

Câmara aprova novas regras para investigação de acidentes aéreos

O Plenário aprovou, nesta terça-feira (16/10), projeto da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) da Crise Aérea que estabelece novas normas para a investigação de acidentes de aeronaves (Projeto de Lei 2.453/2007). O texto foi aprovado em votação simbólica e seguirá para análise do Senado. O substitutivo proíbe o uso de relatório final sobre acidente aéreo como prova em inquérito judicial ou administrativo que venha a ser aberto.

O texto aprovado é o substitutivo da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, de autoria do deputado licenciado e atual ministro do Esporte, Aldo Rebelo (PCdoB-SP).

O objetivo da restrição é separar as investigações criminal e de segurança aérea. Segundo Aldo Rebelo, muitos depoentes, como pilotos e controladores de voo envolvidos, não declaram tudo o que sabem com medo de suas declarações serem usadas contra eles criminalmente.

O texto disciplina novas regras do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Sipaer), cujo órgão executivo é o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa).

Contra autoincriminação

Em obediência ao princípio do Direito de que ninguém é obrigado a produzir provas contra si mesmo, o texto proíbe o uso, em inquéritos criminais ou administrativos, de três fontes de dados: gravações das conversas nas salas de controle de tráfego aéreo; das conversas na cabine de pilotagem; e dos dados dos sistemas de notificação voluntária de ocorrências.

Entretanto, resguardado o sigilo processual, o juiz poderá autorizar o uso de outros dados na investigação criminal, como as gravações das conversas entre os pilotos e o controle de tráfego aéreo, dos dados de voo e demais registros usados na investigação do Cenipa.

Convenção internacional

As novas normas para o Sipaer incorporam diretrizes assinadas pelo Brasil na Convenção sobre Aviação Civil Internacional — conhecida como [Convenção de Chicago](#). Até o momento, o Brasil não adaptou sua legislação às normas da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), como determina a convenção.

Ajuda à polícia

A pedido do juiz ou do delegado que conduz um determinado inquérito, o Cenipa poderá colocar seus especialistas à disposição da Justiça, mas eles não poderão ter participado da investigação sobre o acidente.

Essa colaboração também precisará cumprir certos requisitos, como falta de pessoal técnico capacitado na polícia e discriminação dos exames necessários.

Se um acidente ou incidente aeronáutico tiver sido claramente causado por um ato ilícito doloso (uma

bomba, por exemplo), a autoridade do Sipaer poderá decidir por não fazer sua investigação caso ela não traga proveito algum para a prevenção de novos acidentes. Deverá também comunicar o fato à polícia.

Precedência

Segundo o texto aprovado, a investigação do Sipaer terá precedência sobre todas as outras. O texto assegura o acesso da comissão investigadora à aeronave acidentada, seus destroços, cargas, laudos, autópsias e outros documentos.

Para preservar as informações que precisam ser levantadas, a autoridade responsável pela investigação do Sipaer poderá interditar o avião e/ou seus destroços, permitindo sua remoção apenas se for necessário para salvar vidas, preservar a segurança das pessoas ou preservar evidências.

Depois de concluídas as investigações aeronáutica e policial, se houver, os interessados poderão se habilitar a ficar com os destroços (companhia aérea ou seguradora, por exemplo).

Para os acidentes com relatório final emitido até a data de publicação da futura lei, os interessados nos destroços terão 120 dias para se manifestar perante o Cenipa.

CPI da Crise Aérea

O texto aprovado nesta terça-feira teve origem em projeto apresentado pela CPI da Crise Aérea, que investigou dois acidentes, um deles envolvendo um avião da Gol e outro uma aeronave da TAM.

O avião da Gol caiu em 2006, matando 154 pessoas, depois de se chocar em pleno voo com um avião executivo conduzido por pilotos norte-americanos. Já o acidente com o avião da TAM, ocorrido em 2007, matou 199 pessoas depois de não conseguir parar em pouso no aeroporto de Congonhas (SP).

A CPI da Crise Aérea foi instalada em fevereiro de 2007, com requerimento dos deputados Vanderlei Macris (PSDB-SP) e Otávio Leite (PSDB-RJ) apoiado por 211 assinaturas. Em 2008, a CPI aprovou seu relatório final, de autoria do deputado Marco Maia (PT-RS), atual presidente da Câmara. *Com informações da Agência Câmara.*

[PL-2453/2007](#)

Date Created

16/10/2012