



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.252-B, 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; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. GILBERTO ABRAMO); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa, com emenda, e, no mérito, pela aprovação (relatora: DEP. BIA KICIS).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES; E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (MÉRITO E ART. 54, RICD).

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- Parecer da relatora
- Emenda oferecida pela relatora
- Parecer da Comissão
- Emenda adotada pela Comissão



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Luiz Philippe de Orleans e Bragança

Apresentação: 07/06/2024 15:34:35.960 - MESA

PL n.2252/2024

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.

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





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Luiz Philippe de Orleans e Bragança

Apresentação: 07/06/2024 15:34:35.960 - MESA

PL n.2252/2024

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





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Luiz Philippe de Orleans e Bragança

Apresentação: 07/06/2024 15:34:35.960 - MESA

PL n.2252/2024

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

Apresentação: 07/06/2024 15:34:35.960 - MESA

PL n.2252/2024

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.luizphilippedorleansebraganca@camara.leg.br | 61 3215-5719





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Luiz Philippe de Orleans e Bragança

Apresentação: 07/06/2024 15:34:35.960 - MESA

PL n.2252/2024

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

Apresentação: 07/06/2024 15:34:35.960 - MESA

PL n.2252/2024

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

Apresentação: 07/06/2024 15:34:35.960 - MESA

PL n.2252/2024

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.luizphilippedorleansebraganca@camara.leg.br | 61 3215-5719





CÂMARA DOS DEPUTADOS
CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

**LEI Nº 9.296, DE 24 DE
JULHO DE 1996**

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:199607-24:9296>

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 2.252, DE 2024

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.

Autor: Deputado LUIZ PHILIPPE DE ORLEANS E BRAGANÇA

Relator: Deputado GILBERTO ABRAMO

I - RELATÓRIO

Por força da alínea 'f', inciso XX, art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, chega a esta Comissão de Viação e Transportes (CVT), para análise de mérito, o Projeto de Lei nº 2.252, de 2024. O texto pretende alterar a Lei nº 9.296, de 1996, que regulamenta exceções ao sigilo constitucional de dados e comunicações, para permitir interceptações telefônicas que contribuam para a busca, salvamento e investigação de acidentes envolvendo aeronaves.

O Autor justifica a proposição argumentando que a bem-vinda expansão da aviação comercial no País viabilizou rotas ao interior e a utilização de aeronaves com tecnologia embarcada mais modesta. Como resultado, as ações de busca em caso de emergência são dificultadas pela escassez de recursos para direcionar os esforços. Portanto, a disponibilização das informações dos aparelhos celulares dos tripulantes e passageiros poderia ser útil nessas situações.



Após a análise de mérito desta CVT, a matéria terá a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa avaliadas pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, que também se manifestará quanto ao mérito.

A proposição está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões e tramita em regime ordinário.

Ao fim do prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei em análise pretende alterar a Lei nº 9.296, de 1996, que regulamenta exceções ao sigilo constitucional de dados e comunicações, para permitir interceptações telefônicas que contribuam para a busca, salvamento e investigação de acidentes envolvendo aeronaves.

O tema é justo e meritório e o texto deve ser aprovado. Esta Comissão sempre acolherá medidas em favor da segurança do transporte aéreo e da rápida solução de eventuais ocorrências.

Conforme expõe o Autor, a expansão da aviação comercial no País permitiu que aeronaves com tecnologia embarcada mais modesta operem. Ao mesmo tempo, muitos aeroportos menores, em regiões afastadas das grandes cidades, agora podem operar de maneira sustentável. Entretanto, acidentes envolvendo aeronaves sem equipamentos sofisticados de localização ou em locais de difícil acesso impõem enorme desafio na condução das ações de busca e investigação. Por outro lado, a atualmente ampla utilização dos aparelhos celulares pode, de fato, fornecer alternativa valiosa que ajudaria a localizar aeronaves acidentadas e a elucidar circunstâncias de acidentes.

São muitas as hipóteses em que o acesso aos dados de telecomunicações dos envolvidos no voo podem ser úteis. Se houver indícios



de que um passageiro ou membro da tripulação fez chamadas ou acessou dados antes da aeronave desaparecer, esses registros podem conter informações sobre a situação a bordo ou sobre o local do desaparecimento. Quando o avião está em uma altitude suficientemente baixa ou sobre áreas cobertas por torres de telecomunicações, os celulares dos passageiros podem se conectar automaticamente a essas torres. Isso gera um rastro de localização que pode auxiliar a traçar o percurso final da aeronave. Em alguns voos, especialmente sobre áreas remotas sem cobertura de telefonia móvel, os sistemas de satélite usados para comunicação podem fornecer sinais que, se interceptados, ajudam a traçar a localização e a rota da aeronave.

Além disso, em alguns casos de sequestro ou falha a bordo, passageiros conseguem fazer ligações para familiares ou serviços de emergência, o que pode fornecer informações valiosas. Durante o ataque de 11 de setembro, por exemplo, algumas vítimas conseguiram fazer chamadas que forneceram detalhes essenciais sobre o que estava acontecendo dentro das aeronaves, ajudando as autoridades a entender o tipo de ameaça que estavam enfrentando.

Assim, a medida tem, sem dúvida, o condão de oferecer importante ferramenta às autoridades incumbidas da investigação de ocorrências envolvendo aeronaves. Certamente, os aspectos constitucionais da proteção ao sigilo bem como os requisitos e pressupostos que validam esse acesso e sua harmonia com a exceção prevista no inciso XII, art. 5º da Carta Magna serão avaliados pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Pelo exposto, voto pela aprovação do PL nº 2.252, de 2024.

