

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE LEI Nº 2.453, DE 2007

Dispõe sobre o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER), a inviolabilidade do sigilo de suas investigações e dá outras providências.

Autora: CPI – CRISE DO SISTEMA DE TRÁFEGO AÉREO

Relator: Deputado ALDO REBELO

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão, dentro do campo temático, o projeto de lei em tela, de autoria da Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar as causas, conseqüências e responsáveis pela crise do sistema de tráfego aéreo brasileiro, desencadeada após o acidente aéreo ocorrido no dia 29 de setembro de 2006, envolvendo um Boeing 737-800, da Gol (voo 1907), e um jato Legacy, da América ExcelAire, com mais de uma centena de vítimas.

Ao justificar sua proposição, a CPI Autora, de forma minudente, vai argumentando sobre cada dispositivo – artigos e parágrafos –, o que nos parece desnecessário repetir aqui em nosso parecer, particularmente porque em nosso voto resumimos uma série de argumentos de real valor em torno do projeto de lei em questão.

A proposição, inicialmente, reza que compete ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SIPAER, através de seu órgão central, o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos

(CENIPA), planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de prevenção e de investigação de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo.

Na continuidade de seus dispositivos, traz normas de cunho procedimental, destacando-se a que estabelece que a prevenção de acidentes aeronáuticos é da responsabilidade de todas as entidades, órgãos e pessoas, naturais ou jurídicas envolvidos no projeto, fabricação, manutenção, operação, regulação, fiscalização e circulação de aeronaves e transporte aéreo de pessoas e bens, no território brasileiro.

Destacam-se, ainda, os dispositivos que tratam da investigação SIPAER de forma independente e sem impedir a instauração de outras investigações para fins diferentes da prevenção; o que permitirá, naturalmente, as investigações paralelas sobre os acidentes aéreos sob as óticas penal e administrativa, até porque um dos dispositivos, expressamente estabelece que, se no curso da investigação do SIPAER, forem encontrados indícios de crime doloso, relacionados ou não à cadeia de eventos do sinistro, far-se-á a comunicação à autoridade policial competente.

No bojo disso tudo, há uma série de dispositivos que tratam dos procedimentos e das relações entre as autoridades aeronáuticas encarregadas da investigação no âmbito do SIPAER e as autoridades policiais responsáveis pela investigação criminal.

Há, ainda, dispositivos tratando das recomendações de segurança operacional resultantes da investigação, de modo a prevenir outras ocorrências semelhantes, do sigilo profissional e da proteção à informação, particularmente aqueles dispositivos que asseguram o sigilo das fontes e das informações prestadas ao profissional do SIPAER; os que vedam, para fins de prevenção, ao profissional do SIPAER revelar suas fontes e respectivos conteúdos; e os que determinam que toda declaração em proveito de investigação do SIPAER será prestada de forma espontânea e baseada na garantia de seu uso exclusivo para fins de prevenção.

Finalmente, há dispositivos que tratam das infrações e mais algumas disposições finais e transitórias.

Apresentada em 21 de novembro de 2007, a proposição foi distribuída, no dia 30 do mesmo mês, à apreciação da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, da Comissão de Viação e Transportes e da

Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, nos termos do que dispõem os arts. 24, inciso II, e 54, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD), sujeita à apreciação do Plenário e em regime de tramitação ordinária.

No prazo regimental, nesta Comissão, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

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

O projeto de lei que se aprecia pretende cobrir lacuna legal no sistema jurídico pátrio.

De forma sintética, deve ser dito que o Brasil é signatário da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, a Convenção de Chicago, obrigando-se, em conseqüência, a cumprir também as Normas e Recomendações Internacionais que, sob a denominação de **Anexos** à Convenção, forem adotadas pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), excetuando as ressalvas que notificar por colidirem com a legislação interna ou com os interesses nacionais.

São dezoito Anexos que se constituem em um desdobramento do art. 37 da Convenção de Chicago, que trata da adoção de normas e processos internacionais no âmbito da aviação civil. Desses, o Anexo 13, estabelecido desde fevereiro de 1946, diz respeito às normas e práticas recomendadas para a investigação de acidentes aeronáuticos e também quanto àquilo que os Estados contratantes deverão seguir nessas circunstâncias.

Assim, em que pese a Convenção de Chicago impor ao Estado contratante a investigação dos acidentes aéreos em conformidade com os procedimentos preconizados pela OACI, o sistema jurídico brasileiro está a pedir uma normatização interna em consonância com esses procedimentos internacionalmente adotados.

Isso ficou patente durante os trabalhos da CPI da CRISE DO SISTEMA DE TRÁFEGO AÉREO, o que resultou na proposição ora apresentada.

Cabe acrescentar que, no Brasil, legalmente, o Comando da Aeronáutica detém a competência para conduzir a investigação dos acidentes e incidentes aeronáuticos, existindo vários órgãos que compõem o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SIPAER. Desses, o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – CENIPA – é órgão central do sistema, competindo-lhe planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de investigação e prevenção de acidentes ou incidentes aeronáuticos.

