

BRUNO GOMES DE SÁ

**A EFICÁCIA DA LEI 9.614/98 NA REPRESSÃO AO TRÁFICO
INTERNACIONAL DE DROGAS**

CURSO DE DIREITO – UniEVANGÉLICA

2020

BRUNO GOMES DE SÁ

**A EFICÁCIA DA LEI 9.614/98 NA REPRESSÃO AO TRÁFICO
INTERNACIONAL DE DROGAS**

Monografia apresentada ao Núcleo de Trabalho de Curso da UniEvangélica, como exigência parcial para a obtenção do grau de bacharel em Direito, sob a orientação do Professor José Rodrigues Ferreira Júnior.

ANÁPOLIS – 2020

BRUNO GOMES DE SÁ

**A EFICÁCIA DA LEI 9.614/98 NA REPRESSÃO AO TRÁFICO
INTERNACIONAL DE DROGAS**

Anápolis, ____ de _____ de 2020.

Banca Examinadora

Dedico este trabalho de conclusão de curso a minha esposa pela confiança e apoio incondicional ao longo da jornada de graduação, aos meus pais pelo incentivo irrestrito. E, por fim dedico também a todos os militares da Força Aérea Brasileira que trabalham diuturnamente em benefício do Brasil.

Agradeço a Deus pela oportunidade de realizar o sonho de poder cursar e concluir a graduação em Direito.

Agradeço aos meus irmãos por serem um modelo de inspiração para mim.

Agradeço aos amigos que conquistei ao longo deste curso.

Por fim, agradeço especialmente ao meu orientador, o Professor José Rodrigues Ferreira Júnior, que me auxiliou brilhantemente no decorrer da elaboração dessa pesquisa.

RESUMO

O presente trabalho tem como finalidade analisar e compreender a eficácia da Lei nº 9.614/98, na repressão ao tráfico internacional de drogas, sobretudo com relação ao seu contexto político e jurídico de tal diploma normativo. Sendo assim, este estudo se se justifica, tendo em vista que é inegável a problemática da criminalidade no Brasil, especialmente com relação ao tráfico internacional de drogas, o qual de modo reiterado ocorre, além de outros modos, através do espaço aéreo. Apresenta como objetivo: classificar e compreender o processo de criação da Lei nº 9.614/98 frente as necessidades de maior controle estatal do espaço aéreo brasileiro no combate ao tráfico internacional de drogas como ameaça à soberania nacional, descrevendo a delimitação da Lei nº 9.614/98, abordando o tráfico internacional de drogas no Brasil por vias aéreas e, posteriormente identificando analisando a efetivação da lei 9.614, de 05 de março de 1998. O método a ser utilizado na elaboração da monografia será o bibliográfico, que consiste na exposição do pensamento de vários autores que dissertaram sobre o tema escolhido. Desenvolver-se-á uma pesquisa bibliográfica, utilizando-se como apoio e base, contribuições de doutrinários sobre o assunto em questão, através de consulta a livros e periódicos. Enfim, percebe-se a importância da eficácia da Lei nº 9.614/98 na repressão ao tráfico internacional de drogas, uma vez que, trata-se de uma problemática que se reflete no âmbito da sociedade, visto que está diretamente ligada à criminalidade. Acumula-se, portanto, motivos suficientes para desenvolver uma pesquisa focando nesse assunto.

Palavras chave: Eficácia da Lei nº 9.614/98. Tráfico internacional de drogas. Criminalidade. Espaço aéreo brasileiro.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	01
CAPÍTULO I – DELIMITAÇÃO DA LEI Nº 9.614, DE 05 DE MARÇO DE 1998.	03
1.1 Conceito.	03
1.2 Evolução histórica	05
1.3.O papel da Força Aérea Brasileira (FAB) na garantia da soberania do espaço aéreo nacional.....	08
1.4.Características	11
CAPÍTULO II – O TRÁFICO DE DROGAS NO BRASIL POR VIAS AÉREAS	13
2.1 A política de enfrentamento ao tráfico por vias aéreas	13
2.2 O Brasil como rota de tráfico internacional.....	16
2.3 Os avanços obtidos com o advento da implantação do sistema de vigilância na Amazônia	18
CAPÍTULO III – A EFETIVAÇÃO DA LEI 9.614, DE 05 DE MARÇO DE 1998	23
3.1 A efetividade da Lei 9.614/98 no processo de enfrentamento do tráfico	23
3.1.1 <i>A importância da aplicação da Lei 13.491/17 para a confirmação da Lei 9.614/98</i>	27
3.2 Entendimentos Doutrinários	30
3.3 Entendimentos Jurisprudenciais	35
CONCLUSÃO	38
REFERÊNCIAS	40