Sala da Comissão, em de de 2024.

Deputado GILBERTO ABRAMO

Relator





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 2.252, DE 2024

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 2.252/2024, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Gilberto Abramo.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Gilberto Abramo - Presidente, Paulo Alexandre Barbosa e Luiz Fernando Faria - Vice-Presidentes, Bruno Ganem, Cristiane Lopes, Diego Andrade, Helena Lima, Marco Brasil, Mauricio Neves, Rosana Valle, Zé Trovão, Afonso Hamm, Antonio Carlos Rodrigues, Bebeto, Cobalchini, Daniel Trzeciak, Filipe Martins, Gabriel Nunes, Hugo Leal, Márcio Honaiser, Marcos Tavares, Maurício Carvalho, Mauricio Marcon, Nicoletti, Ricardo Ayres e Rodrigo de Castro.

Sala da Comissão, em 13 de novembro de 2024.

Deputado GILBERTO ABRAMO
Presidente



COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 2.252, DE 2024

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.

Autor: Deputado LUIZ PHILIPPE DE ORLEANS E BRAGANÇA

Relatora: Deputada BIA KICIS

I - RELATÓRIO

Trata-se do Projeto de Lei nº 2.252, de 2024, de autoria do Deputado Luiz Philippe de Orleans e Bragança, que tem por objeto autorizar a atuação da autoridade aeronáutica em procedimentos de interceptação de comunicações telefônicas, nos casos de emergência envolvendo aeronaves. Em síntese, a proposição acrescenta dois parágrafos ao art. 3º da Lei nº 9.296, de 1996 (que regulamenta o art. 5º, XII, da Constituição Federal, sobre interceptações telefônicas), para estabelecer que, em situação de busca por aeronave em emergência, a autoridade aeronáutica responsável poderá representar (isto é, encaminhar solicitação) à autoridade policial ou ao representante do Ministério Público para que estes requeiram ao Poder Judiciário a interceptação das comunicações telefônicas dos ocupantes da aeronave em questão.



Ademais, determina-se que as informações obtidas por meio da interceptação sejam compartilhadas com a própria autoridade aeronáutica, para emprego nas atividades de busca e salvamento e na investigação de acidentes aeronáuticos, conforme disposto no Código Brasileiro de Aeronáutica. Em termos práticos, o projeto insere a autoridade aeronáutica entre os legitimados a provocar o pedido de interceptação (ainda que de forma indireta, via autoridade policial ou Ministério Público), quando houver aeronave desaparecida ou em situação de emergência, visando agilizar a localização da aeronave e o resgate de eventuais sobreviventes, bem como a apuração das causas do incidente.

Segundo a justificação apresentada pelo autor, a medida é necessária diante da expansão da aviação civil nas últimas décadas, inclusive em regiões remotas, e do uso crescente de aeronaves de pequeno porte desprovidas de equipamentos eletrônicos de localização automática, como o ELT (transmissor de localização de emergência). Nessas situações de desaparecimento de aeronaves, as buscas tradicionais podem se prolongar, consumindo tempo valioso e elevados recursos públicos.

O autor e especialistas da área destacam que, hoje, praticamente todos os tripulantes e passageiros portam telefones celulares, cujos sinais podem ser detectados pelas estações rádio-base (antenas de telefonia móvel), fornecendo pistas de localização mesmo quando outros sistemas falham. Como exemplo ilustrativo, menciona-se caso recente (final de 2023) em que um helicóptero desaparecido no litoral de São Paulo foi encontrado justamente graças à obtenção judicial de dados de telefonia móvel dos ocupantes da aeronave, o que permitiu delimitar a área de busca de forma muito mais eficiente¹.

Assim, o projeto visa positivar em lei essa possibilidade de interceptação em prol de buscas aéreas emergenciais, dando segurança jurídica para que autoridades e juízes possam agir rapidamente nesses cenários de risco de vida.

¹ <https://www.ajufe.org.br/impressao/noticias/18578-ajufe-auxilia-projeto-de-lei-que-agiliza-resgates-em-acidentes-aereos>



No que tange à tramitação, o projeto foi apresentado em 07/06/2024 e distribuído às Comissões de Viação e Transportes (mérito) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (mérito e art. 54, RICD), em regime ordinário, em apreciação conclusiva (art. 24, II, do RICD).

A Comissão de Viação e Transportes concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 2.252/2024, nos termos do Voto do Relator, Deputado Gilberto Abramo, em 13/11/2024. Em seguida, este projeto foi encaminhado a esta Comissão para análise de mérito e admissibilidade.

No âmbito da Comissão, não foram apresentadas emendas no prazo regimental e o projeto não possui apensados. É o relatório.

II - VOTO DA RELATORA

II.1 – Da admissibilidade

a) Constitucionalidade formal

Primeiramente, verifica-se que a matéria tratada – interceptação de comunicações telefônicas – insere-se na competência legislativa da União, em especial no âmbito do direito processual penal e do direito aeronáutico. Com efeito, a Constituição Federal estabelece ser de competência privativa da União legislar sobre direito penal e processual penal, bem como sobre tráfego aéreo e aviação (arts. 22, I e X, da CF/88). A interceptação telefônica, como meio de obtenção de prova em investigação criminal, é disciplinada em lei federal (Lei nº 9.296/1996) exatamente em atendimento à determinação do art. 5º, inciso XII, da Constituição. Portanto, compete à União editar leis sobre o tema, o que abrange eventuais alterações na Lei nº 9.296/96.

