



**CENTRO UNIVERSITÁRIO DE LAVRAS  
CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO**

**JUSCELINO HENRIQUE DE OLIVEIRA**

**ANÁLISE DA LEI DE ABATE DE AERONAVES E SEUS ASPECTOS  
CONSTITUCIONAIS**

**LAVRAS-MG  
2022**

**JUSCELINO HENRIQUE DE OLIVEIRA**

**ANÁLISE DA LEI DE ABATE DE AERONAVES E SEUS ASPECTOS  
CONSTITUCIONAIS**

Monografia apresentada ao Centro  
Universitário de Lavras como parte das  
exigências do curso de graduação em  
Direito.

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Ma. Walkiria Oliveira  
Freitas

**LAVRAS-MG  
2022**

Ficha Catalográfica preparada pelo Setor de Processamento Técnico  
da Biblioteca Central do UNILAVRAS

Oliveira, Juscelino Henrique de.  
O48a Análise da lei de abate de aeronaves e seus aspectos  
constitucionais / Juscelino Henrique de Oliveira. – Lavras:  
Unilavras, 2022.  
44 f.

Monografia (Graduação em Direito) – Unilavras, Lavras,  
2022.

Orientador: Prof.<sup>a</sup> Walkiria Oliveira Freitas.

1. Lei 9.614/98. 2. Decreto 5.144/04. 3. Lei de abate. 4.  
Tiro de destruição. I. Freitas, Walkiria Oliveira  
(Orient.). II. Título.

**JUSCELINO HENRIQUE DE OLIVEIRA**

**ANÁLISE DA LEI DE ABATE DE AERONAVES E SEUS ASPECTOS  
CONSTITUCIONAIS**

Monografia apresentada ao Centro  
Universitário de Lavras como parte das  
exigências do curso de graduação em  
Direito.

APROVADO EM: 25/05/2022

**ORIENTADORA**

Prof<sup>a</sup>. Ma. Walkiria Oliveira Freitas/UNILAVRAS

**MEMBRO DA BANCA**

Prof. Pós Dr. Denilson Victor Machado Teixeira/UNILAVRAS

**LAVRAS-MG  
2022**

*À Deus, à minha família e a todos que,  
à sua maneira, contribuíram para a  
concretização deste projeto, dedico.*

## **AGRADECIMENTOS**

A Deus, em primeiro lugar, pela condução da minha jornada acadêmica como o maior mestre que alguém pode ter.

Aos meus pais, Elza e Belmiro, por ensinarem, desde cedo e apesar das dificuldades, o valor do trabalho e dos estudos como fontes transformadoras de vidas.

À minha querida esposa, Simone, pela dedicação e compreensão ímpares de uma companheira de vida.

Às minhas filhas, Juliana e Camila, pelo apoio e incentivo demonstrados nos momentos difíceis e ao longo de todo o período em que me dediquei a este trabalho.

Aos meus professores e, sobretudo, à minha prezada orientadora, Prof. Walkiria, pelos ensinamentos dedicados à elaboração deste trabalho e pela paciência com a qual guiaram o meu aprendizado.

*“Na Grécia antiga, imaginando as tarefas superiores de Zeus, falava-se que quem dominasse os céus, dominaria o mundo.”*

Fernando Gonçalves Coelho Júnior

## RESUMO

**Introdução:** apresentar um estudo sobre a Lei nº 9.614/98, conhecida como a Lei de Abate de Aeronaves, que autoriza o abate de aeronaves consideradas hostis ou com suspeita de tráfico de drogas, regulamentada pelo Decreto nº 5.144/04, que estabelece todos os procedimentos a serem adotados diante da localização de uma aeronave nessas circunstâncias. **Objetivo:** discutir os aspectos constitucionais e inconstitucionais da norma, analisar a culpabilidade dos agentes envolvidos no tiro de destruição e apresentar casos ocorridos no Brasil e no mundo que reforçam as teorias da constitucionalidade ou não da lei. **Metodologia:** o trabalho se desenvolveu à luz de pesquisas bibliográficas, apresentando ensinamentos de grandes doutrinadores acerca do assunto, além de evidenciar seus posicionamentos sobre a constitucionalidade ou não da norma. **Resultados:** em que pese ainda esteja em vigência, a norma possui peculiaridades que a torna inconstitucional. **Conclusão:** permitiu-se concluir que embora o abate de aeronaves trouxe um marco importante para a defesa do país contra a prática de crimes que utilizam aviões como meio de transporte, a norma viola inúmeros princípios, direitos e garantias constitucionais, além de permitir a aplicação da pena de morte em tempos de paz.

**Palavras-chave:** Lei 9.614/98; Decreto 5.144/04; Lei de Abate; Tiro de Destruição.



## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO.....</b>	<b>08</b>
<b>2 REVISÃO DE LITERATURA.....</b>	<b>10</b>
2.1 LEI Nº 9.614/98: A AUTORIZAÇÃO DO ABATE DE AERONAVES.....	10
2.2 DECRETO Nº 5.144/04.....	16
2.3 A INCONSTITUCIONALIDADE DA LEI Nº 9.614/98 E OS PRINCÍPIOS CONSTITUCIONAIS VIOLADOS.....	21
2.4 A CONSTITUCIONALIDADE DA LEI Nº 9.614/98.....	26
2.5 A CULPABILIDADE DOS AGENTES RESPONSÁVEIS PELO TIRO DE DESTRUIÇÃO.....	31
2.6 CASOS OCORRIDOS NO BRASIL E NO MUNDO.....	33
<b>3 CONSIDERAÇÕES GERAIS.....</b>	<b>37</b>
<b>4 CONCLUSÃO.....</b>	<b>39</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>41</b>

# 1 INTRODUÇÃO

A Lei nº 9.614/98 foi promulgada com o objetivo de incluir no Código Brasileiro de Aeronáutica a possibilidade do abate de aeronaves que adentrem no território brasileiro, consideradas hostis ou com suspeita de tráfico de drogas.

Após a entrada em vigor da lei, percebeu-se a necessidade de regulamentação de alguns pontos, principalmente nos procedimentos a serem adotados antes que se chegasse efetivamente ao tiro de destruição.

Assim, foi promulgado o Decreto nº 5.144/04 que estabeleceu todos os procedimentos relativos ao abate de aeronaves consideradas hostis ou com suspeita de tráfico de drogas.

O presente estudo tem como objetivo analisar a Lei nº 9.614/98, conhecida como a Lei do Abate de Aeronaves ou a Lei do Tiro de Destruição, e seus aspectos constitucionais, quando estudada diante dos direitos e garantias fundamentais a todos os cidadãos assegurados, como também em face dos princípios constitucionais.

Na primeira seção, de início, serão feitas uma rápida explanação sobre o tráfico de drogas no país, uma análise da referida lei e os aspectos que ensejaram a edição de um Decreto para regulamentá-la. Na segunda seção, serão abordados o Decreto e todos os procedimentos que a norma exige para que um tiro de destruição possa ser feito.

Na terceira seção, serão identificados os direitos e as garantias fundamentais violados, assim como os princípios constitucionais, que são os apontamentos feitos pelos estudiosos que questionam a constitucionalidade da lei. Já na quarta, diferentemente, serão apontadas as questões que direcionam para a constitucionalidade da norma, sobretudo, pela afirmação de um país soberano.

Na quinta seção, será feita uma análise sobre a conduta dos agentes atuantes no tiro de destruição. De um lado tem-se o Comandante da Aeronáutica, que autoriza o tiro de abate. Do outro, o agente da Força Aérea Brasileira, que segue as ordens do comando e efetua o tiro.

E por fim, na quinta seção, serão mostrados os casos práticos ocorridos no Brasil e no mundo que demonstram o sucesso e o fracasso na aplicação da lei.

A problemática se desenvolve quanto à constitucionalidade da norma. Seria a Lei do Abate uma norma constitucional ou inconstitucional? Inconstitucional por

violar diversos princípios, direitos e garantias fundamentais, ou constitucional por se tratar de um ato de soberania do país?

O trabalho é de grande relevância, pois procura explicar quais são os procedimentos para se chegar ao tiro de destruição e em quais situações ele é autorizado. E também, para esclarecer as controvérsias sobre a constitucionalidade da norma, essenciais na busca por um posicionamento equilibrado a ser aplicado nas práticas diárias pelos operadores do Direito.

O presente estudo será desenvolvido através de pesquisas bibliográficas, como livros e artigos científicos já publicados sobre o tema, que trazem maiores explicações sobre o que já fora desenvolvido.

## 2 REVISÃO DE LITERATURA

### 2.1 Lei nº 9.614/98: a autorização do abate de aeronaves

Um dos grandes problemas enfrentados pelo Brasil é o tráfico ilícito de entorpecentes. Segundo Sá (2020), o país é o segundo maior consumidor de cocaína do mundo e o maior consumidor de produtos à base de cocaína, como o crack, e mesmo comprometido com o combate ao tráfico, ainda não tem a capacidade necessária para reduzir ou até mesmo paralisar o fluxo de narcóticos ilegais através de suas fronteiras.

Moraes Júnior (2017) conta que segundo dados da Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados, o narcotráfico no Brasil gira em torno de R\$15,5 bilhões anuais e que a cifra ainda é maior considerando as operações de lavagem de dinheiro. O Brasil é o segundo mercado consumidor mundial da droga, é o país mais utilizado para envio de cocaína para a Europa e que mais da metade da droga que chega à África parte daqui.

O crack e a cocaína, por possuírem baixo valor de mercado e alto poder viciante, aliados ao fácil acesso, são as substâncias entorpecentes mais comercializadas no país. O aumento das vendas torna os produtos financeiramente muito rentáveis para os traficantes.

Lemos (2018) acrescenta que o narcotráfico, um dos crimes mais praticados por meio de voos clandestinos no país, representa a maior preocupação da Força Aérea Brasileira (FAB), sendo a prática mais comum em regiões de fronteira. Grande parte dos aviões apreendidos com droga vem da Bolívia, Colômbia, Paraguai e Peru e são aeronaves frutos de roubo, sequestro ou estão em situação irregular. Dessa forma, o Brasil se tornou a principal rota para o tráfico internacional.

A aviação une a velocidade, a capacidade de transporte de grande quantidade de carga e a segurança em relação à dificuldade de fiscalização por parte do poder público.

Para o autor, o crime organizado alcançou tamanha dimensão e poderio, que além de ameaçar diretamente a lei, passou a ameaçar a própria ordem e a soberania nacional, pois criou um poder paralelo em determinadas áreas, onde a própria força e a legislação estatal foram substituídas pelas regras criadas pelas organizações criminosas. Tudo isso em razão de uma série de incompetências e

ineficiências das políticas públicas aplicadas pelo governo, dentre elas, a negligência das fronteiras nacionais.

Sendo assim, como forma de coibir o tráfico de drogas no Brasil, uma grande ameaça à segurança pública, sendo o país muito utilizado como rota de transporte das drogas em razão da sua localização estratégica, limítrofe com dez países da América do Sul, muitos deles com fortes ligações com o tráfico e o crime organizado, foram necessárias medidas mais enérgicas e efetivas.

