeronáutica, pois a essa cabe a atribuição administrativa pela gestão do sistema de proteção ao voo (art. 25, II do CBA), do qual o sistema de busca e salvamento é integrante (art. 47, I, do CBA), e do sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos (art. 25, V, do CBA), ambas atribuições não direcionadas à autoridade de aviação civil, como estabelece a Lei 11.182/2005 (art. 8º, incisos II e XXI), ao expressamente excluí-las da competência da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

Outro ponto importante é a questão da definição clara das autoridades com atribuição criminal legitimadas a receberem a representação da autoridade aeronáutica. Casos de aeronaves desaparecidas costumam gerar indefinição da competência criminal territorial, considerando o imenso cenário geográfico que podem abarcar as missões de busca, a exemplo de um voo São Paulo-Manaus. Tal imprecisão territorial tem efetiva capacidade de produzir conflitos negativos de atribuição, o que conspira contra a celeridade que se almeja com a quebra do sigilo telefônico em proveito das ações de busca e salvamento.

Nesse sentido, o parágrafo primeiro do Projeto traz a determinação da autoridade policial ou ministerial com ofício no município sede das operações de buscas da aeronave em emergência como legitimada a receber a representação da autoridade aeronáutica, evitando conflitos de atribuição ou de competência.

Autorizada a quebra do sigilo telefônico no interesse da investigação criminal (visto que existe uma aeronave em situação de emergência), o parágrafo 2º proposto autoriza o compartilhamento das informações para a busca e salvamento





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Luiz Philippe de Orleans e Bragança

das pessoas embarcadas na aeronave em emergência e para a consequente investigação do acidente pelo procedimento disposto na lei aeronáutica.

O Supremo Tribunal Federal reconhece de forma pacífica a possibilidade de compartilhamento das informações obtidas em interceptação telefônica com processos administrativos (STF; Inq. 3967/2017)¹, demonstrando-se, assim, a plena convergência do dispositivo proposto com o sistema constitucional brasileiro.

Enfim, este Projeto de Lei atende ao interesse público e social, pois se fundamenta no direito mais caro da humanidade – o direito à vida, ao acelerar os procedimentos de localização de aeronaves em emergência, gera a redução de custos, ao diminuir as horas de voo necessárias para a detecção de aeronaves em emergência e o emprego de outros meios para tal fim, além de favorecer a investigação do acidente aeronáutico com o fim de aperfeiçoar a segurança de voo, motivos pelos quais estamos certos de contar com o apoio de nossos ilustres Pares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em de junho de 2024.

Deputado LUIZ PHILIPPE DE ORLEANS E BRAGANÇA
PL/SP

1 Ementa: INQUÉRITO. INTERCEPTAÇÃO TELEFÔNICA. PROVA EMPRESTADA. DECISÕES JUDICIAIS QUE AUTORIZARAM A MEDIDA E SEU COMPARTILHAMENTO JUNTADAS AOS AUTOS. [...] 2. **Esta Corte já assentou a legitimidade do compartilhamento de elementos probatórios colhidos por meio de interceptação telefônica autorizada judicialmente com processos criminais nos quais imputada a prática de crime punível com detenção** (RE 810.906-AgR, Rel. Min. ROBERTO BARROSO, Primeira Turma, DJe de 14.9.2015; AI 626.214-AgR, Rel. Min. JOAQUIM BARBOSA, Segunda Turma, DJe de 8.10.2010; HC 83.515, Rel. Min. NELSON JOBIM, Tribunal Pleno, DJ de 4.3.2005), **e até mesmo com processos de natureza administrativa** (RMS 28.774, Rel. Min. MARCO AURÉLIO, Rel. p/ Acórdão: Min. ROBERTO BARROSO, Primeira Turma, DJe de 25.8.2016). (Inq 3967, Relator: TEORI ZAVASCKI, Segunda Turma, julgado em 22-11-2016, ACÓRDÃO ELETRÔNICO DJe-101 DIVULG 15-05-2017 PUBLIC 16-05-2017).

Câmara dos Deputados, Anexo IV – Gabinete 719 – Brasília – Distrito Federal – CEP 70.160 - 900
dep.luizphilippeorleansebraganca@camara.leg.br | 61 3215-5719