No tocante à iniciativa parlamentar, também não se identifica reserva de iniciativa incompatível com a autoria pelo Deputado proponente. O projeto versa sobre matéria de natureza geral (procedimentos de investigação criminal e cooperação interinstitucional em casos de emergência aeronáutica),



não incidindo nas hipóteses em que a Constituição exige iniciativa privativa do Presidente da República ou de outros poderes (tais como organização do Judiciário, do Ministério Público, das Forças Armadas ou criação de cargos públicos, conforme art. 61, §1º, CF). Ainda que a medida envolva atuação do Comando da Aeronáutica (órgão integrante do sistema de busca e salvamento aeronáutico), vale frisar que não se trata de alteração na estrutura organizacional ou no efetivo das Forças Armadas – hipóteses que poderiam demandar iniciativa do Chefe do Executivo. O PL 2.252/2024 limita-se a atribuir à autoridade aeronáutica já competente em operações de busca o poder de representação para fins de interceptação, sem criar órgãos novos ou dispor sobre regime de militares. Assim, não se configura vício de iniciativa; a apresentação por parlamentar é legítima e compatível com o processo legislativo constitucional.

Outro ponto de análise formal refere-se à observância da “reserva de jurisdição” prevista no art. 5º, XII da Constituição, segundo a qual a interceptação de comunicações telefônicas somente pode ser determinada por ordem judicial, nas hipóteses legais voltadas à investigação criminal ou instrução penal

Nesse aspecto, cumpre ressaltar que o projeto não viola a reserva de jurisdição, pois não confere à autoridade aeronáutica nenhum poder de realização direta de interceptações, nem dispensa a necessária autorização judicial prévia. Ao contrário, a redação proposta para o §1º do art. 3º da Lei n. 9.296 deixa claro que a atuação da autoridade aeronáutica consiste em representar (solicitar) às autoridades tradicionais – delegado de polícia ou membro do Ministério Público, conforme o caso – para que estas requeiram ao Judiciário a interceptação pretendida. Ou seja, preserva-se integralmente o modelo em que a quebra do sigilo somente ocorre se e quando um juiz competente, provocado pelos órgãos de investigação criminal, expedir a ordem judicial.

Desse modo, o núcleo da garantia constitucional (a necessidade de decisão do Poder Judiciário para autorizar a medida invasiva) permanece resguardado pela proposta. Não há, portanto, afronta ao princípio da separação de Poderes ou usurpação de função jurisdicional; o projeto



mantém o juiz como autoridade única capaz de deferir a interceptação, em estrita consonância com o texto constitucional.

Por conseguinte, do ponto de vista formal, o PL nº 2.252/2024 é constitucional, não havendo vício de competência, nem de iniciativa, e estando adequado às exigências formais do processo legislativo.

b) Constitucionalidade material

Passa-se à análise da compatibilidade material do projeto de lei com a Constituição Federal, especialmente no que concerne aos direitos e princípios fundamentais potencialmente envolvidos e aos critérios de proporcionalidade, legalidade e razoabilidade da medida proposta.

O principal dispositivo constitucional a considerar é o já citado art. 5º, inciso XII, da CF/88, que assegura a inviolabilidade do sigilo das comunicações telefônicas, ressalvada a hipótese de interceptação telefônica por ordem judicial, “nas hipóteses e na forma que a lei estabelecer para fins de investigação criminal ou instrução processual penal”.

A Lei nº 9.296/1996 foi editada justamente para regulamentar essa exceção constitucional, estabelecendo os casos, requisitos e procedimentos em que se admite a interceptação como meio de obtenção de prova no âmbito penal. Em razão dessa previsão constitucional restritiva, a doutrina e a jurisprudência majoritárias sempre entenderam que não se admite interceptação de comunicações para fins diversos do processo penal, como por exemplo investigações civis, administrativas ou outras – sendo tais utilizações consideradas à primeira vista inconstitucionais, por extrapolarem as finalidades taxativamente previstas no texto magno.

À luz desse parâmetro, em uma análise inicial, poder-se-ia questionar se o compartilhamento de informações interceptadas para fins de busca e salvamento de aeronaves ou investigação de acidentes aeronáuticos, tal como propõe o PL, estaria fora das finalidades penais estritamente ditas, e portanto em potencial colisão com o art. 5º, XII, da CF. Em outras palavras, a medida introduz uma finalidade atípica (proteção da vida e investigação de



acidentes) para o uso de dados obtidos via interceptação, o que não se enquadra exatamente como “prova em investigação criminal” no sentido clássico, já que a finalidade primordial aqui é localizar vítimas e esclarecer causas de um sinistro aeronáutico, e não necessariamente instruir um processo criminal contra um suspeito.

Entretanto, uma análise mais aprofundada revela que a proposição harmoniza-se com a Constituição. Primeiramente, destaca-se que o procedimento da interceptação em si continuará inserido em um contexto formal de investigação criminal, como condição para ser deferido. Isto porque a autoridade policial ou o Ministério Público, para atender à representação da autoridade aeronáutica, deverá instaurar um procedimento investigativo (um inquérito policial ou outro procedimento investigatório) que justifique perante o Judiciário a necessidade da interceptação.

Na prática, mesmo diante de um desaparecimento de aeronave sem indícios imediatos de crime, é possível e razoável a instauração de investigação criminal para apurar eventual ocorrência de ilícitos penais relacionados ao caso – por exemplo, crime de atentado contra a segurança de transporte aéreo, omissão de socorro, ou ainda homicídio culposo caso se apure negligência grave, dentre outros.