Alencar (2009) aponta:

As extensas fronteiras do Brasil são a principal porta de entrada para o tráfico de armas e drogas. São “16.866 quilômetros por terra, 24.253 quilômetros pelo ar, incluindo a costa litorânea”, e 25 mil quilômetros de rios navegáveis. As fronteiras do Brasil com a Guiana Francesa, o Suriname, a Guiana, a Venezuela, a Colômbia e com o Paraguai são os principais focos do tráfico, onde são identificadas pelo menos três rotas internacionais do tráfico.

O Brasil é um importante ponto de passagem dos principais produtores de drogas da América do Sul, a saber, o Paraguai, o Peru, a Bolívia e a Colômbia, além disso, tem se tornado um importante consumidor do mercado de estupefacientes. O principal posto de distribuição é São Paulo, que além de redistribuir a droga para outros estados brasileiros, envia uma grande quantidade de droga para os Estados Unidos e para a Europa.

“Isso reforça a importância da existência de uma Força Aérea especializada, equipada, com boa infraestrutura técnica, bem como dispor de recursos humanos que permitam dar conta do monitoramento desta ampla extensão.” (SÁ, 2020)

Cunha et al. (2014) relata que o Peru foi o primeiro país a estabelecer normas para o abate de aeronaves utilizadas pelo narcotráfico, tendo destruído centenas de aparelhos de todos os tipos que se negaram a obedecer às determinações das autoridades aeronáuticas para fiscalização e controle. Com essas ações contundentes da Força Aérea Peruana, houve uma significativa redução dos voos clandestinos no espaço aéreo daquele país, fato que obrigou os narcotraficantes a utilizarem o Brasil como uma das principais rotas para todo o tipo de transporte de ilícitos.

Ou seja, inibidos com a fiscalização das rotas peruanas, a saída para os narcotraficantes seria a busca por uma nova rota, onde não houvesse fiscalização, pois o transporte aéreo sempre será a opção mais viável. O Brasil, então, passou a ser uma opção. Se para o Peru houve uma redução dos voos clandestinos, para o Brasil a situação piorou.

Moraes Júnior (2017) apresenta que apesar de todas as aplicações benéficas que as aeronaves podem oferecer, sua utilização para o transporte de

mercadorias ilícitas, como drogas, armas, contrabando e descaminho vem se destacando pela praticidade, desempenho e muito mais eficiência que o modo tradicional (via terrestre). Com as aeronaves, os criminosos conseguem transportar imensa quantidade de drogas sem serem abordados pela fiscalização policial, fortalecendo os crimes fronteiriços, em especial ao tráfico internacional de drogas.

Continua o autor que geralmente as aeronaves são depenadas, com a instalação de tanques extras de combustível, para maior autonomia do voo, de forma que fique a bordo apenas o banco do piloto e os equipamentos essenciais ao voo, e o resto é destinado ao acondicionamento da droga. Como exemplo, monomotores pequenos conseguem carregar facilmente uma carga de 500 quilos de material ilícito.

Normalmente são utilizadas aeronaves de pequeno porte, como os monomotores, para que possam passar despercebidas.

Com as intensas operações transnacionais do narcotráfico, os países se viram obrigados a decretar medidas legais para impedir o uso de aeronaves no transporte de mercadorias ilícitas através de suas fronteiras.

Conforme Cunha et al. (2014), percebendo a gravidade do problema dos narcóticos e comprometido com a luta contra o tráfico de drogas, sem ter a capacidade de conter o fluxo de narcóticos ilegais através de suas fronteiras, foi, assim, instituída no Brasil, a Lei nº 9.614/98, promulgada em 05 de março de 1998.

Também conhecida como a Lei de Abate de Aeronaves ou a Lei do Tiro de Destruição, apelidos dados pela imprensa, a Lei nº 9.614/98 trouxe uma significativa alteração no artigo 303, da Lei nº 7.565/86, o Código Brasileiro de Aeronáutica, promulgado em 1986.

Araújo (2009) elucida que a lei foi inicialmente criada com o objetivo de garantir e aprimorar a segurança no país, sendo que, para isso, enviou-se militares para a Amazônia e iniciou-se uma modificação na legislação para que as Forças Armadas pudessem atuar no combate ao tráfico terrestre, aéreo e fluvial. Sua preponderância está na fiscalização do espaço aéreo a fim de potencializar a segurança do país e coibir atos ilícitos.

Logo, ao artigo 303, do Código Brasileiro de Aeronáutica, foi acrescido um parágrafo, renumerando-se os já existentes, passando a estabelecer:

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

- I - se voar no espaço aéreo brasileiro com infração das convenções ou atos internacionais, ou das autorizações para tal fim;
  - II - se, entrando no espaço aéreo brasileiro, desrespeitar a obrigatoriedade de pouso em aeroporto internacional;
  - III - para exame dos certificados e outros documentos indispensáveis;
  - IV - para verificação de sua carga no caso de restrição legal (...) ou de porte proibido de equipamento (...)
  - V - para averiguação de ilícito.
- § 1º A autoridade aeronáutica poderá empregar os meios que julgar necessários para compelir a aeronave a efetuar o pouso no aeródromo que lhe for indicado.
- § 2º Esgotados os meios coercitivos legalmente previstos, a aeronave será classificada como hostil, ficando sujeita à medida de destruição, nos casos dos incisos do caput deste artigo e após autorização do Presidente da República ou autoridade por ele delegada.
- § 3º A autoridade mencionada no § 1º responderá por seus atos quando agir com excesso de poder ou com espírito emulatório. (BRASIL, 1986)

Primeiramente, o Código Brasileiro de Aeronáutica previa apenas medidas de detenção, interdição e apreensão de aeronaves que estivessem sobrevoando o espaço aéreo brasileiro e que desobedecessem às tentativas de contato feitas pelas autoridades aeronáuticas, fazendárias ou da Polícia Federal (BRASIL, 1986).

Após a edição da Lei nº 9.614/98, passou-se a admitir a hipótese de destruição de aeronaves que infringissem os procedimentos a serem adotados pela autoridade e que também fossem consideradas hostis ou com suspeita de tráfico de entorpecentes e drogas afins (BRASIL, 1998).

Nota-se que as novas medidas trazidas pela Lei de Abate objetivam a impossibilidade de prosseguimento da rota de aeronaves consideradas hostis em território nacional.

Isto se traduz que a União, representada pelas Forças Armadas, é livre para defender seu território e garantir a segurança nacional.

O Código Brasileiro de Aeronáutica explica que abater uma aeronave consiste em derrubá-la quando venha a sobrevoar um espaço aéreo restrito, após esgotados todos os meios coercitivos previstos em lei, ficando, assim, sujeita à medida de destruição, após autorização do Presidente da República ou autoridade por ele delegada (BRASIL, 1986).

O mesmo diploma legal ensina que o conceito legal de aeronave é todo aparelho manobrável em voo, que possa se sustentar e circular no espaço aéreo, mediante reações aerodinâmicas, apto a transportar pessoas ou coisas. Classificam-se em civis e militares, sendo, a primeira, subdividida em públicas e privadas. Já as militares, são integrantes das Forças Armadas, sendo, inclusive, requisitadas para

missões militares e reguladas por legislação especial. A Lei do Abate contempla apenas as aeronaves civis, nacionais ou estrangeiras.

Batista e Fantecelle (2016) esclarecem que o controle estratégico e sistêmico do espaço aéreo brasileiro é exercido pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), órgão esse subordinado ao Ministério da Defesa e ao Comando da Aeronáutica, cuja missão é manter a soberania no espaço nacional com vistas à defesa da pátria. Já a orientação, coordenação, controle e fiscalização de aeronaves, no que se refere à navegação aérea, tráfego aéreo, infraestrutura aeronáutica, aeronave, tripulação e os serviços ligados direta ou indiretamente ao voo estão submetidos ao Ministério da Aeronáutica.

Já quanto à coordenação das aeronaves de interceptação, os autores contam que a responsabilidade é do COMDABRA (Comando de Defesa Aeroespacial Brasileiro), que guia a aeronave até o suspeito e realiza a comunicação do piloto com a autoridade, que pode dar permissão para a derrubada do tráfego ilícito.

As aeronaves interceptadoras permanecem à espera, aguardando o chamado de defesa do órgão.

Silva e Gomes (2017) ensinam que as normas foram criadas visando à proteção da soberania e à segurança nacional, bem como dar efetividade ao preceito constitucional de bem-estar e segurança coletiva. Também foram criados institutos como a Força Aérea Brasileira. Para ele, a criação da Lei de Abate tem como objetivo exercer a autonomia ao órgão responsável pela defesa do espaço aéreo brasileiro, manter um controle rígido das aeronaves consideradas hostis ou suspeitas, além de proteger o país do tráfico de entorpecentes.

Aqui fica clara a função precípua da lei: proteger o espaço aéreo, resguardar a soberania do país e zelar pela segurança nacional.

Para Rodrigues Filho citado por Silva e Gomes (2017):

A justificativa para a criação da medida de destruição é a necessidade de se potencializar o combate ao tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, pois o tiro de advertência, algumas vezes utilizado, não foi suficiente para impedir os voos clandestinos.

Acrescentam Santos e Vieira citado por Silva e Gomes (2017) que a Lei nº 9.614/98 com certeza é curta, mas contém alterações pontuais de enorme impacto jurídico, tendo em vista a possibilidade, por meios legais, de o Estado brasileiro utilizar um mecanismo – o tiro de destruição – para preservar de forma efetiva a



ordem pública e a soberania brasileira. A norma se tornou um símbolo da afirmação do controle do país sobre seu espaço aéreo.

Batista e Fantecelle (2016) discorrem que a defesa da soberania do Brasil compete às Forças Armadas, compostas pela Marinha, Exército e Aeronáutica, cabendo à Força Aérea Brasileira a proteção do espaço aéreo, cuja missão é manter a soberania no espaço aéreo nacional com vistas à defesa da pátria, impedindo, desta maneira, que o espaço aéreo nacional seja usado para a prática de atos hostis ou contrários aos interesses nacionais.

Trata-se de uma instituição militar a quem cabe defender o país e fornecer segurança aos seus cidadãos.

Conforme o artigo 13, do Código Brasileiro de Aeronáutica, a autoridade aeronáutica possui permissão para deter uma aeronave em voo no espaço aéreo ou em pouso no território brasileiro nos casos que se enquadrem em flagrante desrespeito às normas de direito aeronáutico, de tráfego aéreo ou quando autorizadas, coloquem em risco a segurança da navegação ou tráfego aéreos, a ordem pública ou a paz interna ou externa (BRASIL, 1986).

Contudo, nas palavras de Araújo (2009), a falta de regulamentação da legislação específica responsável pelo policiamento do espaço aéreo do país tornava o trabalho de segurança aérea brasileira ineficaz, pois eram ignoradas por pilotos de aeronaves clandestinas. Em muitas situações, apesar de ter-se chegado ao tiro de advertência, houve completa desobediência às ordens emitidas pela autoridade nacional.