INTRODUÇÃO

Este presente trabalho analisou e estudou a eficácia da Lei nº 9.614/98, na repressão ao tráfico internacional de drogas, sobretudo em relação ao contexto político e jurídico de tal diploma normativo, uma vez que, percebe-se que o tráfico internacional de drogas é uma temática revestida de especial complexidade, visto que, não obstante os esforços de diversas nações em combatê-lo, bastantes medidas têm se mostrado ineficazes. Nesse sentido, é faz-se-mister pesquisas acerca de instrumentos que tenham o condão de propiciar efetividade na repressão alhures.

Logo, este trabalho monográfico apresentou como objetivo geral: classificar e compreender o processo de criação da Lei nº 9.614/98 frente as necessidades de maior controle estatal do espaço aéreo brasileiro no combate ao tráfico internacional de drogas como ameaça à soberania nacional.

No primeiro capítulo, delimitou e analisou a criação da Lei nº 9.614/98, descrevendo sucintamente sobre o seu conceito e evolução histórica no Brasil, buscou-se identificar o papel da Força Aérea Brasileira (FAB) na garantia da soberania do espaço nacional, para que fosse objetivo a compreensão acerca do conceito de “abate” de aeronave e, conseqüentemente o processo legislativo da criação da Lei nº 9.614/98, onde só assim tornou-se possível destacar os principais aspectos respectivos.

No segundo capítulo, abordou-se referente ao tráfico de drogas no Brasil por vias aéreas, ressaltando como ocorre a política de enfrentamento do tráfico

aéreo, delineou-se sobre a participação do Brasil como uma rota de tráfico internacional e ainda sobre a necessidade de implantar um sistema de vigilância na Amazônia para que se torne possível reduzir as mazelas sociais provenientes da disseminação exacerbada da traficância no território brasileiro.

No terceiro capítulo, teceu-se considerações diante da Lei nº 9.614/98 que alterou o Código Brasileiro de Aeronáutica, estabelecendo o denominado “tiro de abate”. Em seguida, salientou-se sobre a necessidade da implantação dessa Lei, como a mesma é precedida, quais os procedimentos cabíveis, como também, a necessidade do “tiro de abate”. Debateu-se ainda os seus entendimentos doutrinários e jurisprudencial.

Por conseguinte, não se pode olvidar, no que diz respeito ao “tiro de destruição” para aeronaves civis consideradas hostis, a relevância dos bens jurídicos tutelados, outrossim, os aspectos de cunho político e sociais envolvidos, cujas discussões são bastantes significativas para comunidade acadêmica e profissional. Nesse contexto, é oportuna pesquisas que busquem fortalecer a discussão a respeito da necessidade de se implementar medidas que tenham o condão de combater o tráfico de drogas, de igual modo perquirir sobre as já existentes. Para tanto, é imprescindível debater sobre a Lei nº 9.614/98, visto que esta trouxe ao ordenamento jurídico a possibilidade do “tiro de destruição” para aeronaves civis consideradas hostis.

CAPÍTULO I – DELIMITAÇÃO DA LEI Nº 9.614, DE 05 DE MARÇO DE 1998

O presente capítulo irá delimitar e analisar a criação da lei nº 9.614/98, mas para que o tema em epígrafe possa ser bem compreendido falaremos de maneira breve sobre a evolução histórica da aviação no Brasil, buscaremos entender o papel da força aérea brasileira na garantia da soberania do espaço aéreo nacional, para que assim fique de fácil entendimento do conceito de “abate” de aeronave e assim partirmos para a análise e o devido processo legislativo de criação da lei nº 9.614/98 e só assim poderemos destacar seus principais aspectos concernentes.

Diante da atual conjuntura mundial, é de suma importância compreender as medidas que os governos vêm tomando para coibir as inúmeras afrontas por parte de traficantes e contrabandistas ao ordenamento jurídico ao adentrarem no território nacional de maneira clandestina.

1.1 Conceito

O abate aéreo consiste na derrubada da aeronave que possa vir a sobrevoar um espaço aéreo restrito. Este controle do referido espaço aéreo brasileiro é exercido pelo Departamento de Controle de Espaço Aéreo. O Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) é uma organização do Estado Brasileiro, subordinado ao Ministério da Defesa e ao Comando da Aeronáutica, responsável pelo controle estratégico e sistêmico do espaço aéreo do país. Logo, todos estes serviços que demandam um alto grau de tecnologia, mão-de-obra,

pesquisa e planejamento especializados, relacionados à gestão e ao gerenciamento do espaço aéreo brasileiro ficam ligados a este departamento (BATISTA; FANTECELLE, 2016).