Assim, o pedido de interceptação continuará amparado em uma hipótese de investigação criminal, satisfazendo formalmente a exigência constitucional. O fato de as informações coletadas virem a ser utilizadas para salvar vidas e investigar tecnicamente o acidente não impede que, paralelamente, haja um interesse jurídico-penal em esclarecer se houve conduta criminoso relacionada.

Em suma, a finalidade humanitária e de segurança pública não exclui a finalidade penal, podendo ambas coexistir. Dessa forma, o requisito constitucional material – de que a interceptação sirva a uma investigação criminal ou instrução penal – pode ser considerado atendido, ainda que por via reflexa, no procedimento delineado pelo projeto.

Ademais, cumpre analisar a medida sob a ótica da proporcionalidade e razoabilidade, haja vista o envolvimento de um direito



fundamental (sigilo das comunicações) em aparente conflito com outros valores fundamentais, como o direito à vida e à integridade das pessoas a bordo da aeronave desaparecida. Pelo método da ponderação, verifica-se que a solução legislativa proposta procura equilibrar esses valores de forma aceitável. De um lado, há a restrição a um direito fundamental de privacidade – a interceptação telefônica constitui ingerência estatal na esfera da intimidade, algo que demanda justificativa robusta. De outro lado, tem-se a proteção de bens jurídicos de altíssima relevância, notadamente a vida humana e a segurança dos transportes aéreos, bem como o interesse público em apurar as causas de acidentes para prevenir novos eventos.

A medida legislativa em exame persegue um objetivo legítimo e imperioso, qual seja, salvar vidas e reduzir as consequências de desastres aéreos, agilizando buscas de emergência. Trata-se de finalidade plenamente consonante com os deveres do Estado brasileiro: a Constituição consagra a vida e a segurança das pessoas como valores supremos (art. 5º, *caput*), apesar de não absolutos, e impõe ao Poder Público a preservação da incolumidade das pessoas (art. 144, *caput*, CF). Também há aderência ao princípio da eficiência da Administração, pois otimizar meios de busca pode diminuir o tempo de resposta em emergências, fator crítico para sobrevivência de vítimas e redução de gastos públicos.

No que concerne à adequação da medida, fica claro que a interceptação de sinais de telefonia móvel de ocupantes da aeronave é um meio eficaz para alcançar o objetivo de localização. A experiência prática já demonstrou sucesso nesse método, conforme citado (helicóptero encontrado via sinal telefônico). Quando dispositivos próprios de localização (como o ELT) falham ou inexistem, os celulares pessoais acabam sendo a fonte tecnológica mais acessível para rastreamento de um desaparecido. Logo, a interceptação – que, nesse contexto, abrange a obtenção de dados de localização e eventualmente comunicação dos ocupantes – revela-se instrumento adequado e tecnicamente capaz de auxiliar nas buscas.

Quanto à necessidade, ou seja, inexistência de medida alternativa menos gravosa, vale ponderar que não há outro meio igualmente eficaz que não envolva acessar dados de comunicações, especialmente se a



aeronave não emite sinal de emergência pelos canais convencionais. A alternativa seria mobilizar extensas operações de busca a esmo, varrendo grandes áreas, com risco de retardar o socorro e desperdiçar recursos. Assim, a interceptação direcionada e autorizada pelo Judiciário configura o meio necessário e mais eficiente em tais cenários extremos, já que não existe opção menos intrusiva que produza o mesmo resultado (localização rápida).

Finalmente, no exame da proporcionalidade em sentido estrito, avalia-se o balanceamento entre o grau de invasão de privacidade e os benefícios obtidos em termos de proteção à vida e ao interesse público. Aqui, a balança pende claramente a favor da medida proposta: a restrição ao direito de sigilo é pontual, específica e cercada de garantias, enquanto a proteção da vida de eventuais sobreviventes e a prevenção de novos acidentes mediante esclarecimento de suas causas configuram bens de ordem superior.

A interceptação autorizada pelo juiz, limitada aos telefones dos ocupantes de uma aeronave em perigo, representa uma intrusão delimitada – não se trata de vigilância generalizada, mas sim de uma situação excepcional, de duração temporária e com alvo determinado. Além disso, a própria legislação de interceptações contém salvaguardas (controle judicial, prazo limitado, sigilo processual, etc.), que continuarão plenamente válidas nessas hipóteses, impedindo abusos.

Em contrapartida, o benefício esperado é salvar vidas e cumprir o dever estatal de socorro, valores que, na ordem constitucional, possuem peso preponderante. Assim, considera-se que a medida atende ao princípio da proporcionalidade, não implicando violação intolerável do direito à privacidade, dado o contexto de emergência extrema em que será aplicada.

Ressalte-se ainda que a jurisprudência pátria já começou a admitir, em situações excepcionalíssimas, a flexibilização da restrição do art. 5º, XII da CF quando outros direitos fundamentais de maior peso estão em jogo. A título ilustrativo, o Superior Tribunal de Justiça (STJ) possui precedente reconhecendo a possibilidade de interceptação telefônica fora do âmbito penal estrito, em caso de desaparecimento de menor durante disputa de guarda,



situação de urgência na qual não havia outro meio eficaz de resguardar o direito ameaçado (a vida e integridade da criança).