Internamente, os órgãos do SIPAER regulam suas atividades, entre outros, pelos documentos intitulados Normas de Sistema do Comando da Aeronáutica, destacando-se a NSCA 3-6 – INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTE AERONÁUTICO, INCIDENTE AERONÁUTICO E OCORRÊNCIA DE SOLO, e a NSCA 3-3 – PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS, em conformidade com o Anexo 13 da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), mas de natureza meramente administrativa.

Ou seja, também por esse ângulo fica patente a necessidade da adoção de normas, com força de lei, regulando os procedimentos de investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos no Brasil e reforçando o valor dos documentos de natureza administrativa já adotados.

Durante o trâmite do Projeto de Lei em pauta, este Relator se fez presente em reunião do Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CNPAA), onde foi possível constatar a unanimidade de seus integrantes pela necessidade de uma lei nos termos da proposição em pauta.

Para que se possa aquilatar a importância dessa proposição para a aviação brasileira, o CNPAA é um órgão instituído, em 7 de junho de 1982, sob a direção e coordenação do CENIPA, reunindo representantes de entidades nacionais relacionadas, direta ou indiretamente, à atividade aérea, com o objetivo de estabelecer a discussão de soluções, em nível nacional, para os problemas afetos à segurança de voo.

Do CNPAA participam as seguintes entidades: CENIPA, Ministério da Defesa, as três Forças Armadas, ANAC, INFRAERO, Petrobras, todas as empresas brasileiras de aviação regular e as de maior porte que fazem

aviação privada (táxi-aéreo) com aeronaves de asa fixa (aviões) e de asa rotativa (helicópteros), EMBRAER, Associação Brasileira de Aviação Geral (ABAG), Instituto de Fomento e Coordenação Industrial (IFI), Instituto de Ciências da Atividade Física (ICAF), Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA), Sindicato Nacional das Empresas Aéreas (SNEA), Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo (SNETA), Sindicato Nacional dos Trabalhadores na Proteção ao Voo (SNTPV) e Sindicato Nacional dos Aeroviários (SNAe). Outras entidades também participam desse Comitê, todas formando o mais elevado e seletivo grupo da aviação brasileira.

Essas informações permitem não só aquilatar a importância do CNPAA, como também entender a relevância do projeto de lei em pauta, a partir dos posicionamentos unânimes em torno da sua necessidade.

O Código Brasileiro de Aeronáutica – Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – trata do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos nos seus arts. 86 a 93, mas de modo insuficiente, em uma realidade diversa da de hoje e fora do contexto das últimas evoluções sobre a segurança de voo nos campos interno e externo e sobre o tratamento a ser dado às informações relativas a essa atividade. Por esse viés, o projeto de lei em pauta trata de uma série de aspectos hoje não contemplados pelo Código em questão.

Ficou bem caracterizado que a falta de uma legislação atualizada e adequada ao tratamento das informações relativas à segurança de voo tem acarretado prejuízos ao País, inclusive com depreciação do seu *status* nos fóruns internacionais sobre aviação.

Na intensa discussão sobre como tratar as informações obtidas a partir da investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos, todos os membros do CNPAA apontaram para a necessidade de o Brasil adequar sua legislação às normas adotadas internacionalmente pela OACI, das quais somos signatários.

Diante de acidentes aeronáuticos, é evidente que existem dois caminhos de investigação que, se não são diametralmente opostos, também não podem convergir:

- as investigações para fins de responsabilização penal e civil, quando for o caso, conduzidas por autoridades policiais e outras que tenham competência para tanto;

- as investigações para fins de segurança de voo, conduzidas pelas autoridades aeronáuticas.

A finalidade de cada linha de investigação acarreta que sejam conduzidas com total independência entre si, em que pese, em regra, buscando as mesmas informações, apenas para fins diferentes, conforme se expôs.

Para a aviação, toda a prevenção é feita com informações, inclusive as obtidas das investigações aeronáuticas, ao lado de outras fontes, como os reportes voluntários, por exemplo.

As investigações relativas à segurança de voo buscam saber tudo o que aconteceu com a maior minudência possível, inclusive a partir da plena colaboração dos pilotos e controladores de voo, visando, a partir da experiência anterior, a prevenir futuros acidentes e incidentes.

Para isso, esses profissionais, ainda que tenham sido os responsáveis pelo acidente, têm de se sentir seguros para detalhar seus procedimentos que, eventualmente, tenham contribuído para o evento, por mais grave que ele tenha sido.

Também a análise e a conclusão sobre os conteúdos do CVR (*Cockpit Voice Recorder* – gravador de vozes e ruídos da cabine) e do FDR (*Flight Data Recorder* – gravador de dados do voo) devem ser preservados na esfera das investigações aeronáuticas.

As informações assim obtidas devem alimentar, exclusivamente, o Sistema de Investigação Prevenção de Acidente Aeronáuticos (SIPAER) e o Sistema de Segurança de Voo (SEGVOO).