De forma semelhante ao aperfeiçoamento da aviação brasileira, a legislação também progrediu ao longo de tempo, a primeira codificação relativa a atividade aérea no Brasil fora chamado de Código Brasileiro do Ar, estabelecido pelo decreto-lei nº 483, de 8 de junho de 1938. Posteriormente, foi substituído pelo decreto-lei nº 32 de 18 de novembro de 1966, e para assim dar lugar ao vigente Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) pela lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Visando preencher a lacuna jurídica do CBA frente a dinâmica da aviação, foi inserido no ordenamento jurídico brasileiro a lei nº 9.614/98, pela qual incluiu a possibilidade do tiro de destruição em aeronaves consideradas hostis, e a sua regulamentação se deu por meio do decreto nº 5.144/2004 (ANAC, 2017).

A referida Lei do Tiro de Destruição é uma que foi trazida pela Lei nº 9.614/98, ao Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) instituída através da Lei nº 7.565/86 que discorre sobre uma série de medidas adotadas a fim de controlar e assegurar o espaço aéreo, restringindo uso de aviões para tráfego ilícito. Ao ser anunciada, esta Lei, que dá ordem para que Força Aérea Brasileira (FAB) possa garantir, uma soberania no âmbito do espaço aéreo nacional, o que provoca uma reação exagerada por parte de alguns políticos, jornalistas, bem como, doutrinadores que desconhecem a sua real funcionalidade. Diante deste contexto, foi conceituada pejorativamente de “Lei do Abate”, sendo intitulada como um marco de posituação da pena de morte no Brasil (FARINON, 2012; SAVIOTTI, 2012).

Assim sendo, de acordo com Vinícius Alves Batista e Gylliard Matos Fantecelle (2016), esta Lei regulamentou-se por meio do Decreto nº 5.144 de 16/07/2004, que proporcionava a possibilidade de abater-se aeronaves que fossem consideradas hostis e/ou suspeitas de tráfico de substâncias ilícitas. Ela alterou o conteúdo presente no §2 do Art. 303 do Código Brasileiro da Aeronáutica (CBA), permitindo, a introdução de uma medida permissiva no abate de Aeronaves. Dado esta questão, outorgou a competência para o uso desta medida a FAB, detentora de

uma missão constitucional de manter a soberania no espaço aéreo nacional com vistas à uma defesa da pátria.

1.2 Evolução histórica

O Brasil, em toda a sua história, concentrou sua política de defesa nacional ao sul, em meio que as tensões com a Argentina, estando a mesma mitigada, em virtude dos tratados bilaterais e políticas de integração regional (VIEIRA-JÚNIOR, 2012).

Neste cenário, frente à concentração de suas forças ao sul do País, a região Amazônica permaneceu esquecida por meio dos poderes públicos, negligenciando-se quanto a vigília e proteção. Diante desta omissão, a região norte do Brasil tornou-se alvo de várias transgressões, como por exemplo: tráfico de drogas, armas e biodiversidade, permeadas pelos mais variados meios, mais especificamente pela via aérea (SAVIOTTI, 2012).

Agostinho Gonçalves Vieira Júnior (2012), se fixa especificadamente no narcotráfico, ponto este que permeia esta discussão, visto estar expresso no texto do referido Decreto. A Lei do Abate tem como finalidade a fiscalização do espaço aéreo, uma vez que, o Brasil se tornou rota do tráfico, devendo deste modo potencializar e coibir qualquer ato ilícito.

Agostinho Gonçalves Vieira Júnior (2012), destaca-se que anterior à Edição do Decreto nº 5.144, eram registradas aproximadamente 300 invasões aéreas nas fronteiras brasileiras, em destaque a Fronteira Paraguaia. Deste modo, se justifica a concessão de métodos eficazes de combate às violações que são contínuas.

É importante ressaltar que muito se abrange, em âmbito internacional, acerca da legitimidade de algum país exercer uma soberania sobre a região da Amazônia. Alguns chefes de Estado de países estrangeiros já declararam interesse na internacionalização. Este interesse demonstra-se conveniente diante das jazidas de minérios e, posteriormente 30% da biodiversidade e da maior reserva de água doce do planeta (SAVIOTTI, 2012).