Sem uma legislação para nortear os trabalhos da FAB, muito pouco se podia fazer em relação às aeronaves suspeitas que adentravam no território nacional. Os pilotos das aeronaves, cientes da falta de uma regulamentação, sobrevoavam o espaço aéreo brasileiro com a certeza de que nada poderia ser feito contra eles.

Zancanaro (2014) dizia que muito antes da Lei de Abate muitas aeronaves utilizadas pelo tráfico eram interceptadas e o comportamento dos pilotos suspeitos ia desde a simples indiferença, quando eles fechavam as cortinas da janela ao lado dos pilotos, até a beligerância explícita, colocando o cano da arma de fogo para fora da janela e atirando ou manobrando na direção dos aviões da FAB. Essas atitudes demonstravam o total desrespeito ao estado constituído e às normas de tráfego aéreo.

Sá (2020) adiciona que por muitas vezes a FAB se viu ridicularizada ao interceptar aeronaves que aproveitavam essa brecha legal, não reconheciam a

soberania do Brasil e tripudiavam das autoridades brasileiras. Anteriormente, o espaço aéreo nacional encontrava-se desprotegido, sem qualquer fiscalização ou meio de dissuadir qualquer forma de violação da soberania nacional. O Brasil se mostrava uma “terra sem lei”, favorecendo práticas ilícitas, como a do tráfico de drogas.

Ocorre que após a entrada em vigor da lei, percebeu-se que alguns pontos precisavam de regulamentação. Expressões como “meios coercitivos”, “aeronave hostil” e “medida de segurança” exigiam uma normatização para conquistar sua eficácia na prática.

Como dispõe Sá (2020):

A Lei do Tiro de Destruição ou Lei do Abate, surgiu para auxiliar as medidas de policiamento do espaço aéreo, mais especificamente os movimentos aéreos possivelmente envolvidos com o tráfico de drogas ilícitas. No entanto, as aeronaves interceptadas ignoravam as ordens dadas pelas autoridades brasileiras, já que o novo parágrafo gerava certa confusão, pois trazia os termos “aeronave hostil”, “meios coercitivos” e “medida de destruição” sem a devida especificação dos procedimentos.

Desse modo, as autoridades aéreas brasileiras não podiam fazer absolutamente nada além de emitirem avisos e efetuarem disparos de advertência contra tais aeronaves que estariam de certa forma somente resistindo à prisão.

A necessidade de uma regulamentação é clara, sem margens a dúvidas.

Somente após seis anos da entrada em vigor, a Lei nº 9.614/98 foi regulamentada pelo Decreto nº 5.144/04, que veio para suprir lacunas e que determinou todos os procedimentos a serem adotados em relação às aeronaves consideradas hostis ou com suspeita de tráfico de substâncias entorpecentes e drogas afins.

## 2.2 Decreto nº 5.144/04

Promulgado em 16 de julho de 2004, o referido dispositivo legal trouxe uma alteração no artigo 303, do Código Brasileiro de Aeronáutica, regulamentando seus parágrafos 1º, 2º e 3º, sendo o §2º incluído pela Lei nº 9.614/98, passando a definir os procedimentos a serem adotados em relação às aeronaves consideradas hostis ou suspeitas de tráfico de substâncias entorpecentes e drogas afins (BRASIL, 2004).

Cândido (2015) fala que anteriormente à lei, as autoridades não podiam fazer nada em relação às aeronaves suspeitas, a não ser amedrontá-las. Como a

medida não era regulamentada, era comum que os agentes da Força Aérea Brasileira temessem a responsabilização pelas condutas praticadas.

Sendo assim, o mesmo autor pontua que percebendo que as medidas previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica eram ineficazes, foi criada, em 2003, uma força tarefa, composta pelo Ministério da Defesa, Ministério da Justiça, Ministério das Relações Exteriores, Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República e membros do Comando da Aeronáutica, visando à instituição de procedimentos de interceptação aérea. Após um ano, os §§1º, 2º e 3º, do Código Brasileiro de Aeronáutica, foram regulamentados pelo Decreto, que instituiu formas de interceptação e possibilidade de derrubada de aeronaves voando em baixas altitudes e rotas não homologadas que supostamente estariam ligadas ao crime organizado.

Essa regulamentação legislativa era importante para um maior controle do espaço aéreo brasileiro e segurança dos seus nacionais, visando coibir a entrada clandestina de aeronaves que tinham como finalidade a prática de crimes.

Após seis anos da publicação da Lei nº 9.614/98, os procedimentos referentes à interceptação foram definidos, pois o Decreto nº 5.144/04 buscou claramente “definir os novos conceitos e regulamentar os procedimentos e condições em que a medida de destruição poderia ser aplicada em harmonia com as normas internacionais da aviação civil e as legislações de países interessados no tema.” (ALENCAR, 2009)

Uma aeronave é considerada suspeita de tráfico de entorpecentes e drogas afins quando adentra no território nacional sem plano de voo aprovado, vindo de regiões conhecidas pela produção e distribuição das substâncias, ou quando omite dos órgãos de controle de tráfego aéreo informações necessárias à sua identificação, não cumprindo certas determinações impostas (BRASIL, 2004).

Ocorre que enquadrada nessa hipótese, a aeronave está sujeita a algumas medidas de coerção, aplicadas de maneira progressiva, sempre que a medida anterior não se mostrar eficaz, que são: averiguação, intervenção e persuasão, conforme estabelece o Decreto nº 5.144/04.

O primeiro contato é feito via rádio, onde é solicitado que o avião suspeito e seus tripulantes se identifiquem e informem sua rota. Caso não obtenha essas informações, a Força Aérea Brasileira envia suas aeronaves e os procedimentos se iniciam.

A primeira medida de interceptação é a averiguação, prevista no §1º, do artigo 3º, do Decreto nº 5.144/04.

Lobo (2014) define que a averiguação engloba o reconhecimento à distância, a confirmação da matrícula, a interrogação na frequência prevista para a área, a interrogação na frequência internacional de emergência e a realização de sinais visuais.

São procedimentos que objetivam identificar a aeronave e vigiar sua conduta.

O autor informa que no reconhecimento à distância, os pilotos interceptadores, sem serem notados, fotografam a aeronave interceptada e colhem informações sobre a matrícula, tipo de voo e características marcantes da aeronave interceptada.

São procedimentos que objetivam confirmar a identidade das aeronaves.

O mesmo autor cita que após, a Autoridade de Defesa Aeroespacial busca informações junto ao sistema do Departamento de Aviação Civil para confirmar se a matrícula corresponde ao tipo de aeronave, dados do proprietário e de identificação, validade do certificado e da licença de aeronavegabilidade, além de informações sobre o piloto que a opera. Se considerada regular, a aeronave será apenas acompanhada, contudo, se irregular, será feito contato via frequência, o terceiro procedimento.

Em seguida, o autor continua, há o interrogatório na frequência prevista para área, que é de conhecimento obrigatório de todo aeronavegante, objetivando-se a comunicação entre as aeronaves interceptada e interceptadora, sendo esta a primeira tentativa de comunicação bilateral. Se frustrado, parte-se para a interrogação na frequência internacional de emergência, com frequência de 121.5 ou 243 MHz, que deverá ser conectada para comunicação, apresentada através de uma placa, após a aproximação visual do interceptador. Por último, há a realização de sinais visuais.

Se nenhum dos procedimentos acima forem respeitados, passa-se, então, à segunda medida: a intervenção, prevista no §2º, do artigo 3º, do Decreto nº 5.144/04.

Lobo (2014) descreve que a intervenção é composta pelos procedimentos de mudança de rota e pouso obrigatório, onde a aeronave interceptadora estabelece um novo percurso, através do rádio e sinais visuais, e pede, por todas as

frequências disponíveis, que a rota seja alterada e o avião obrigatoriamente pousado para que possa ser submetido às medidas de controle no solo.

Após essas duas primeiras fases, os pilotos das aeronaves interceptadas apresentam diferentes comportamentos.

Zancanaro (2014) lista que os comportamentos comuns são os de manobras evasivas, buscando retornar ao país de origem ou a alguma pista clandestina; manobras ofensivas, guiando a aeronave em direção à aeronave da FAB, para que ela desista da perseguição; atitudes ofensivas, que vão de gestos obscenos até tiros com armas de fogo contra a aeronave interceptadora; e indiferença, onde o piloto simplesmente ignora ou fecha as cortinas para não ser importunado.

Caso também infringida a segunda medida de intervenção, passa-se ao último e terceiro passo: o de persuasão, previsto no §3º, do artigo 3º, do Decreto nº 5.144/04.

Lobo (2014) por fim expressa que não atendidas nenhuma das medidas anteriores, os aviões de interceptação do Brasil poderão efetuar tiros de advertência, com munição traçante, lateralmente à aeronave suspeita, de forma visível e sem atingi-la, com o objetivo de persuadi-la a obedecer às ordens transmitidas.

Não atendido o procedimento coercitivo, a aeronave será considerada hostil, sujeita à medida de destruição.

Frisa-se que várias tentativas de contato são feitas, contudo, se a aeronave interceptada se mostrar omissa, indiferente ou agressiva, medidas mais eficientes serão tomadas. Ao avião interceptado são dadas várias oportunidades de se identificar, mas se mesmo assim ele não responder, passa, então, a ser considerado uma aeronave hostil.

A medida de destruição consiste no disparo de tiros feitos com a finalidade de provocar danos e impedir o prosseguimento do voo da aeronave considerada hostil e somente poderá ser utilizada como último recurso, após cumpridos todos os procedimentos que previnam a perda de vidas inocentes, no ar ou em terra. A autorização para o “abate” foi delegada ao Comandante da Aeronáutica pelo Presidente da República (BRASIL, 2004).

Salienta-se que todos os procedimentos são realizados por pilotos preparados e capacitados, com cursos, treinamentos, provas práticas e teóricas e simulações de voos. Ao final, os melhores pilotos são escolhidos para atuar nesses casos.

Batista e Fantecelle (2016) relatam que as aeronaves de interceptação da Força Aérea Brasileira são o caça A-29 Super Tucano, os jatos supersônicos F-5M, Helicópteros AH-2 Sabre e h-60 Black Hawk, a aeronave radar R-99, com capacidade de vigilância de cima para baixo, durante o dia ou a noite, e a Aeronave Remotamente Pilotada, além do radar TPS-B34, de defesa aérea, com capacidade de guerra eletrônica. As mais usadas são o A-29 Super Tucano, uma aeronave turbo-hélice, que utiliza duas metralhadoras ponto 50, calibre 12,7 mm, podendo ser monoplace, quando comporta um piloto, ou biplace, quando comporta dois pilotos, apoiado pelos aviões-radar E-99, capazes de identificar, a uma distância de 450 quilômetros, aeronaves de baixa altitude. São acionadas pelo Comando de Defesa Aeroespacial Brasileiro e devem registrar todos os procedimentos em gravação visual e sonora.