“HABEAS CORPUS PREVENTIVO - INTERCEPTAÇÃO TELEFÔNICA - VARA DE FAMÍLIA - TENTATIVA DE LOCALIZAÇÃO DE GENITOR QUE RAPTOU O PRÓPRIO FILHO - RECUSA NO CUMPRIMENTO DE ORDEM EMANADA DE VARA CÍVEL - ALEGAÇÃO DE QUE A MEDIDA É VEDADA NA SEARA EXTRAPENAL - AFASTADA - SITUAÇÃO EXCEPCIONAL - COMETIMENTO DE DELITO A SER AVERIGUADO - FUNDAMENTAÇÃO CONCRETA E VINCULADA - PRAZO PARA AS ESCUTAS READEQUADO AO DISPOSTO NA LEI 9.296/96 - ORDEM DENEGADA - LIMINAR CASSADA. Conforme cediço e exposto na Lei n. 9.296/96, a realização da interceptação telefônica é vedada na seara extrapenal. Entretanto, tal princípio não é absoluto. No âmbito cível e em situação extremamente excepcional, é admitido este artifício quando nenhuma outra diligência puder ser adotada, mormente quando há possibilidade de se averiguar o possível cometimento do delito disposto no art. 237, do ECA. Se, de um lado prevalece o direito à intimidade daqueles que terão seus sigilos quebrados, de outro há a necessidade de se resguardar, com extrema urgência, o direito à vida, à saúde, à alimentação, à educação, ao lazer, à cultura, à dignidade, ao respeito, à liberdade e à convivência familiar e comunitária do menor. No confronto dos direitos individuais subordinados ao princípio maior (dignidade da pessoa humana), as consequências do cumprimento do ato em questão são infinitamente menores do que as que ocorreriam caso o Estado permanecesse inerte².”

Nesse julgado, a medida foi autorizada mesmo tramitando o caso em vara de família (esfera cível), com a justificativa da “extrema excepcionalidade” e tendo em vista indícios de conduta criminosa vinculada ao desaparecimento. Esse entendimento do STJ reforça que, diante de circunstâncias extraordinárias, a rigidez da regra que vincula interceptação apenas ao processo penal pode ser mitigada de forma prudente, a fim de garantir a efetividade de outros direitos fundamentais basilares.

No caso do PL 2.252/2024, a situação fática que se pretende abarcar – aeronave possivelmente acidentada, pessoas possivelmente feridas

² HABEAS CORPUS Nº 203.405 - MS (2011/0082331-3), disponível em: <https://www.conjur.com.br/dl/en/entendimento-stj-embora-artigo-cf-exija.pdf>



ou em perigo de vida, necessidade de localização imediata – configura justamente uma hipótese de extrema exceção que justifica a ponderação em favor da vida e da segurança coletiva. E, conforme já argumentado, mesmo assim o procedimento legal continuará formalmente inserido numa investigação criminal, de modo que não se estará criando uma hipótese divorciada do texto constitucional, mas sim concretizando-o de forma harmoniosa com outros princípios.

Quanto à preservação de outros direitos e garantias, observa-se que o projeto não ofende o princípio da legalidade estrito, pelo contrário: ele busca positivar em lei a autorização para uma medida excepcional, evitando que se atue sem base legal em situações de fato urgentes. Hoje, na falta de previsão expressa, autoridades e juízes já se veem compelidos a decisões difíceis frente a aeronaves desaparecidas; a alteração legal trará segurança jurídica e transparência, em conformidade com o princípio do Estado de Direito, ao estabelecer parâmetros claros para atuação.

Também não há violação a quaisquer direitos e garantias fundamentais: o sigilo de comunicações, embora importante, não é absoluto e comporta exceções constitucionais – o próprio constituinte previu sua relativização em prol da Justiça criminal. Aqui, delineia-se uma exceção análoga, ditada pela necessidade de salvar vidas, o que de forma alguma afronta os valores fundamentais do ordenamento, mas sim os promove em conjunto (proteção da pessoa humana e eficiência estatal).

Em conclusão desta análise material, entende-se que o PL nº 2.252/2024 não fere a Constituição em seu conteúdo, mostrando-se materialmente compatível com os direitos fundamentais. A proposta equilibra de maneira adequada o direito ao sigilo das comunicações com outros direitos e interesses de hierarquia constitucional, obedecendo aos critérios da proporcionalidade e razoabilidade. Ao regulamentar situação excepcional de interesse público urgente, o projeto concretiza os objetivos constitucionais de garantir a segurança e a vida das pessoas, sem transgredir os limites impostos pelo texto constitucional



c) Juridicidade

No exame da juridicidade, verifica-se que a proposição está em consonância com o ordenamento jurídico vigente, uma vez que veicula inovação normativa dotada de generalidade, abstração e coercitividade. Bem como, respeitam-se integralmente os princípios gerais do direito, sem gerar quaisquer antinomias ou conflitos normativos insuperáveis.

Primeiramente, o projeto coaduna-se com os princípios estruturantes do sistema jurídico. Nesse sentido, observa-se respeito ao devido processo legal, pois mantém a necessidade de decisão judicial fundamentada para autorizar a medida, e ao contraditório diferido próprio das interceptações, já que, a exemplo das interceptações tradicionais, os afetados poderão questionar a legalidade da medida posteriormente, nos autos da investigação criminal ou de eventual processo penal.

No tocante à coerência com a legislação infraconstitucional, constata-se que a inserção dos novos parágrafos na Lei nº 9.296/1996 não prejudica a unidade dessa lei, mas sim a complementa. A Lei de Interceptação Telefônica continuará a ter como regra geral a utilização de interceptações estritamente para fins probatórios penais; o acréscimo proposto apenas detalha um caso específico em que a iniciativa da representação pode partir da autoridade aeronáutica e em que as informações colhidas poderão ter destinação ampliada (busca e salvamento, investigação aeronáutica).