Sendo assim, diante dos fatos anteriormente narrados, a Amazônia se firmou como o principal foco das preocupações militares, no que diz respeito à defesa nacional e a própria defesa interna. Identificaram-se evidências que comprovam esta preocupação: a definição da Amazônia como prioridade da Política de Defesa Nacional, existência de projetos como o Sistema de Vigilância da Amazônia (SIVAM) e CALHA NORTE e hipóteses de guerra do Exército (dividida em guerra na região Amazônia e fora dela, dentre outras) (VIEIRA-JÚNIOR, 2012).

O Ministério da Defesa (2010) enfatiza que o projeto SIVAM se compõe de um conjunto de radares, sensores, estações de recepção de dados de satélite, aviões de combate e plataformas eletrônicas aerotransportadas, sendo inaugurado em 25 de julho de 2002, tornando possível a criação de Quatro Centros Integrados de Defesa e Controle de Tráfego Aéreo, o CINDACTA IV.

Sob este ponto de vista, através destas operações, comprovou-se que as principais rotas de entrada de drogas ilícitas em Território Brasileiro se deram por meio de um transporte aéreo, em aeronaves de pequeno e médio porte, provindas das regiões produtoras destas substâncias (SAVIOTTI, 2012).

Segundo o Ministério da Fazenda (2010), ele favoreceu ao Brasil demonstrar ao cenário mundial, uma capacidade de segurança no espaço aéreo sobrejacente da Amazônia, pois seus radares controlavam e faziam a vigilância de todo o espaço aéreo da Amazônia Legal. Através dele, comprovou-se que os principais meios de entrada de drogas ilícitas em Território Nacional ocorriam por meio da via aérea e, em aeronaves de pequeno porte, oriundas de regiões produtoras destas substâncias.

Todavia, nota-se diante das fontes de pesquisa, que a FAB se viu ridicularizada por inúmeras vezes ao interceptar aeronaves que se aproveitaram desta enorme brecha legal. Conseqüentemente, os invasores não reconheciam a soberania da República Federativa do Brasil e tripudiavam das autoridades brasileiras (VIEIRA-JÚNIOR, 2012).

Buscando as respostas destes fatos, embasados em estatísticas, o Legislativo Nacional editou a Lei do Tiro de Destruição e/ou Lei do Abate, permitindo a utilização do tiro de destruição, com o intuito único de preservar a soberania nacional.

Nesta perspectiva, ficou insustentável para um Estado Soberano, o Poder Legislativo baseado na aprovação da Lei nº 9.614/98, que concedeu à FAB os meios eficazes para que a proteção do espaço aéreo e a soberania nacional pudessem ser cumpridas como já tratado Carta Magna (VIEIRA-JÚNIOR, 2012).

Percebe-se supracitado anteriormente, que o espaço aéreo nacional, por um longo período, encontrava-se desprotegido, sem qualquer fiscalização e/ou meio eficaz de dissuadir qualquer forma de violação à soberania nacional, fato este também devido às dimensões continentais que o país possui. Isto é, o Brasil se demonstrava uma “terra sem lei”, favorecendo a prática de atividades ilícitas, especificamente o tráfico de drogas (VIEIRA-JÚNIOR, 2012).

Em outra vertente, observa-se que esta é uma lei curta, com algumas modificações pontuais, porém de enorme impacto prático junto ao ordenamento jurídico, tendo em vista a possibilidade, por meios legais, de o Estado Brasileiro usando de mecanismo, o tiro de destruição, preservando de forma efetiva a ordem pública e a soberania brasileira (SAVIOTTI, 2012).

Agostinho Gonçalves Vieira Júnior (2012), apenas em 2004, com a instituição do Decreto nº 5.144/04, o artigo 303, §2º da Lei 7.565/86, passou a se disciplinar, obtendo uma regulamentação no procedimento de tiro de destruição. Logo, este mesmo decreto estabelecia um procedimento rígido e criava elementos dissuasórios idôneos e indispensáveis para o policiamento do espaço aéreo brasileiro.

Este mesmo decreto evidencia que duas situações podem vir a caracterizar a suspeição de uma aeronave, sendo a primeira (quando a aeronave adentra o território nacional, sem plano de voo aprovado, procedente de regiões ligadas à produção e distribuição de drogas ilícitas) e a segunda (quando a aeronave

omitir informações necessárias para a identificação ou o não cumprimento de determinações das autoridades em caso de rota, presumidas e utilizadas para a distribuição de drogas ilícitas, de acordo com o Art. 2º do Decreto 5.144/04 (VIERA-JÚNIOR, 2012).