Lemos (2018) informa:

Diante da suspeita de irregularidade, o Comando de Operações Aeroespaciais aciona as aeronaves de interceptações. Para cada avião da FAB, há um grupo de militares - denominado esquadrão de defesa aérea - que possui uma equipe composta por piloto, mecânico da aeronave de alerta, mecânico para a operação do armamento e auxiliar. O grupo permanece de prontidão para ser chamado quando o radar identificar um tráfego aéreo desconhecido ou ilícito.

Em caso de localização de um avião suspeito, uma sirene é acionada em solo e o piloto corre em direção à aeronave, que já está preparada para o procedimento. Em poucos minutos, o militar decola. Ele somente é informado sobre os detalhes da missão após deixar o solo. O condutor da aeronave passa a seguir orientações do Centro Integrado de Defesa Aérea. De acordo com a FAB, a quantidade de aeronaves que participam do procedimento de interceptação varia conforme o tamanho da ação.

Já em solo, se constatado o tráfico de drogas, traficante, drogas e o veículo são entregues à autoridade policial.

Lemos (2018) inclui que as investigações sobre as aeronaves interceptadas recaem sobre a Polícia Federal. O avião apreendido fica à disposição da justiça, podendo ser destinado às instituições públicas brasileiras, e as substâncias ilícitas são incineradas, por decisão judicial. Já o piloto e os tripulantes são presos em flagrante delito.

Aplicadas em situações delicadas e de extrema importância, tratando-se da segurança nacional, é imperioso que as normas obedeçam a critérios meticulosos, de extrema rigidez e controle.

Antes da edição do Decreto, por muitas vezes, a FAB era compelida a desistir das abordagens em razão da falta de uma legislação que amparasse sua

atuação. Agora, com a edição desse Decreto, a autoridade militar possui amparo legal para defender o território nacional.

Alencar (2009) aponta que nos três primeiros meses de vigência da lei, a Polícia Federal e a Aeronáutica contabilizaram uma redução de 60% dos voos clandestinos oriundos da Bolívia, Peru e Colômbia, e uma redução geral de 40% dos voos irregulares no Brasil.

Assim, denota-se que os procedimentos de abate de uma aeronave seguem rigorosos procedimentos, sem margens a equívocos, sendo, ainda, facultado à aeronave suspeita atender às quaisquer formas de interceptação feitas pela Força Aérea Brasileira, antes que o tiro de destruição seja efetuado.

### 2.3 A inconstitucionalidade da lei nº 9.614/98 e os princípios constitucionais violados

Após a promulgação da lei, surgiram diversas indagações quanto a sua constitucionalidade, pois inúmeros princípios constitucionais são desrespeitados, o que corrobora firmemente a teoria da inconstitucionalidade da lei.

Inicialmente, menciona-se o desrespeito ao Princípio da Dignidade Humana, previsto no artigo 1º, da Constituição Federal, como fundamento de um Estado Democrático de Direito (BRASIL, 1988).

Sá (2020) entende que a dignidade pode ser entendida como o absoluto respeito aos direitos fundamentais, assegurando condições dignas de existência para todos.

Em outras palavras, trata-se do princípio pioneiro dos demais. É dele que decorrem todos os outros direitos e garantias fundamentais do ser humano, como o também mais básico de todos: a vida.

O segundo princípio violado se trata do direito à vida de todos os ocupantes da aeronave que terão suas vidas ceifadas pelo tiro de destruição, uma vez que a queda do avião será uma consequência praticamente certa.

Previsto no artigo 5º, caput, da Carta Magna, o dispositivo prevê que todos são iguais perante a lei, garantindo-se, dentre outros, aos brasileiros e aos estrangeiros, o direito à vida (BRASIL, 1988).

Embora passe a ideia de que o tiro de destruição tem como finalidade impossibilitar o voo de uma aeronave considerada hostil, na verdade, o que acontece, por consequência, é que todos os tripulantes poderão perder suas vidas

em razão da queda ou dos disparos, e tudo isso pela simples desobediência a uma ordem de pouso obrigatório.

É importante destacar que o princípio também é direcionado aos estrangeiros que estejam em solo brasileiro, ainda que de forma temporária.

Trevisan (2018) considera que a vida está em íntima ligação com a dignidade humana, na medida em que a vida representa a base existencial da dignidade. Todo ser humano possui dignidade durante todo o seu período de existência física. Para o Estado, a ele está proibido destruir, por medida próprias, a vida humana, ao mesmo tempo que possui o dever de protegê-la.

Logo, o Estado põe fim à vida humana com base na incerteza, tendo em vista que conforme as circunstâncias do fato, não se pode ter a certeza de que o avião hostil está transportando substâncias ilícitas.

É dever do Estado proteger a vida humana dos arbítrios cometidos por ele mesmo ou de terceiros, garantindo a todos uma dignidade, base para uma vida plena.

Para Trevisan (2018) trata-se de uma questão de ponderação, pois na Lei do Abate há a colisão de princípios, sendo, de um lado, a vida, e de outro a segurança pública. Se a destruição da aeronave fosse proibida, o princípio da segurança pública seria afetado de forma leve, ainda que o tráfico de drogas seja um grave problema no Brasil. Para o autor, beira a ingenuidade acreditar que a destruição de alguns aviões poderia afetar significativamente a estrutura do tráfico de drogas.

Em contrapartida, permitindo-se a derrubada das aeronaves, haveria uma violação grave ao direito à vida, o que se revela desproporcional. Os possíveis danos sofridos devem ser avaliados, em razão de tamanha gravidade, pela simples desobediência a uma ordem da autoridade competente.

Ou ainda, falta proporção na medida em que não são ponderados o bem jurídico protegido e o bem jurídico sacrificado, quando se permite que se tire a vida de toda a tripulação pela simples suspeita da prática do crime de tráfico de drogas, que se consagra na defesa da segurança pública.

Gonçalves (2012) acrescenta que cabe ao Estado a proteção ao direito à vida de todos os brasileiros e estrangeiros que se encontrem em território nacional e esta proteção abrange o direito de permanecer vivo sem que esse bem seja interrompido de forma artificial.

Para muitos, trata-se de uma pena de morte em voo, em tempos de paz, pois com o tiro de destruição, inúmeras vidas são ceifadas, sem sequer ser dado a



elas o direito de contraditório e ampla defesa, e sem vigência de um estado de guerra, a única hipótese legal permitida para a pena de morte no Brasil.

A Constituição Federal, em seu artigo 5º, inciso XLVII, alínea a, determina que não haverá pena de morte, salvo nos casos de guerra declarada (BRASIL, 1988).

Lima citado por Milanezi (2016) diz que a norma introduziu, na prática, a pena de morte no país, tratando-se de uma execução extrajudicial, que permite a condenação e a execução sumárias de todos os passageiros, sem o devido processo, pela simples suspeita de traficância de drogas.

A pena de morte tem caráter definitivo, aplicada apenas nos casos autorizados pela Constituição Federal, quando o país se encontrar em estado de guerra, aplicada nos crimes militares. É medida extrema e aplicada em casos específicos. É medida que não suporta erros ou arrependimento.

“Trata-se de punir o criminoso de tal forma que o objetivo final da punição é a morte do agente, a extinção da sua vida” (MILANEZI, 2016).

Samaniego citado por Milanezi (2016) justifica que o Decreto de Abate de Aeronaves fere o Estado Democrático de Direito, visto que autoriza a execução sumária de cidadãos do corpo social e ainda cria um tribunal de exceção, pois permite que a Aeronáutica julgue o piloto da aeronave.

Pelo princípio da proporcionalidade, tem-se, nas palavras de Rabelo (2009), uma imposição da proteção do indivíduo contra intervenções estatais desnecessárias ou excessivas, que causem aos cidadãos maiores danos que o indispensável para a proteção de interesses públicos.

Percebe-se que o tiro de destruição é uma medida extrema e desproporcional, já que o Estado autoriza o assassinato de indivíduos para evitar que substâncias entorpecentes entrem no seu território. É necessário que outras medidas para conter a entrada de drogas no país, via ar, sejam estudadas, pois na atualidade não há mais espaço para violações de direitos e garantias fundamentais, que em razão da sua proteção foram inseridos no rol de cláusulas pétreas da Carta Magna e não admitem alteração, nem mesmo por emenda constitucional.

Quanto aos aspectos processuais, tem-se a violação aos princípios da presunção da inocência, do devido processo legal, do contraditório, da ampla defesa, do juiz natural, da inafastabilidade da jurisdição e da vedação ao tribunal de exceção, todos previstos na Constituição Federal (BRASIL, 1988).

Pela presunção da inocência, inserto na Carta Magna, em seu artigo 5º, inciso LVII, declara-se que “ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória” (BRASIL, 1988). Para tanto, Gonçalves (2012) fala que o Estado acusador deverá provar a culpabilidade do agente para que somente aí ele seja considerado culpado”.

Assim, nenhuma pessoa poderá ser considerada culpada de algum delito até que da sentença penal condenatória não caiba mais recurso. Com a aplicação da Lei do Abate, os tripulantes são considerados culpados sem a existência de um processo e, por conseguinte, sem trânsito em julgado.

Com a Lei do Abate há o contrário. Não há processo judicial e os tripulantes são considerados culpados e recebem suas sentenças por uma mera suspeita. O Estado não prova a culpabilidade dos suspeitos, ele apenas os sentencia à pena de morte.

Quanto ao devido processo legal, a Constituição Federal, em seu artigo 5º, incisos LIV e LV, mostra que “ninguém será privado da liberdade ou de seus bens sem o devido processo legal” e que “aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes” (BRASIL, 1988), que nas palavras de Gonçalves (2012), visa garantir aos acusados o contraditório e a ampla defesa, possibilitando-lhes opor-se à acusação que lhes é feita com igualdade de condições e com a possibilidade de trazer ao processo sua versão dos fatos”.

O princípio do devido processo legal visa assegurar a todos os litigantes um processo justo, com todas as etapas processuais, sendo-lhes proporcionadas todas as garantias processuais, dentre elas o contraditório e a ampla defesa.

Na Lei de Abate, os tripulantes suspeitos são condenados sem direito a um processo imparcial, sem direito de defesa, sem direito de se opor às acusações que lhes são feitas, sem julgamento justo. Na Lei do Abate não há qualquer fase processual. Aos suspeitos não é dada oportunidade de se defenderem, de apresentarem suas versões dos fatos, de produzirem provas em juízo.

O devido processo legal se consubstancia na aplicação da ampla defesa e do contraditório, o que não ocorre nessa lei. Aos tripulantes não é dada oportunidade de utilizar todos os meios de provas disponíveis para se defenderem e nem mesmo de se oporem aos fatos que lhes são imputados.

Quanto ao juiz natural, há previsão constitucional em dois incisos do artigo 5º, que são: inciso LII, que expressa que “ninguém será processado nem sentenciado

senão pela autoridade competente”, e inciso XXXVII, sobre o qual “não haverá juízo ou tribunal de exceção” (BRASIL, 1988).

Ou seja, o indivíduo só poderá ser processado e julgado por um juiz de direito, legalmente investido em um cargo público, não sendo permitido que se produza julgamentos excepcionais e ilegais. Na Lei de Abate, o Comandante da Aeronáutica é o juiz que condena e aplica a sentença de morte.