Ou seja, a sistemática da lei é preservada: quem peticiona formalmente ao juiz continua sendo a polícia ou o Ministério Público – o que muda é que agora eles podem ser provocados oficialmente pela autoridade aeronáutica em casos de emergência aérea, algo que antes não era previsto de forma explícita.

Cabe notar também que o compartilhamento das informações interceptadas com a autoridade aeronáutica, autorizado pelo §2º proposto, não afronta o regime jurídico do sigilo processual estabelecido na Lei 9.296/96, a qual simplesmente passará a contemplar expressamente a autoridade aeronáutica entre os destinatários legítimos dos dados interceptados, para fins específicos de busca e investigação de acidente.



Ressalte-se que o mencionado compartilhamento não se trata de divulgação pública ou irrestrita, mas sim de cooperação interinstitucional entre órgãos do Estado no estrito cumprimento de dever legal. Tal cooperação já existe em outros domínios – por exemplo, compartilhamento de provas entre processos penais e administrativos – e é respaldada pelo ordenamento desde que haja previsão legal, como ora se estabelece. Assim, a medida integra-se harmonicamente às normas de sigilo processual e de proteção de dados vigentes, sem violá-las. Pelo contrário, suprime uma lacuna normativa e legitima explicitamente uma prática necessária.

Do ponto de vista dos princípios gerais do Direito, a proposição também se mostra adequada. Atende aos postulados da razoabilidade e da proporcionalidade, já discutidos, bem como ao princípio da motivação das decisões, pois qualquer interceptação seguirá demandando decisão judicial fundamentada, com indicação dos indícios e da necessidade, nos termos do art. 5º da Lei 9.296/96.

Observa, ainda, o princípio da segurança jurídica, pois estabelece de forma prévia e clara a possibilidade da medida – evitando que se deixe a critério discricionário ou duvidoso em cada caso a legitimidade da autoridade aeronáutica atuar.

Em síntese, nada há que macule a juridicidade do PL nº 2.252/2024. O projeto alinha-se aos princípios gerais de direito, evita antinomias e promove coerência sistêmica. Trata-se de iniciativa legislativa legalmente possível e compatível com o arcabouço jurídico vigente.

d) Técnica Legislativa

No que concerne à técnica legislativa e redação do projeto, verifica-se que foram observados, em geral, os preceitos da Lei Complementar nº 95/1998, que dispõe sobre a elaboração, redação e alteração das leis.



Sugere-se um pequeno ajuste formal, por meio de emenda de redação, para aprimoramento da técnica legislativa, em dois pontos. Primeiro, a inclusão de pontilhado após o caput do art. 3º e antes do texto do § 1º, para se deixar claro que a nova redação manterá os incisos I e II do caput do art. 3º, inserindo-se os novos parágrafos após os supracitados incisos. E segundo, a inclusão da referência expressa ao número do Código Brasileiro de Aeronáutica no §2º proposto.

Atualmente, o texto diz “conforme disposto no Código Brasileiro de Aeronáutica” sem mencionar o número e ano da lei. Assim sendo, dado que o Código Brasileiro de Aeronáutica é denominação oficial da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, sugere-se a inclusão dos dados identificadores do CBA, com o escopo de tornar a lei a mais clara e inequívoca possível. De resto, todos os elementos requeridos de uma boa técnica legislativa encontram-se presentes no projeto em análise.

Em conclusão nesta seara, o PL nº 2.252/2024, com a sugerida emenda de redação, atende às exigências de técnica legislativa, estando redigido em conformidade com a LC 95/98 e as diretrizes e boas práticas de legística. O texto é claro, coeso e insere-se de forma organizada na lei que se pretende modificar, evitando vícios de redação ou interpretações conflitantes.

II.2 – Do Mérito

O Projeto de Lei nº 2.252/2024 revela-se conveniente e oportuno diante de uma realidade em que o transporte aéreo, embora estatisticamente muito seguro, ainda está sujeito a acidentes e situações de emergência. Nos últimos anos houve grande expansão da aviação civil, inclusive alcançando rotas remotas e regiões de difícil acesso

Pequenas aeronaves executivas frequentemente não dispõem de equipamentos localizadores obrigatórios – como o ELT (Transmissor de Localização de Emergência) – ou podem tê-los inutilizados pelo impacto do acidente. Nesses casos, as operações de busca e salvamento enfrentam desafios enormes, consumindo tempo e elevados recursos públicos.



Diante desse contexto, a proposição em análise atende a uma demanda concreta por aprimorar os meios de localização de aeronaves em emergência. Casos recentes ilustram a pertinência da medida: no final de 2023, por exemplo, um helicóptero desaparecido no litoral de São Paulo só foi encontrado após 12 dias de buscas intensas, quando se obteve judicialmente a quebra do sigilo telefônico dos ocupantes, permitindo delimitar um raio de busca mais preciso e eficiente³.

Caso emblemático de desaparecimento de aeronave é o do Boeing 777 que, ao fazer o voo MH370 da Malaysia Airlines, desapareceu em 2014 com 239 pessoas a bordo, enquanto viajava de Kuala Lumpur, a capital malaia, para Pequim, na China⁴. Os infrutíferos esforços de busca cessaram em 2017 – sem nenhum destroço encontrado e com custo estimado em US\$ 150 milhões (R\$ 850 milhões) – e devem recomeçar este ano com buscas que deverão cobrir uma área de 15 mil km² no Oceano Índico Meridional e será conduzida pela empresa de exploração Ocean Infinity, que receberá US\$ 70 milhões (R\$ 396 milhões) se os destroços forem encontrados.