Nesta conjuntura, insustentavelmente para um Estado Soberano, o Poder Legislativo aprovou a Lei nº 9.614/98, concedendo os métodos para que a FAB cumprisse, de modo eficaz, o dever constitucional de proteção do espaço aéreo nacional (SAVIOTTI, 2012).

Por fim, atualmente o espaço aéreo está devidamente monitorado e controlado pela FAB que, dispendo do advento da Lei nº 9.614/98, permitiu o uso de medidas eficazes para inibir qualquer forma de violação, encontrando-se idoneamente protegido (BATISTA; FANTECELLE, 2016).

1.30 papel da Força Aérea Brasileira (FAB) na garantia da soberania do espaço aéreo nacional

Para Cássio Garcia Ribeiro (2017), a missão da FAB é manter a soberania do espaço aéreo do país com vistas à defende-lo. No mais, convém salientar que por compor a formação de tratados internacionais, o espaço aéreo brasileiro tem uma cobertura que corresponde a aproximadamente 3 vezes mais a dimensão do país. Neste cenário, uma porção significativa do Oceano Atlântico está sob a responsabilidade do Brasil, reforçando a importância, no ponto de vista geopolítico, 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.

Em complemento à citação anterior, é importante salientar que a FAB ocupa um papel constitucional muito importante para a garantia do exercício da soberania do espaço aéreo nacional, e a sua missão primordial em tempos de paz é impedir que aeronaves e outros engenhos, pratiquem atos que atentem contra a segurança do povo brasileiro. A lei complementar nº 97 de 09 de junho de 1999, dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das

forças armadas, no Art. 18. Da referida lei cabe à Aeronáutica, como atribuições subsidiárias particulares que orientam, controlam e coordenam as atividades de Aviação civil. Deste modo, busca promover segurança aérea equipando o aeroespaço e operando através do Correio Aéreo Nacional.

A cooperação com os órgãos federais e a preservação de competências exclusivas das polícias judiciais englobadas na Lei nº 97, atuam por meio de ações que visam controlar o espaço aéreo brasileiro e controlar os tráfegos ilícitos que englobam o tráfico de drogas, armas e munições e ainda, podendo o Comandante da Aeronáutica realizar revistas e prisão no tráfego terrestre se necessário, caso esteja trabalhando em conjunto com o tráfego aéreo.

Segundo Brasil (1986) *apud* Vinícius Alves Batista e Gylliard Matos Fantecelle (2016, p.38-9), a Lei do Abate alterou o artigo 303 do Código Brasileiro da Aeronáutica (CBA), acrescenta o §2º e remunerando o atual §2º como §3º.

Fica evidente a responsabilidade da FAB em zelar do vasto e diversificado espaço aéreo, que possui uma dimensão territorial continental que engloba cerca de 22 milhões de quilômetros quadrados, e para que as engrenagens desse complexo sistema funcionem bem, foram necessários muitos investimentos, onde por exemplo, pode-se destacar o sistema de vigilância da Amazônia, vetores de altíssima tecnologia e militares bem adestrados, formando assim um conjunto harmônico (FANTECELLE, 2016).

É imprescindível destacar a importância de um amparo normativo tornar-se contemporâneo para a execução de suas atividades e afins, de modo especial e a do policiamento do espaço aéreo, afinal até o ano de 2004 não havia qualquer regulamentação para a Lei nº 9.614/98 que prevê a derrubada de aeronaves hostis (BRASIL, 2004).

Portanto, a defesa da soberania do Brasil compete exclusivamente as forças armadas, sendo constituída pelas três armas: Exército, Marinha e Aeronáutica. Após, a proteção do espaço aéreo compete a FAB, que tem como objetivo “manter a soberania dentro do espaço aéreo nacional com vistas à defesa

da pátria”, impedindo desta forma, que o espaço aéreo nacional seja utilizado para a prática de atos hostis e/ou de contrariedade aos interesses nacionais (SANTOS, 2018).

Entretanto, em âmbito nacional, em fevereiro de 2018, o Rio de Janeiro passou a viver o estado de exceção, onde o Presidente da República compreendendo ser a melhor solução para acabar com a violência generalizada, decretou intervenção federal naquele estado, coordenada e executada pelos militares. Não obstante, resta saber, após os desdobramentos, se foi ou não uma solução adequada ao problema, lembrando que esta foi a primeira intervenção federal instaurada no Brasil desde a Constituição Federal de 1988 (SANTOS, 2018).