Apenas órgãos legalmente constituídos poderão julgar e processar uma pessoa, de forma imparcial, assegurando todas as garantias processuais, vedada a criação de tribunais ou juízes excepcionais para o caso e mantenha a imparcialidade do juiz e do juízo.

Gonçalves (2012) declara que se deve criar um respeito absoluto às regras objetivas de determinação de competência, para que não seja afetada a independência e a imparcialidade do órgão julgador, e no caso em tela, cria-se um julgamento e uma sentença com aplicação de pena extrema, exarada por autoridade que não integra o Poder Judiciário e sem que os acusados possam efetivamente se defender da acusação que lhes é imputada.

Por fim, quanto à inafastabilidade da jurisdição, o artigo 5º, inciso XXXV, da Carta Maior, estabelece que “a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça de direito” (BRASIL, 1988).

Logo, tendo um direito lesado ou ameaçado, o cidadão poderá recorrer à justiça que apreciará o caso concreto. Cabe ao Judiciário o julgamento dos litígios, o que não ocorre no caso. A autoridade competente para decidir pelo tiro de destruição será o Presidente da República ou pessoa por ele delegada, sem propiciar aos tripulantes da aeronave o acesso ao Judiciário.

Saldanha (2014) ressalta que a Lei do Abate, por ser legislação infraconstitucional, deve respeitar os princípios constitucionais, mormente quando tratar de direitos fundamentais. A moderna hermenêutica constitucional entende que os princípios têm primazia, pois apregoa que em caso de contradição entre normas constitucionais ou havendo conflito entre elas e as normas infraconstitucionais, a solução do caso concreto deve privilegiar os princípios uma vez que são a base de todo ordenamento jurídico e têm hoje natureza jurídica de normas constitucionais.

Diante do contexto, depreende-se que os princípios são o alicerce de todo ordenamento jurídico e servem de garantia a todos os indivíduos contra abusos e excessos cometidos pelo Estado e por outros textos legais.

Sante (2014) esclarece que a Lei do Tiro de Destruição também foi instituída nos países vizinhos, como Colômbia, Bolívia e Peru, e que apesar de possuir grande eficácia, há relatos de destruição de aeronaves que não transportavam drogas, mas sim missionários.

Zancanaro (2014) conclui que a decisão de destruir uma aeronave em voo, em tempos de paz, seja civil ou militar, implica considerável responsabilidade, com enormes consequências éticas e jurídicas, não podendo, portanto, ser tomada por escalões operacionais submetidos às pressões dos fatos presentes, e que a história recente testemunha que mesmos chefes militares de reconhecida qualificação e aprestamento operacional sucumbiram em momentos de pressão, tomando decisões que resultaram em inúmeras mortes de civis inocentes e expondo seus países à repulsa internacional.

Portanto, em que pese a lei tenha mostrado grande eficiência, não se pode olvidar dos grandes riscos que ela inflige aos tripulantes que estão totalmente desamparados, sem nenhuma garantia constitucional assegurada. Um tiro de destruição, depois de disparado, não tem mais volta, sendo uma medida extrema, aplicada com base em mera suspeita de cometimento de um crime.

#### 2.4 A constitucionalidade da lei nº 9.614/98

Um dos propósitos para a edição da Lei de Abate de Aeronaves foi a busca pela segurança do espaço aéreo brasileiro, e sendo o Brasil um país soberano, poderia adotar medidas que achasse adequadas para a proteção do seu território nacional.

A Constituição Federal, em seu artigo 1º, apresenta que a soberania é um dos fundamentos da República Federativa do Brasil (BRASIL, 1988). No mesmo sentido, o artigo 11, do Código Brasileiro de Aeronáutica, elenca que “o Brasil exerce completa e exclusiva soberania sobre o espaço aéreo acima de seu território e mar territorial” (BRASIL, 1986).

Ribeiro (2020) arrazoa que a soberania de um país se refere à sua autonomia, ao poder político e de decisão dentro do seu território nacional, principalmente no tocante à defesa de interesses nacionais.

Ou seja, o país é livre e independente para tomar as decisões dentro dos limites do seu território sem que haja interferência de qualquer outro poder interno

ou externo. Também possui autonomia para gerir seu território e cuidar dos seus interesses nacionais.

Constituem as Forças Armadas a Marinha, o Exército e a Aeronáutica, que nos moldes da Carta Magna, em seu artigo 142, destinam-se à defesa da Pátria e à garantia dos poderes constitucionais, da lei e da ordem (BRASIL, 1988).

Assim, impede-se que nacionais ou estrangeiros utilizem o espaço aéreo para cometimento de crimes e atos hostis, contrários aos interesses do povo brasileiro.

Após a promulgação das normas tratativas do Abate de Aeronaves, o grande questionamento que se faz é sobre a possibilidade de um agente efetuar um tiro de destruição contra uma aeronave, ceifando inúmeras vidas, tendo como justificativa a proteção do espaço aéreo contra o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, mesmo sendo inquestionável que a lei reduzirá a entrada de drogas no país e impedirá que o Brasil se transforme em uma rota do tráfico internacional de drogas.

Para Batista e Fantecelle (2016) não se trata de uma violação de direitos e garantias fundamentais do cidadão comum, mas de um ato de soberania do Estado, um poder absoluto e perpétuo do ente para combater o crime organizado que utiliza a aviação como meio de transporte de substâncias ilícitas. É uma medida necessária para garantir e preservar a soberania nacional e interromper a lesão.

Santos (2009) completa que a soberania de um Estado possui como um dos fundamentos a preservação de sua propriedade contra qualquer forma de intervenção, abrangendo o povo, território e poder soberano, sendo que o Código Brasileiro de Aeronáutica assegura que o país exerça completa e exclusiva soberania sobre o espaço aéreo.

Nesse sentido, não é finalidade do ente público a segregação dos direitos e garantias dos indivíduos que estão dentro da aeronave, mas tão somente a proteção da segurança e da paz do território brasileiro. No caso da Lei do Abate, é direito e dever da nação, representada no caso concreto pela FAB, proteger sua extensão territorial, impedindo que aeronaves com propósitos criminais transitem em seu espaço aéreo. Se por ventura os direitos da tripulação da aeronave interceptada sejam violados, recai-se diante de uma consequência do exercício da soberania. Um ponto importante é que os procedimentos descritos pela lei são seguros e a possibilidade de erro é baixíssima.

No mesmo sentido, há que se fazer uma ponderação de direitos, haja vista que nenhum direito é absoluto. Dessa forma, analisa-se o Princípio da Relatividade.

Também chamado de Princípio da Convivência das Liberdades Públicas, Ponte (2019) ensina que nesse caso os direitos fundamentais, como a vida, não possuem absoluta proteção do Poder Público e não são ilimitados, uma vez que encontram seus limites nos demais direitos igualmente consagrados pela Constituição Federal.

Sendo assim, os direitos precisam ser analisados sob a ótica concreta e caso seja necessário, haverá supressão de um direito ou de uma garantia do particular em razão da preservação de uma coletividade.

Feitosa e Pinheiro (2012) incluem que a opção brasileira pela Lei do Abate só pode ser compreendida adequadamente se analisada sob o ponto de vista das percepções militares sobre as novas ameaças à soberania do país e sobre o papel das Forças Armadas após o fim da Guerra Fria e do Regime Militar.

Os mesmos autores apontam que o resguardo da integridade territorial e a proteção à soberania nacional sobre a Amazônia brasileira surgem como pontos centrais dos projetos militares e dos planos estratégicos para a defesa do país.

Alie-se a isso os atentados terroristas ocorridos nos Estados Unidos, no dia 11 de setembro de 2001, e em diversos outros países da Europa, onde um alerta foi emitido a todos os países: a necessidade de proteção da segurança nacional e a defesa de uma nação.

Prevista no artigo 144, da Constituição Federal, a segurança pública é dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio (BRASIL, 1988).

Comentam Batista e Fantecelle (2016) que de um lado tem-se o direito do particular à vida, e do outro, o direito público à segurança nacional. Nesse caso, o interesse público deve sempre prevalecer sobre o privado, mesmo se tratando de um direito fundamental, uma vez que não se pode gozar de um direito para cometer um ilícito. O autor sugere que a rigidez é o mal necessário para coibir ingerências na segurança de uma coletividade.

Em que pese várias manifestações acerca da inconstitucionalidade da referida lei, ao argumento da explícita violação a vários direitos e garantias, sobretudo, do direito à vida, o mais básico de todos os direitos, e do contraditório e da ampla defesa, frise-se que a todo instante é dada oportunidade ao piloto da aeronave interceptada se manifestar, acatar às ordens da FAB ou emitir qualquer sinal visual e preservar sua vida.

Nas palavras de Silva e Gomes (2017), o piloto, se persistir na hostilidade, abre mão do seu direito de defesa e será considerado um invasor, tendo, como consequência, a interceptação e o eventual abate. Além disso, para eles, a medida do tiro de destruição é um procedimento cauteloso e subsidiário, rígido e detalhado, só adotado quando frustradas as medidas anteriores.

Silva e Gomes (2017) ressaltam:

A expressão “tiro de destruição” seria um tanto quanto equivocada, pois tem-se a impressão de que se extermina o agente infrator, o que não é o devido fim legal da Lei. Tem por desígnio forçar o pouso da aeronave hostil, tanto o é, que não são utilizadas armas com grande potencial destrutivo, mas sim as necessárias para provocar danos suficientes que tornem o voo inviável. É claro que são inadmissíveis as normas jurídico-penais unicamente motivadas ideologicamente ou que atentem contra os Direitos Fundamentais e humanos, mas no caso da Lei do Tiro de Destruição estamos falando em proteção da soberania nacional, na proteção de direitos coletivos e na seguridade por um bem-estar social em paz. Se o Estado, utilizando-se dos meios necessários, de forma moderada, repele agressão injusta, limitando-se à cessação desta, tais atos não serão considerados antijurídicos. A legítima defesa é instituto aplicável tanto na ordem externa, quanto interna.

Ou seja, não se busca apenas o livre exercício da soberania, mas também a proteção da segurança dos cidadãos.

Para alguns críticos da lei, tem-se a instituição da pena de morte, contudo, Coelho Júnior (2012) explica que a Lei de Abate se caracteriza como uma ação militar que visa dissuadir a presença clandestina de aeronaves, e não como uma decisão judicial, e que só no primeiro mês depois da entrada em vigor da lei constatou-se uma redução de 32% dos voos irregulares.

Como mostra o dado, após a edição da lei, os traficantes se viram obrigados a mudar a rota do tráfico para não serem pegos.

Farias (2020) inclui que enquanto pena de morte é uma sanção imposta pelo Estado para aquele que violou a legislação, o abate das aeronaves é um meio coercitivo de que vale o Estado para impor sua soberania ao descumpridor da decisão. Outrossim, a pena de morte objetiva matar o condenado, enquanto o abate visa impedir o prosseguimento do voo da aeronave hostil. Outro ponto, é que na lei de abate a ordem é emanada por autoridade do poder Executivo, diferente da pena de morte que é do Judiciário. E por fim, na pena de morte, o óbito é certo, e no abate, é possível, porém, incerto. Não é objetivo do país matar alguém. Seu objetivo é averiguar a aeronave e se constatado o crime, punir os autores na forma da lei.