Assim, é claramente desejável dispor de todos os meios tecnológicos disponíveis para agilizar essas buscas. A ampla difusão da telefonia móvel na sociedade moderna oferece justamente uma oportunidade nesse sentido: dificilmente há tripulante ou passageiro que não porte um celular durante o voo, e tais aparelhos permanecem conectados às estações rádio-base (antenas) sempre que possível, o que viabiliza determinar, com rapidez e razoável precisão, a última localização conhecida do dispositivo e, por conseguinte, dos destroços da aeronave e de possíveis sobreviventes

Em voos comerciais, até mesmo a conexão via wi-fi de bordo pode auxiliar na geolocalização dos dispositivos móveis dos ocupantes. Aproveitar esses sinais emitidos pelos telefones celulares em prol das operações de busca é uma iniciativa absolutamente compatível com a realidade tecnológica atual e atende ao interesse público de dar uma resposta mais célere em situações de emergência aérea.

³ <https://www.ajufe.org.br/imprensa/noticias/18578-ajufe-auxilia-projeto-de-lei-que-agiliza-resgates-em-acidentes-aereos>

⁴ <https://www.bbc.com/portuguese/articles/cx2ew627zqko>



Desse modo, sob a ótica da conveniência e da oportunidade legislativa, a proposta mostra-se alinhada com o bem comum. Ela preenche uma lacuna na legislação vigente, dotando o Estado de ferramenta legal para reagir prontamente ao desaparecimento de aeronaves. Ao permitir que a autoridade aeronáutica represente às autoridades policiais ou do Ministério Público pelo início de interceptação das comunicações dos ocupantes de aeronaves em emergência, o projeto fornece um meio efetivo para superar a atual morosidade e incerteza procedimental nessas situações. Em suma, trata-se de medida que responde a uma necessidade real da sociedade – salvar vidas e evitar buscas infrutíferas prolongadas – dando ao Poder Público melhores condições de cumprir seu dever de proteção aos cidadãos.

Ainda sobre o mérito, a proposição demonstra clara aptidão para salvaguardar o direito fundamental à vida, sem sacrificar o direito à intimidade. A proteção da vida humana em risco eminente constitui valor supremo no ordenamento, legitimando a adoção de meios excepcionais, porém proporcionais, para garantir o resgate de vítimas de acidentes aéreos.

A interceptação de comunicações telefônicas, em que pese envolver restrição ao direito à privacidade e ao sigilo das comunicações (art. 5º, XII, da CF), já é admitida pela Constituição Federal *ex vi* da Lei nº 9.296/1996 em hipóteses voltadas à persecução penal. No caso presente, o fim colimado é ainda mais nobre: não se trata de investigar suspeitos, mas de auxiliar potenciais vítimas, preservando vidas. Tal finalidade imprime elevada densidade de interesse público à medida, tornando-a compatível com os princípios constitucionais. Conforme destacado na justificação do projeto, a iniciativa fundamenta-se justamente no mais básico e caro dos direitos – o direito à vida – buscando acelerar a localização de aeronaves em emergência e, assim, atender ao interesse público e social.

Importa salientar que a proposta não descuida das garantias fundamentais: a interceptação somente poderá ocorrer mediante representação da autoridade aeronáutica às autoridades legalmente competentes (delegado de polícia ou membro do Ministério Público) para, então, ser solicitada



autorização judicial, nos termos da Lei 9.296/1996. Mantém-se, portanto, o crivo do Poder Judiciário como condição para qualquer quebra de sigilo, assegurando controle e legalidade na medida.

Além disso, a previsão de compartilhamento das informações obtidas com os órgãos de busca e salvamento e de investigação de acidentes aeronáuticos não desnatura o propósito original da interceptação nem viola direitos, estando em consonância com precedentes do Supremo Tribunal Federal que admitem o uso de provas obtidas via interceptação em procedimentos administrativos de salvaguarda do interesse público. Em recente julgado, o STF reconheceu de forma pacífica a possibilidade de compartilhamento de dados de interceptação telefônica com outros órgãos estatais, reforçando a convergência da norma proposta com o sistema constitucional vigente.

Em síntese, a medida ora analisada harmoniza-se com o conjunto de direitos fundamentais. Ao mesmo tempo em que observa os requisitos de excepcionalidade e ordem judicial próprios das interceptações lícitas, ela dá primazia à tutela da vida, bem maior protegido pela Constituição. A razoável mitigação da privacidade dos ocupantes da aeronave – que, reitera-se, figura na condição de pessoas desaparecidas e possivelmente em perigo, não de investigados por crime – encontra justificativa na necessidade de se assegurar a sobrevivência e integridade dessas pessoas. Trata-se de balanceamento de direitos que pende em favor da vida, núcleo essencial dos direitos humanos, o que confere legitimidade material à proposta.

A aprovação da presente proposição legislativa tende a produzir impactos muito positivos na proteção de vítimas, na eficiência do aparato público e mesmo na prevenção de acidentes futuros.