Paulo Queiroz (2017) em complemento, trouxe a compreensão do Procurador Geral da República, Cláudio Fonteles, frente à época da Edição da Lei do Abate, por meio da arguição feita pelo promotor da justiça militar do município de Santa Maria – RS, Jorge Cesar de Assim, ingressando com o procedimento PGR nº 1.00.000.000836/2005-17, resultando em um arquivamento. Neste cenário, o Procurador entendeu não se tratar da instituição da pena de morte no ordenamento jurídico, pugnano então pela constitucionalidade da Lei do Abate.

Andrew Fernandes Farias e Afonso Farias de Sousa (2018) em outro contexto, acabou utilizando a precisão do tiro de destruição, deste modo, analisando de forma incisiva e cuidando de realizar uma correlação entre dois princípios constitucionais para chegar-se a uma conclusão comparativa, tratando que a referida Lei foi uma escolha madura para um Estado Democrático de Direito que tem suas bases firmadas, sendo ela uma verdadeira sinopse que mede o peso dos princípios de Dignidade Humana e Soberania, preservando-os ao máximo para se chegar a um arremate contrabalanceado e, conseqüentemente democrático.

Fernando Gonçalves Coelho Júnior (2013) relata que o piloto de aeronave interceptada, quando deixa de atender aos comandos da autoridade aeronáutica se mantém persistindo na hostilidade, abrindo mão do direito de defesa. Neste momento, portanto, caracteriza-se como um invasor, deste modo, não cabendo outra saída que não o eventual tiro de destruição. No entanto, não se trata de pena

capital, de acordo com o defendido por alguns críticos, pelo fato de não ser caracterizado por medida judicial, mas tão somente por uma ação militar com a finalidade de dissuadir da presença de aeronaves clandestinas no espaço aéreo brasileiro.

1.4 Características

Para Paulo Henrique Akisaski (2019), a Lei do Abate e sua regulamentação posterior previram a possibilidade de uma derrubada de uma aeronave que se localiza no espaço aéreo brasileiro de forma irregular e que seja proveniente da região produtora de mercadorias entorpecentes.

Todavia, muito vem se discutindo acerca da constitucionalidade da referida lei, em meio que, supostamente, entra em confronto com princípios que se tornam caros ao Estado Democrático de Direito, como por exemplo, o direito à vida, que é “o mais fundamental de todos direitos, uma vez que, constitui-se como um pré-requisito à existência e exercício dos demais direitos (MORAES, 2015).

Vale ressaltar, a princípio, que, desde meados de 70, a repressão ao contrabando de entorpecentes, objetiva a redução da oferta destes produtos. Além disto, estipulou-se várias ferramentas para desestimular o uso de drogas ilícitas, sendo inclusive uma delas a prisão dos usuários. No entanto, o que se observa é um consumo cada vez maior de drogas e o fortalecimento do tráfico mundial, principalmente, na América Latina (AKISASKI, 2019).

Sob este ponto de vista, é necessário apontar a estimativa de que 90% dos registros de tráfego aéreo nesta região estavam ligados ao tráfico de drogas. Em seguida, diante da regulamentação da Lei do Abate, esta média caiu cerca de 30% e nenhum avião sequer foi abatido (SCOLESE, 2014).

Ainda, no ano de 1998, a Lei nº 9.614 modificou o referente parágrafo 2º do Artigo 303 do CBA (Lei nº 7.565/86), determinando que aeronaves que fossem hostis pudessem ser abatidas, caso as mesmas não sejam detidas e seguindo o previsto nos incisos do mesmo (BRASIL, 2004).

Embora, houvesse uma disposição no Ordenamento Jurídico, foi apenas em 2004, através do Decreto 5.144, de 16 de julho de 2004, diante da vigência do governo de Luís Inácio Lula da Silva, que os parágrafos 1º, 2º e 3º do artigo supracitado foram regulamentados. Deste modo, definiu-se, o que seria uma aeronave hostil, bem como, determinou-se o que é a medida de destruição previstas nestes parágrafos, estabelecendo o procedimento a ser adotada por determinada efetivação (AKISASKI, 2019).

Estas aeronaves hostis, suspeitos de envolvimento em narcotráfico, serão submetidas ao tratamento do art. 5º do Decreto 5.144/04, ressaltando-se que só será permitida esta medida em último caso, quando todas as medidas anteriores, não tenham colocado em risco a vida humana, ou seja, que não obtiveram êxito (BRASIL, 2004).