O mesmo autor destaca que atualmente o número de voos irregulares no país diminuiu 60% desde a entrada em vigor da lei e que agora a rota alternativa para os traficantes será a via terrestre, mais cara e demorada.

Não se pode confundir os institutos que possuem natureza e objetivo diferentes. Inúmeros casos revelam que no abate, apesar dos tiros de destruição, nenhum tripulante foi a óbito. Mais um dado destaca a eficácia da lei.

Há, ainda, manifestantes que afirmam que a Aeronáutica poderia apenas rastrear e seguir a aeronave suspeita, todavia, essa não é uma opção plausível, pois conforme Zancanaro (2014), o órgão não tem condições de perseguir uma aeronave interceptada indefinidamente, onde seria necessário manter as aeronaves interceptadoras em vários Estados do país e deixar as polícias de prontidão, tendo em vista que não se sabe onde o avião suspeito pousará.

Outra alegação feita pelos opositores, nas palavras do mesmo autor, é em relação à comparação feita quando se trata de transporte de substâncias ilícitas feito via terrestre, onde, para eles, a punição é a pena privativa de liberdade. Ocorre que para o transporte via aérea não há opção. Quando se trata de veículos, pode-se atirar nos pneus ou no motor, o que não ocorre com aeronaves.

Zancanaro (2014) pondera o direito do Estado se defender de uma agressão injusta e atual, considerando a entrada clandestina de uma aeronave transportando drogas ilícitas, e como há a relativização do direito à vida em face da legítima defesa, estaria, assim, o Estado, amparado pela excludente de ilicitude. Em seus relatos, a guerra do tráfico no Brasil causa mais mortes do que os conflitos armados ocorridos no Iraque e em Israel e que o crime vem corrompendo elementos do Executivo, Legislativo e Judiciário, além de alguns cidadãos estarem buscando resolver o problema sozinhos, com a formação de milícias, esquadrões da morte e justiceiros.

Após toda polêmica quanto à constitucionalidade da norma, Vinholes (2016) conta que em 2005 foi proposta uma Ação Direta de Inconstitucionalidade na Procuradoria-Geral da República, sob o número 1.00.000.000836/2005-71, encaminhada pela Promotoria Militar de Santa Maria/Rio Grande do Sul, levantando questões de violação de princípios constitucionais e a implantação da pena de morte fora das hipóteses constitucionais previstas.

O mesmo autor narra que ao final o procedimento foi arquivado, tendo o Procurador-Geral da República entendido não se tratar de instituição de pena de



morte no ordenamento jurídico, pugnando pela constitucionalidade da Lei de Abate de Aeronaves.

É de grande importância lembrar as consequências sociais do tráfico de drogas. Famílias são destruídas por seus entes envolvidos com o tráfico e o vício que levam embora a vida, a saúde, a convivência familiar e o patrimônio dos usuários e deles retiram qualquer resquício de dignidade.

Sendo assim, para os que defendem a constitucionalidade da lei, as providências são legítimas tendo em vista que um país soberano pode adotar as medidas que julgar cabíveis para garantir a segurança nacional e a proteção do seu território, e que por muitas vezes os direitos e as garantias fundamentais deverão ser relativizados em razão da segurança de toda uma coletividade, em detrimento de um particular.

## 2.5 A culpabilidade dos agentes responsáveis pelo “tiro de destruição”

Em 29 de junho de 2011, foi promulgada a Lei nº 12.432 que altera o Código Penal Militar e estabelece a competência da Justiça Militar da União para julgar os crimes dolosos contra a vida praticados por militares das Forças Armadas contra civil no contexto do abate de aeronaves (BRASIL, 2011).

Lobo (2014) menciona que a Justiça Militar da União é uma Justiça Federal especializada em Direito Militar, competente para processar e julgar casos relacionados às Forças Armadas (Marinha, Exército e Aeronáutica). Já a Justiça Militar Estadual compete processar e julgar os casos ligados à Polícia Militar e ao Corpo de Bombeiros Militar, pertencentes ao respectivo Estado.

Para configuração de um crime é necessário que o fato apresente três requisitos: que ele seja típico, ilícito e culpável.

Rostirolla et al. (2021) define que fato típico é a ação humana que se adequa especificamente ao elemento descrito na lei penal. Fato ilícito é a contrariedade de uma ação ou omissão praticada por alguém em relação ao ordenamento jurídico, colocando em risco os bens jurídicos penalmente tutelados. Já a culpabilidade se refere à reprovabilidade pessoal da conduta típica e ilícita realizada.

As excludentes de ilicitude, previstas no artigo 42, do Código Penal Militar, são circunstâncias que fazem com que um fato não seja considerado ilícito, e, portanto, não seja considerado crime (BRASIL, 1969).

Moraes (2019) discorre que excludente de ilicitude é um mecanismo previsto nos Códigos Penal e Penal Militar e que estabelece a possibilidade de uma pessoa praticar uma ilicitude sem que se considere isso uma atividade criminosa. É um mecanismo que permite que uma pessoa pratique uma ação que normalmente seria considerada um crime.

E nesse contexto, o agente que pratica o fato não será considerado autor de um crime.

Para a Lei de Abate, é necessário que duas condutas sejam analisadas: a do Comandante da Aeronáutica, que ordena o tiro de destruição, e o agente da FAB, que efetua o disparo, seguindo as ordens do Comandante.

Na análise do primeiro agente, que decide e ordena o tiro de destruição, verifica-se a presença do estrito cumprimento do dever legal.

Bitencourt citado por Lobo (2014) enuncia que não comete crime o agente que cumpre o dever imposto por lei ou exerce direito de forma regular, mesmo que sua conduta, eventualmente, possa ser enquadrada em algum tipo penal, ou seja, o cumprimento do comando legal e o exercício da permissão admitida pela ordem jurídica não caracterizam antijuridicidade da conduta que esteja tipificada. Aqui, o agente tem obrigação de fazer, sob pena de responsabilidade.

Ao autorizar o abate da aeronave, o Comandante, na condição delegada a ele pelo Presidente da República, cumpre o dever que a lei lhe impõe. E atuando ele com amparo na legalidade, não responderá pelos resultados que porventura venham a ocorrer, não responderá pelo crime.

A mesma consequência jurídica terá o agente responsável pelo tiro de destruição, contudo, incorrerá em exclusão de culpabilidade, causada pela obediência hierárquica, prevista no artigo 38, alínea “b”, do Código Penal Militar (BRASIL, 1969).

Fachini (2021) estabelece que excludente de culpabilidade ocorre quando o sujeito que cometeu o crime é excluído de culpa de tê-lo cometido. Há um ato típico e ilícito, mas o agente que cometeu não é responsável pela culpa de tê-lo cometido.

Na obediência hierárquica, não é culpado quem comete o crime em estrita obediência a ordem direta de superior hierárquico, em matéria de serviços (BRASIL, 1969).

Assim, o agente que efetua o disparo de destruição cumpre a ordem que lhe é dada, ordem essa não manifestamente ilegal, em razão do amparo legal, e em obediência a seu superior hierárquico.

Ponte (2018) conclui que a interpretação mais correta a se fazer, no cenário da medida de abate, será o de afastar a responsabilização criminal dos agentes envolvidos, uma vez que se encontram sob o manto de causas permissivas: do estrito cumprimento do dever legal e da obediência hierárquica.

O mesmo autor ensina que se por outro lado, o agente não observe, estritamente, a ordem dada, e assim, no caso concreto, desnecessariamente adote medida fatal, como sucedeu no fatídico caso do avião abatido no Peru, poderá ser responsabilizado penalmente pelos resultados produzidos, como dano, homicídios, lesões corporais etc.

Logo, observados os requisitos estabelecidos pela norma, não há que se falar em responsabilização criminal dos agentes envolvidos, uma vez que estão amparados em causas de justificação.

## 2.6 Casos ocorridos no Brasil e no mundo

No Brasil e no mundo há relatos de vários casos ocorridos que demonstram a fragilidade e o sucesso das medidas de coerção a serem seguidas pela aeronave interceptadora.

Feitosa e Pinheiro (2012) definem que no Peru, no dia 20 de abril de 2001, um hidroavião, que levava um casal de missionários americanos e suas duas filhas, foi abatido por engano, acarretando a morte de uma mulher, de 35 anos, e de uma de suas filhas, um bebê, de sete meses. Após o contato de advertência, a aeronave não respondeu aos chamados e foi alvejada. Um dos tirou acertou as costas da missionária e o crânio de sua filha. Depois da queda, o piloto informou que não notou a presença do avião de vigilância e só percebeu a presença da aeronave militar peruana quando ela estacionou ao seu lado.

O mesmo autor relata que uma investigação conjunta realizada por diversas agências dos Estados Unidos, incluindo a Central Intelligence Agency (CIA), Departamento de Defesa e Departamento de Estado, além do governo do Peru, atribuíram a causa do acidente a uma série de deficiências nos procedimentos do programa, a erros dos envolvidos, à sobrecarga nos sistemas de comunicação e à dificuldade idiomática. Nesse caso, os integrantes do avião de vigilância norte-americano e do caça peruano não ouviram a comunicação porque estavam ocupados com outras transmissões pelo rádio, aliado ao fato de que o armamento e

as aeronaves peruanas utilizados não permitiram tiros precisos direcionados para áreas não vitais da aeronave abatida.

Esse acidente se tornou emblemático, pois foi necessária uma tragédia para mostrar que sempre haverá a possibilidade de um fator de risco para o tiro de destruição.

Ponte (2019) acrescenta que nenhuma pessoa, física ou jurídica, envolvida nos fatos, foi responsabilizada, cível ou criminalmente. Todavia, em 02 de novembro de 2010, a CIA responsabilizou administrativamente 16 (dezesesseis) de seus agentes que participaram da derrubada do aeroplano no Peru.

Esse foi o caso mais impactante ocorrido até hoje.

O mesmo autor narra que em 2012, em Honduras, dois pequenos aviões foram abatidos com a convicção de que transportavam entorpecentes, contudo, corpos de passageiros e tripulantes, destroços e a droga em si jamais foram localizados para justificar tal intervenção.

Por outro lado, Araújo (2009) explica que no dia 03 de junho de 2009, pilotos da Força Aérea Brasileira dispararam tiros de advertência contra um monomotor que transportava 176 quilos de cocaína, em Rondônia, na região de fronteira do Brasil com a Bolívia. Desobedecidas as ordens da autoridade aeronáutica, duas rajadas de metralhadora foram disparadas, após 40 minutos de tentativa de contato. A aeronave não chegou a ser abatida e dois bolivianos que pilotavam o avião foram presos.

Trata-se do primeiro caso no Brasil onde foram utilizados tiros de advertência.