Em primeiro lugar, quanto às vítimas de sinistros aéreos, espera-se o aumento da probabilidade de salvamento de sobreviventes. Com a localização mais ágil da aeronave acidentada, elevam-se as chances de que feridos recebam atendimento médico a tempo de sobreviver, mitigando o número de fatalidades. Mesmo nos casos trágicos em que não haja sobreviventes, a rapidez na localização dos destroços permite dar respostas



mais céleres aos familiares, minorando seu sofrimento com a obtenção de esclarecimentos e viabilizando as despedidas dignas.

Em segundo lugar, há um ganho patente de eficiência administrativa: a medida otimiza o emprego dos meios estatais, evitando mobilizações prolongadas e repetitivas de aeronaves, embarcações e equipes de solo em extensas varreduras. Os recursos economizados poderão ser direcionados a outras finalidades públicas, aumentando a eficácia global do Estado. Além disso, a clareza procedimental trazida pelo projeto (com definição de competências para requerer a interceptação e uso compartilhado das informações) tende a aprimorar a coordenação interinstitucional, como já destacado, tornando o enfrentamento de emergências aéreas mais integrado e efetivo.

Conclui-se, portanto, que o PL 2.252/2024 demonstra pleno mérito legislativo. A proposição alia sensibilidade com a questão humanitária (salvar vidas humanas em perigo) e racionalidade na gestão de recursos públicos, apresentando uma solução inovadora e equilibrada para um problema concreto. Ao atender simultaneamente ao direito fundamental à vida, ao interesse público na eficiência dos serviços de busca e salvamento e ao anseio social por mais segurança no transporte aéreo, a iniciativa se revela adequada e necessária. Seu potencial impacto positivo – medido em vidas preservadas, em economia de recursos e em avanços na prevenção de acidentes – configura forte justificativa para a aprovação da matéria sob a ótica do mérito.

II.3 – Da conclusão

Por todo o exposto, no âmbito da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, somos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa, com emenda, do Projeto de Lei nº 2.252, de 2024 e, no mérito, pela aprovação.

Sala da Comissão, em de de 2025.



Deputada BIA KICIS
Relatora

Apresentação: 22/04/2025 13:41:21.773 - CCJC
PRL 1 CCJC => PL 2252/2024

PRL n.1



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254927676100>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bia Kicis



COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 2.252, DE 2024

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.

EMENDA Nº

Dê-se ao artigo 3º da Lei n. 9.296, de 24 de julho de 1996, alterado pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 2.252, de 2024, a seguinte redação:

“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, nos termos do parágrafo anterior, serão compartilhadas com a autoridade aeronáutica para emprego nas atividades de busca e salvamento e na investigação de acidentes aeronáuticos, conforme disposto na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica). (NR)”

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputada BIA KICIS
Relatora





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 2.252, DE 2024

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa do Projeto de Lei nº 2.252/2024, com emenda, e, no mérito, pela aprovação, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Bia Kicis.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Paulo Azi - Presidente, Felipe Francischini e Capitão Alberto Neto - Vice-Presidentes, Aluisio Mendes, Átila Lira, Bia Kicis, Carlos Jordy, Coronel Assis, Daiana Santos, Daniel Freitas, Defensor Stélio Dener, Delegado Éder Mauro, Delegado Fabio Costa, Delegado Marcelo Freitas, Eunício Oliveira, Félix Mendonça Júnior, Fernanda Melchionna, Gisela Simona, Helder Salomão, Juarez Costa, Lucas Redecker, Luiz Couto, Marcos Pollon, Maria do Rosário, Mauricio Marcon, Mersinho Lucena, Nikolas Ferreira, Orlando Silva, Pastor Eurico, Pastor Henrique Vieira, Patrus Ananias, Paulo Magalhães, Pedro Campos, Pompeo de Mattos, Pr. Marco Feliciano, Ricardo Ayres, Roberto Duarte, Rubens Pereira Júnior, Sidney Leite, Waldemar Oliveira, Zé Trovão, Afonso Motta, Alencar Santana, Ana Paula Lima, Cabo Gilberto Silva, Capitão Alden, Capitão Augusto, Chris Tonietto, Clodoaldo Magalhães, Danilo Forte, Delegado Paulo Bilynskyj, Diego Garcia, Dilceu Sperafico, Duda Salabert, Erika Hilton, Erika Kokay, Flávio Nogueira, Fred Costa, Hildo Rocha, Hugo Leal, José Medeiros, Julia Zanatta, Julio Cesar Ribeiro, Lafayette de Andrada, Laura Carneiro, Luiz Gastão, Luiz Philippe de Orleans e Bragança, Marangoni, Nilto Tatto, Pedro Lupion, Professora Luciene Cavalcante, Rodrigo Collemberg, Rosangela Moro, Sargento Portugal, Soraya Santos, Tabata Amaral e Toninho Wandscheer.



Sala da Comissão, em 25 de novembro de 2025.

Deputado PAULO AZI
Presidente

Apresentação: 26/11/2025 15:26:37,967 - CCJC
PAR 1 CCJC => PL 2252/2024
DAD n 1





**CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA**

**EMENDA ADOTADA PELA CCJC
AO PROJETO DE LEI Nº 2.252, DE 2024**

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.

Dê-se ao artigo 3º da Lei n. 9.296, de 24 de julho de 1996, alterado pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 2.252, de 2024, a seguinte redação:

“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, nos termos do parágrafo anterior, serão compartilhadas com a autoridade aeronáutica para emprego nas atividades de busca e salvamento e na investigação de acidentes aeronáuticos, conforme disposto na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica). (NR)”

Sala da Comissão, em 25 de novembro de 2025.

Deputado PAULO AZI
Presidente