Hoje, com a intensa evolução tecnológica, diminuíram drasticamente os riscos materiais de um acidente aéreo e o fator material passou a ser mínimo diante da contribuição do fator humano, principal contribuinte para os acidentes aéreos. Com isso, as informações prestadas pelos pilotos e pelos controladores de tráfego aéreo ganharam exponencial relevância nas investigações aeronáuticas, tornando-se imprescindíveis.

Desse modo, o uso dessas informações para fins distintos da prevenção de acidentes e incidente aeronáuticos inibe a colaboração de pilotos e controladores de voo e afeta a própria Comissão de investigação que, sabendo do uso indevido que poderá decorrer do que apurarem, evitará o

aprofundamento da investigação; tudo redundando em comprometimento da segurança do voo e contribuindo para futuro aumento dos índices de eventos perigosos na aviação.

É patente o entendimento que, diante de um acidente aéreo, também devem ser procedidas investigações para fins judiciais. Nenhum membro do CNPAA arroga-se a dizer o contrário. Todavia, também é muito claro que essas investigações devem ser feitas por autoridades distintas das que conduzem as investigações aeronáuticas e totalmente desvinculadas destas.

Atualmente, os aparelhos de investigação policial brasileiros têm condições técnicas de, a partir do mesmo objeto de investigação, o acidente aéreo, elaborar suas próprias análises e conclusões, dispensando a colaboração dos investigadores aeronáuticos, ainda que eventualmente possam contar com especialistas desta Força, desde que desvinculados da investigação aeronáutica em curso.

Da oitiva que se teve durante a reunião com os membros do CNPAA, estes deixaram claro que, após os últimos acontecimentos com acidentes aeronáuticos no Brasil e da forma como foram tratadas as informações a respeito, houve uma série de efeitos deletérios, entre eles:

- diminuição sensível dos relatórios de prevenção (antes chamados relatórios de perigo) na medida em que os responsáveis pela sua emissão passaram a ter receio de esses documentos serem, futuramente, utilizados contra si próprios;

- os pilotos da aeronave Legacy que, em 29 de setembro de 2006, chocou-se com a aeronave da empresa aérea Gol que fazia o voo 1907, depois da primeira entrevista com os encarregados da investigação, ao saberem que aquilo que dissessem poderia ter uso na esfera judicial, se recusaram a prosseguir colaborando com as investigações;

- nos fóruns internacionais, o Brasil foi questionado quanto à forma como tratou as informações obtidas durante as investigações dos acidentes aeronáuticos ocorridos nos últimos anos, ficando vulnerável e com menor poder de negociação.

Feitas as considerações anteriores, entre a apresentação do Projeto de Lei que brotou originalmente da CPI – CRISE DO SISTEMA DE TRÁFEGO AÉREO e a apresentação deste relatório, o próprio pessoal que atua

no SIPAER apresentou sugestões visando ao seu aperfeiçoamento, seguindo-se discussões no âmbito da Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC) e em outras instâncias hierárquicas do Ministério da Defesa; o que acatamos e consolidamos aqui, depois de seguidas reuniões e discussões.

Em face do exposto, **voto** pela **aprovação do Projeto de Lei nº 2.453/2007** na forma do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2008.

DEPUTADO ALDO REBELO
RELATOR

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 2.453, DE 2007

Dispõe sobre a proteção às investigações do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER), o acesso aos destroços de aeronave e dá outras providências,

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I DA INVESTIGAÇÃO SIPAER

Seção I

Da Independência da Investigação SIPAER

Art. 1º A investigação 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 conseqüências 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 desenvolver-se de forma independente de quaisquer outras investigações sobre o mesmo evento, sendo vedada a participação naquelas de qualquer pessoa que esteja participando ou tenha participado da primeira.

Art. 3º A investigação SIPAER não impedirá a instauração, nem suprirá a necessidade de outras investigações, inclusive para fins de prevenção; 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, seus destroços e 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 parágrafos anteriores 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 do 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 priorização 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 Código de Processo Penal e no art. 406 do 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 das mesmas, 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 do Código de Processo Civil; e

II – comunicará previamente à autoridade de investigação SIPAER e intimará o representante judicial desta, que deverá se manifestar em 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 suas 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 interdita 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, seus destroços ou 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, destroços e 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 os mesmos 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 junto à autoridade de investigação SIPAER, do início da investigação SIPAER até 90 dias após a sua conclusão, através 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 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 do § 2º, ou se não houver interessado habilitado, o proprietário da aeronave acidentada, consignado no Registro Aeronáutico Brasileiro, será notificado, através de carta com aviso de recebimento, para proceder, em 90 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 dias para o proprietário proceder à retirada dos destroços, sob seu 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 DAS 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 se habilitar junto à mencionada autoridade, por meio de pedido ao juiz da causa, num prazo de até cento e oitenta dias da aprovação desta lei.

Art. 22. Revogam-se os artigos 89 a 92 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica.

Art. 23. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2009.

Deputado ALDO REBELO
Relator