Essa ação só foi possível graças à Lei de Abate o que fez com que grande quantidade de entorpecentes fosse apreendida, não chegando ao seu destino. Diversos casos evidenciam o sucesso das missões onde grande quantidade de substâncias entorpecentes foram apreendidas.

Batista e Fantecelle (2016) sustentam que de 2006 a 2013, foram realizadas em torno de 120 missões de perseguição na área da fronteira do Brasil, uma média de 15 a 20 missões por ano. Foram operações realizadas em conjunto pela FAB, Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal e Receita Federal, visando apreensões de substância entorpecentes e produtos de contrabando.

Lemos (2018) acrescenta que de 2016 a 2018 foram realizadas 1.281 interceptações de aeronaves desconhecidas no espaço aéreo brasileiro.

Vinholes (2016) diz que em outubro de 2015, em Japorã/MS, um Super Tucano da FAB abriu fogo contra uma aeronave de pequeno porte que vinha do Paraguai e se recusou a responder as orientações dos pilotos. Apesar de terem sido efetuados disparos com o fim de abater a aeronave, o avião alvejado conseguiu evadir para o Paraguai, encontrada, no dia seguinte, crivada de balas, sendo constatado que se tratava de uma aeronave envolvida em crimes transnacionais.

Esse foi o primeiro caso no Brasil onde foi utilizado o tiro de destruição.

Lemos (2018) pondera que em mais duas situações o disparo de destruição foi autorizado no Brasil. Em 24 de outubro de 2015, em Paranaíba/PR, um monomotor suspeito de transportar drogas desobedeceu ao comando da Força Aérea Brasileira e foi abatido, sendo encontrado dois dias depois, com danos em uma das asas.

Outra situação colocada pelo mesmo autor ocorreu mais de dois anos depois da primeira, em 2018. Um bimotor, também suspeito de carregar drogas, retornava da Bolívia, sem plano de voo e com matrícula falsa. A aeronave foi localizada dias depois, submersa no lago do Pantanal, e com 500 quilos de cocaína. Os dois tripulantes não foram localizados.

Ponte (2019) traz que no dia 25 de junho de 2017, uma aeronave bimotora foi localizada sobrevoando os estados de Mato Grosso e Goiás e apesar de não ser adotado o tiro de destruição, o avião recebeu disparos de advertência, por não acatar às ordens de pouso obrigatório, vindo a pousar logo em seguida. Em seu interior foram encontrados 662 kg de cocaína. Passageiros e tripulantes não foram localizados.

O mesmo autor prossegue que no dia 25 de abril de 2018, a FAB realizou, efetivamente, o tiro de destruição, após o ingresso de um bimotor, no Mato Grosso do Sul, forçando sua aterrissagem. O avião afundou em um lago da região.

Melo (2020) expõe que no dia 03 de agosto de 2020, uma operação realizada pela Polícia Federal e pela Força Aérea Brasileira interceptou duas aeronaves, no Estado do Mato Grosso do Sul. Após dada a ordem de pouso obrigatório, foi localizada mais de uma tonelada de cocaína. Três autores foram presos.

O mesmo autor comenta que no ano de 2020, apenas no primeiro semestre, mais de 3,5 toneladas de cocaína foram apreendidas em voos clandestinos da Bolívia para o Brasil.

Silva Júnior, Negrão e Hatsumilde (2011) narram que no dia 10 de julho de 2002, anteriormente ao Decreto, caças T-27 Tucano interceptaram um avião monomotor Cessna 210 carregado com cocaína, que seguia para o Mato Grosso, com destino a Goiânia, depois de entrar pela fronteira com o Paraguai. Em um diálogo telefônico captado pela Polícia Federal, um homem acalma o piloto e o orienta a seguir com a carga de droga, pois os pilotos da FAB não fariam nada com ele, a não ser fotografar sua aeronave.

Os mesmos autores informam que nos primeiros trinta dias de aplicação da Lei de Abate houve uma redução de 32,3% do tráfego de aeronaves em voos desconhecidos.

Em suma, destaca-se que vários casos ocorridos no Brasil e no mundo ressaltam o sucesso e o fracasso dos procedimentos da Lei n 9.614/98.

### 3 CONSIDERAÇÕES GERAIS

Ante o exposto, é possível afirmar que embora ainda esteja em vigência, muitos são os posicionamentos a favor da constitucionalidade, em razão da soberania nacional, e da inconstitucionalidade da Lei de Abate, pela clara violação aos princípios, direitos e garantias constitucionais consagrados na Constituição Federal.

Seria inconstitucional por violar o princípio da dignidade da pessoa humana e o direito à vida, ou então, aos princípios processuais, como do devido processo legal, do contraditório, ampla defesa, juiz natural, presunção da inocência, dentre outros, tendo em vista que com o tiro de destruição, certamente os tripulantes das aeronaves serão julgados e terão suas vidas ceifadas, sem ser dada a eles a oportunidade da defesa e de utilizar todos os meios necessários para provar sua inocência, de contradizer o que lhes são imputados. Não terão um julgamento justo, presidido por autoridade competente, com resguardo de todas as garantias processuais.

Para muitos, trata-se da instituição da pena de morte, em tempos de paz, aceita, em nossa Carta Magna, exclusivamente nos casos de guerra declarada, o que não ocorre, pois é aplicada em tempos em que se vigora a paz.

Trata-se, portanto, de uma pena extrema aplicada com base na mera suspeita da prática do tráfico de drogas.

Em contramão, seria constitucional em respeito à soberania do país, que em razão da preservação da segurança pública, adota medidas que considera cabíveis para conter qualquer tipo de ameaça ao território nacional, principalmente no que diz respeito ao cometimento de crimes, em especial, o tráfico ilícito de entorpecentes. Por esse lado, é dada oportunidade aos tripulantes para que se manifestem a qualquer tempo e se submetam à fiscalização da Força Aérea, o que interromperia os procedimentos do Decreto e os mesmos tenham suas vidas preservadas.

Quanto aos agentes envolvidos no tiro de abate, dois são os envolvidos: o Comandante da Aeronáutica, que autoriza o tiro de destruição, e o agente da FAB, que efetua o disparo.

Como a norma está em vigência, os agentes se encontram legalmente amparados. O Comandante da Aeronáutica está amparado em uma excludente de

ilicitude, em razão do estrito cumprimento do dever legal, pois obedece um preceito legal.

Já o agente da FAB estaria amparado em uma excludente de culpabilidade, em razão da obediência hierárquica, uma vez que segue o comando do seu superior hierárquico.

Diversos casos relatam o sucesso e o fracasso das missões, na medida em que são relatadas, após o tiro de destruição, apreensões de grandes quantidades de entorpecentes ou até mesmo quando nada de ilícito foi localizado.



## 4 CONCLUSÃO

Conclui-se, portanto, que embora grande parte dos estudiosos entendam que a norma é constitucional, e que ela ainda esteja em vigência, aplicada atualmente em grandes operações e que culminam na apreensão de grande quantidade de drogas, a lei deveria ser declarada inconstitucional.

Vários são os pontos que apontam para a clara violação de princípios, direitos e garantias constitucionais assegurados na Carta Maior e que devem ser preceitos de obediência para todas as demais normas.

Com o tiro de destruição, certamente os tripulantes terão suas vidas ceifadas, seja em razão da queda da aeronave ou em razão dos disparos efetuados. Tudo isso pela mera suspeita da ocorrência de tráfico de drogas.

Aos tripulantes não é dada oportunidade de se defenderem, de contradizer o que lhes são imputados, nem mesmo de serem julgados com todas as garantias processuais que lhes são devidas. Não lhes são concedidos um julgamento justo, presidido por uma autoridade competente. Deles são retirados a vida, a dignidade, nem mesmo são tratados como inocentes até que se prove o contrário. Sem garantia alguma, já são sentenciados e à pena de morte.

É certo que muitos são os motivos que podem acarretar falha na comunicação entre a aeronave interceptadora e a aeronave interceptada, e que por esse erro, muitas pessoas terão suas vidas exterminadas.

É sabido que as formas de comunicação que utilizam os mais diversos tipos de aparatos tecnológicos são suscetíveis a falhas, o que interromperia instantaneamente ou impediria a comunicação entre as aeronaves e levaria a aeronave interceptadora entender, erroneamente, a omissão na resposta da aeronave interceptada.

Também é importante destacar as oscilações nas frequências de área e de emergência e as diferenças idiomáticas como fatores ponderantes na falha da comunicação e que levaria a mais uma suposição errônea que custaria a vida de vários tripulantes.

Ainda que muitas operações demonstrem o êxito do abate das aeronaves, é importante lembrar dos casos em que nada foi localizado ou da tragédia internacionalmente conhecida, ocorrida no Peru, onde uma missionária e seu bebê

de sete meses foram mortos por engano, ocorrido pela falha dos meios de comunicação.

Sendo assim, se considerada inconstitucional, os agentes não mais teriam suas condutas amparadas em excludentes, passando, então, a responderem pelos resultados obtidos com suas ações criminosas.

## REFERÊNCIAS

ALENCAR, Juliana Barbosa. **Lei do Abate: pena de morte ou questão de soberania?** Universidade Católica de Brasília, Brasília, 2009. Disponível em: <https://repositorio.ucb.br:9443/jspui/bitstream/10869/4244/2/Juliana%20Barbosa%20Alencar.pdf>. Acesso em: 11 maio 2022.

ARAÚJO, Glauco. Entenda o que é a 'Lei do Abate': legislação permite atirar em aviões na região de fronteira desde 2004. FAB perseguiu monomotor carregado com 176 kg de cocaína em Rondônia. **G1**, São Paulo, 14 jun. 2009. Disponível em: <https://g1.globo.com/Noticias/Brasil/0,,MUL1193453-5598,00-ENTENDA+O+QUE+E+A+LEI+DO+ABATE.html>. Acesso em: 14 maio 2022.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicaocompilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm). Acesso em: 12 maio 2022.

\_\_\_\_\_. Decreto-lei nº 1.001, de 21 de outubro de 1969. Código Penal Militar. Brasília. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del1001.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del1001.htm). Acesso em: 12 maio 2022.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 5.144, de 16 de julho de 2004. Regulamenta os §§ 1º, 2º e 3º do art. 303 da lei n.º 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o código brasileiro de aeronáutica, no que concerne às aeronaves hostis ou suspeitas de tráfico de substâncias entorpecentes e drogas afins. **Gov.br**. Disponível em: <https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=DEC&numero=5144&ano=2004&ato=528g3aE5keRpWTe58>. Acesso em: 17 maio 2022.

\_\_\_\_\_. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Brasília. Disponível em: <https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=LEI&numero=7565&ano=1986&ato=e9ao3YE5UMBpWTede>. Acesso em: 11 maio 2022.

\_\_\_\_\_. Lei nº 9.614, de 05 de março de 1998. Altera a lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986 para incluir hipótese de destruição de aeronave. **Gov.br**. Disponível em: <https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=LEI&numero=9614&ano=1998&ato=212gXSE1EeNpWT230>. Acesso em: 12 maio 2022.