Por conseguinte, nota-se, desta forma, que há uma série de exigências para a execução da medida de destruição, que não se refere a uma ação arbitrária e excessiva para a qual, se porventura for além do regular, havendo punição conforme prevê o parágrafo 3º do Art. 303 da Lei nº 7565/86, porém se trata de um mecanismo utilizado apenas em último caso e por profissionais qualificados, seguindo o vigente em lei (BRASIL, 2004).

CAPÍTULO II – O TRÁFICO INTERNACIONAL DE DROGAS NO BRASIL POR VIAS AÉREAS

O presente capítulo irá abordar a respeito do tráfico de drogas, que se trata de um problema mundial. Atualmente, inúmeras nações gastam expressivas somas no combate a este crime. Esses esforços são decorrentes de convenções e acordos firmados na esfera internacional. Assim, o tráfico de drogas internacional se faz como um tema moderno e instigante.

Deste modo, esse capítulo busca ressaltar como vem ocorrendo o enfrentamento do tráfico aéreo, além de abordar sobre a participação do Brasil como rota do tráfico internacional e ainda sobre a necessidade de implantar um sistema de vigilância na Amazônia para seja possível reduzir as mazelas sociais derivadas da disseminação exacerbada da traficância no território brasileiro.

2.1 A política de enfrentamento ao tráfico por vias aéreas

O tráfico aéreo é um problema nacional e internacional, que causa diversos problemas à segurança das nações. Assim, para facilitar o enfrentamento desses problemas é necessário que haja uma cooperação com ações integradas que envolvam órgãos estatais, como às policiais e os representantes do Ministério Público, facilitando assim a contenção da traficância de entorpecentes e de seus

mercados consumidores. As ações coordenadas têm maior chance de êxito que a adoção de medidas isoladas, para combater o tráfico é preciso mapear suas rotas e dividir a responsabilidade entre as nações produtoras, utilizadas como rota de distribuição e destinatárias das drogas (AMORIM, 2012).

Em geral, as organizações criminosas de atuação internacional somente serão freadas em seus objetivos se houver a criação de mecanismos de cooperação entre as nações prejudicadas pela traficância de entorpecentes. Não se pode esquecer que o tráfico de drogas é associado a outros delitos penais de considerável relevância, como o tráfico de armas e a lavagem de dinheiro (CARDOSO, 2019).

A criação de políticas públicas específicas de combate ao tráfico de drogas e aos demais delitos decorrentes dessa prática ainda são uma realidade distante, todavia trata-se de um desejo conjunto de que as legislações internacionais caminhem para o objetivo comum de esgotar o tráfico internacional de drogas e a criminalidade (AMORIM, 2012).

Um dos métodos de enfrentamento do tráfico aéreo internacional é a realização de fiscalização das fronteiras, pois em razão do tamanho da área a ser fiscalizada e de suas peculiaridades ambientais, são utilizados helicópteros de ataque, caças da força aérea e veículos aéreos não tripulados para o transporte das drogas. Desse modo, os veículos aéreos não tripulados são equipados com câmeras de alta definição que fazem gravação em cores ou por sensores infravermelhos em modo noturno, a fim de facilitar a fiscalização eficiente do local sem pôr em risco vidas humanas (SIQUEIRA, 2017).

Nas fronteiras, na área do tráfico de drogas utilizam-se armamentos pesados contra a polícia e a fiscalização aérea, sendo assim é comum que procurem por áreas clandestinas para pousar. Todavia, as ordens para decolagem, rota e pouso são emitidas por computador de dentro de uma central de comando, deste modo pode-se identificar quais pistas clandestinas são utilizadas no tráfico e transporte de drogas (SIQUEIRA, 2017).

Assim, após a identificação dessas pistas clandestinas, inicia-se a ação da Força Aérea que lançam bombas com a finalidade de destruir esses locais. Logo, o objetivo das forças armadas e da fiscalização é apreender e reduzir a atuação das organizações criminosas e transmitir à sociedade a sensação de tranquilidade e segurança (CARDOSO, 2019).

O tráfico internacional é o principal caminho de entrada de drogas no Brasil, uma vez que o território nacional é rota para o continente europeu. Assim, o tráfico de drogas que se consuma no território nacional pode ser apenas mais um elo de um planejamento realizado em outro país que lucra com a traficância. Por vezes, o tráfico de drogas existente, no Brasil, é apenas o resultado dessa cadeia ordenada de criminalidade (CARDOSO, 2019).