\_\_\_\_\_. Lei nº 12.432, de 29 de junho de 2011. Estabelece a competência da Justiça Militar para julgamento dos crimes praticados no contexto do art. 303 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, alterando o parágrafo único do art. 9º do Decreto-Lei nº 1.001, de 21 de outubro de 1969 - Código Penal Militar. Brasília. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2011/lei/l12432.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/l12432.htm). Acesso em: 14 maio 2022.

CÂNDIDO, Rafael. **A Lei nº 9.614/98 e o abate de aeronaves suspeitas de tráfico internacional de drogas**. Universidade do Extremo Sul Catarinense, dez. 2015. Disponível em: <http://repositorio.unesc.net/handle/1/4230>. Acesso em: 13 maio 2022.

COELHO JÚNIOR, Fernando Gonçalves. A constitucionalidade da lei do abate ou do tiro de destruição. **Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial**, set. 2012. Disponível em: <https://sbda.org.br/wp-content/uploads/2018/10/1834.pdf>. Acesso em: 12 maio 2022.

CUNHA, Daniel Galo Carli Mariano da *et al.* **Proteção das fronteiras e a lei do tiro de destruição**. Disponível em: [https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/ensino\\_e\\_pesquisa/defesa\\_academia/cadn/artigos/xii/protacao\\_das\\_fronteras.pdf](https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/ensino_e_pesquisa/defesa_academia/cadn/artigos/xii/protacao_das_fronteras.pdf). Acesso em: 17 maio 2022.

FACHINI, Tiago. Excludente de culpabilidade: conceito e quando aplicar. **ProJuris**, 2021. Disponível em: [https://www.projuris.com.br/excludente-de-culpabilidade/#O\\_que\\_e\\_excludente\\_de\\_culpabilidade](https://www.projuris.com.br/excludente-de-culpabilidade/#O_que_e_excludente_de_culpabilidade). Acesso em 16 maio 2022.

FANTECELLE, Gylliard Matos; BATISTA, Vinícius Alves. A constitucionalidade da lei do abate de aeronaves suspeitas. **Águia Acadêmica - Revista Científica dos Discentes da FENORD**, dez. 2016. Disponível em: <[http://site.fenord.edu.br/revistaacademica/revista2016/textos/Art.02\\_Rev\\_Ag\\_Acad%20\\_Vol.04.pdf](http://site.fenord.edu.br/revistaacademica/revista2016/textos/Art.02_Rev_Ag_Acad%20_Vol.04.pdf)>. Acesso em: 15 maio 2022.

FARIAS, Andrew Fernandes. Defesa aeroespacial e segurança nacional em xeque: a precária disciplina normativa ao abate de aeronaves. **Revista da UNIFA**, Rio de Janeiro, v. 33, n. 1, p. 88-96, jan./jun. 2020. Disponível em: [https://www2.fab.mil.br/unifa/images/revista/pdf/v33n1/Art\\_147\\_Defesa\\_R7.pdf](https://www2.fab.mil.br/unifa/images/revista/pdf/v33n1/Art_147_Defesa_R7.pdf). Acesso em: 15 maio 2022.

FEITOSA, **Gustavo Raposo Pereira**; PINHEIRO, **José Augusto de Oliveira**. Lei do abate, guerra às drogas e defesa nacional. **Scielo Brasil**, 13 jul. 2012. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0034-73292012000100005>. Acesso em: 14 maio 2022.

FERREIRA JÚNIOR, José Rodrigues; SÁ, Bruno Gomes de. **A eficácia da lei 9.614/98 na repressão ao tráfico internacional de drogas**. Anápolis, 08 dez. 2020. Disponível em: <http://repositorio.aee.edu.br/jspui/handle/aee/16919>. Acesso em: 16 maio 2022.

GONÇALVES, Maria Denise Abeijon Pereira. A Lei nº 9.614/98: considerações acerca do tiro de destruição de aeronaves consideradas hostis ao Estado. **Âmbito Jurídico**, 01º abril 2012. Disponível em: <https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-penal/a-lei-n-9-614-98-consideracoes-acerca-do-tiro-de-destruicao-de-aeronaves-consideradas-hostis-ao-estado/>. Acesso em: 12 maio 2022.

LEMOS, Vinícius. Perseguição, disparos, pouso forçado: como são feitas interceptações de aviões suspeitos no céu do Brasil. **BBC News Brasil**, Cuiabá, 30 abril 2018. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-43930386>. Acesso em: 10 maio 2022.

LOBO, Anderson Rocha. A Lei do Tiro de Destruição e a sua relação com o Direito Penal brasileiro. Disponível em:

[https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:Kd7c4lv4g98J:https://www.uni7.edu.br/ic2014/09-11-2014\\_183547956.docx+&cd=2&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br&client=firefox-b-d](https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:Kd7c4lv4g98J:https://www.uni7.edu.br/ic2014/09-11-2014_183547956.docx+&cd=2&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br&client=firefox-b-d). Acesso em: 14 maio 2022.

MELO, Karine. Operação apreende mais de uma 1 tonelada de cocaína em MT e MS. Ações foram realizadas pela Polícia Federal com apoio da Força Aérea.

**Agência Brasil**, Brasília, 03 ago. 2020. Disponível em:

<https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2020-08/operacao-apreende-mais-de-uma-1-tonelada-de-cocaina-no-mt-e-no-ms>. Acesso em: 11 maio 2022.

MILANEZI, Raissa. A (in) constitucionalidade do decreto do abate de aeronaves.

Decreto do abate de aeronaves. **Jusbrasil**, 2016. Disponível em:

<https://raissamilanezi.jusbrasil.com.br/artigos/347515724/a-in-constitucionalidade-do-decreto-do-abate-de-aeronaves>. Acesso em: 12 maio 2022.

MORAES, Isabela. Excludente de ilicitude: o que isso significa? **Politize!**, 07 ago. 2019. Disponível em: <https://www.politize.com.br/excludente-de-ilicitude/>. Acesso em: 11 maio 2022.

MORAES JÚNIOR, Paulo Roberto Rolim. **Análise da lei do tiro de destruição: Constitucionalidade e seu papel na defesa da soberania e na segurança nacional**. Santa Rita, 2017. Disponível em:

<https://repositorio.ufpb.br/jspui/bitstream/123456789/11444/1/PRRMJ27112017.pdf>. Acesso em 11 maio 2022.

NEGRÃO, Luiz Alexandre Kikuchi; IDE, Milena Hatsumi; SILVA JÚNIOR, Geraldo Tomás da. Lei do abate e Justiça Militar. **Jus Militares**. Disponível em:

[http://jusmilitaris.com.br/sistema/arquivos/doutrinas/lei\\_do\\_abate\\_e\\_a\\_jmu.pdf](http://jusmilitaris.com.br/sistema/arquivos/doutrinas/lei_do_abate_e_a_jmu.pdf). Acesso em: 16 maio 2022.

PONTE, Luiz Eduardo de Paula. A medida de abate inserta no §2º, art. 306, da lei nº 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) como hipótese de atuação em estrito cumprimento de um dever legal: uma breve análise à luz do direito penal brasileiro.

**Revista do Ministério Público Militar**, n. 31. Disponível em:

<https://revista.mpm.mp.br/artigo/a-medida-de-abate-inserta-no-%C2%A72o-art-306-da-lei-no-7-565-1-986-codigo-brasileiro-de-aeronautica-como-hipotese-de-atuacao-em-estrito-cumprimento-de-um-dever-legal-uma-breve-analise-a-luz-do/>. Acesso em: 12 maio 2022.

RABELO, Grazielle Martha. O princípio da proporcionalidade no direito penal.

**Âmbito Jurídico**, 01º dez. 2009. Disponível em:

<https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-penal/o-principio-da-proporcionalidade-no-direito-penal/>. Acesso em: 12 maio 2022.

RIBEIRO, Marcio Luiz da Silva. **A adoção da medida de destruição da aeronave e a vedação constitucional à pena de morte**. Rio de Janeiro, 2010. Disponível em:

[https://www.emerj.tjrj.jus.br/paginas/trabalhos\\_conclusao/2semestre2010/trabalhos\\_22010/marcioribeiro.pdf](https://www.emerj.tjrj.jus.br/paginas/trabalhos_conclusao/2semestre2010/trabalhos_22010/marcioribeiro.pdf). Acesso em: 12 maio 2022.

ROSTIROLLA, Augusto *et al.* A teoria geral do crime: conceito e elementos. **Revista Ibero-Americana de Humanidades, Ciências e Educação- REASE**, São Paulo, v.7.n.2. fev. 2021. ISSN - 2675 – 3375. Disponível em: <https://periodicorease.pro.br/rease/article/download/924/414/2025>. Acesso em 14 maio 2022.

SALDANHA, Pacífico Luiz. É inconstitucional a norma que permite o abate de aeronaves. **Pacífico & Saldanha advogados associados**. Disponível em: [http://www.pacificosaldanha.com.br/\\_articles/art\\_inconstitucional.pdf](http://www.pacificosaldanha.com.br/_articles/art_inconstitucional.pdf). Acesso em: 16 maio 2022.

SANTE, Paulo Henrique Vieira. Da (in) constitucionalidade da lei do tiro de destruição. **Âmbito Jurídico**, 01<sup>o</sup> mar. 2014. Disponível em: <https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-penal/da-in-constitucionalidade-da-lei-do-tiro-de-destruicao/>. Acesso em: 17 maio 2022.

SANTOS, Valdeana Dias dos. **Análise da constitucionalidade da lei do tiro de destruição (lei do abate)**. Disponível em: <https://revistas.newtonpaiva.br/redcunp/wp-content/uploads/2020/05/PDF-D15-03.pdf>. Acesso em: 13 maio 2022.

SILVA, José Paes da; GOMES, Keit Diogo. **A (in) constitucionalidade da lei do abate de aeronaves. Decreto nº 5.144, de 16 de julho de 2004**. Disponível em: <https://repositoriodigital.univag.com.br/index.php/rep/article/view/759/749>. Acesso em: 16 maio 2022.

TREVISAN, Leonardo Simchen. Segurança aérea e abate de aviões: aspectos jurídico-fundamentais. **REJUR - Revista Jurídica da UFERSA**, Mossoró, v. 2, n. 4, jul./dez. 2018, p. 82-102, ISSN 2526-9488. Disponível em: <https://periodicos.ufersa.edu.br/rejur/article/download/8312/9894>. Acesso em: 15 maio 2022.

VINHOLES, Thiago. Como é o abate de aviões hostis no Brasil. Conheça os procedimentos que a Força Aérea Brasileira deve seguir ao interceptar uma aeronave hostil. **AirWay**, 28 jan. 2016. Disponível em: <https://www.airway.com.br/como-e-o-abate-de-avioes-hostis-no-brasil/>. Acesso em: 13 maio 2022.

ZANCANARO, Sandro. Pena de morte em voo: viabilidade da “Lei do Abate” frente à Constituição Federal e outros ordenamentos nacionais. **Jus.com.br**, 13 mar. 2014. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/26898/pena-de-morte-em-voo>. Acesso em: 12 maio 2022.