De forma semelhante, o enfrentamento do tráfico de drogas, no âmbito nacional isolado, não pode ser visto como uma solução eficaz para combater a esse tipo de delito. Pois, para enfrentar essas organizações, o Estado precisa de novas estratégias de ação, juntamente com um trabalho de repressão, com políticas mais restritivas em relação à disseminação das drogas (TÁVORA, 2016).

É importante ressaltar que embora a privação da liberdade humana deva ser submetida a um tratamento que atenda ao conceito universal da dignidade humana, nas prisões nacionais, essa condição não se realiza. Mesmo assim, a liberdade do pequeno traficante não é uma política adequada ao combate ao tráfico de drogas, uma vez que sua atuação serve para fortalecer a grande traficância e a disseminação das drogas (AMORIM, 2012).

Um dos caminhos que poderiam ter maior eficácia no combate às drogas é a cooperação internacional, ou seja, é importante que haja a participação da Organização dos Estados Americanos – OEA, da União de Nações Sul-Americanas – UNASUL, do Mercado Comum do Sul – MERCOSUL e da Organização das Nações Unidas – ONU, que visam a integração regional, para que a cooperação promova o desenvolvimento das nações (MERCOSUL, 2015).

É importante promover ações que visem ao fortalecimento político e democrático do bloco e à defesa e à segurança das nações por meio da participação cidadã e da luta contra o terrorismo, a corrupção, o tráfico (de pessoas, armas e drogas), o crime organizado e a proliferação de armas nucleares (TÁVORA, 2016).

Como visto, existem ferramentas para a atuação da segurança em âmbito internacional, a questão a ser decidida é como fazer uso destas para combater o tráfico de drogas. Assim, a política externa funciona como um instrumento de prevenção primário, pois suas ações geram grande impacto no âmbito interno das nações, fomentando a cooperação entre as polícias, com maior destaque para o serviço de inteligência (MERCOSUL, 2015).

Sendo assim, diante dos fatos anteriormente narrados, o tráfico de drogas só serão contidas se houver uma atuação eficiente em dimensão internacional, através da criação de estratégias, uso da investigação policial, ferramentas tecnológicas, agindo de forma cooperada com todos os países envolvidos, além de reforçar a efetividade das leis (ONU, 2017).

2.20 Brasil como rota de tráfico internacional

O Brasil é o segundo maior consumidor de cocaína no mundo e pode ser visto ainda como o maior consumidor de produtos originados pela base da cocaína, como por exemplo o crack. Todavia, mesmo com o comprometido no combate ao tráfico de drogas, ainda não tem a capacidade necessária para reduzir ou até mesmo paralisar o fluxo de narcóticos ilegais através de suas fronteiras (ALMEIDA, 2017).

Ao ressaltarmos sobre os problemas decorrentes do tráfico de drogas, é fundamental que o Brasil tenha a responsabilidade, o controle e responsabilização em torno das violações à segurança pública, pois adentram a uma esfera muito maior que é a segurança nacional e a destruição de vidas humanas (DUNCAN et al., 2005).

A organização do tráfico de cocaína une as escalas locais, regionais, do território nacional, até a escala global, e o faz de forma interativa. Existem efeitos notáveis na interpenetração entre segurança interna e segurança internacional e suas consequências para o papel das Forças Armadas. Estas estão sendo pressionadas a modificar suas políticas territoriais de vigilância e a exercer o papel de polícia em lugar de se limitar à função constitucional de defesa do território e na classificação do que é considerado legal e/ou ilegal (VARGAS MEZA, 2005).

Existem novas rotas que atuam por meio de operações transnacionais. Isto é, a cocaína é transportada através da Venezuela até o Sudeste do Brasil. Pode-se ressaltar ainda, outra rota já identificada também é feita por operação triangular: Colômbia – Brasil – Suriname. No entanto, desde 2006, devido à crise da Infraero, o órgão do Ministério da Aeronáutica que controla o espaço aéreo brasileiro, suspendeu o controle de voo em baixa altitude, facilitando assim o uso de avionetas para o transporte de cocaína (ALMEIDA, 2017).

O tráfico de drogas utiliza tanto rotas marítimas quanto aéreas para chegar à América Latina. Existem suspeitas do envolvimento de policiais, burocratas e políticos no tráfico e contrabando de narcóticos, dificultando assim a identificação das pessoas envolvidas. Em consequência, os portos amazônicos são utilizados para a entrada e saída de precursores químicos, da pasta base e da cocaína (MACHADO, 2003).

Não há como negar a interiorização das drogas e dos produtos químicos controlados. Os desvios de produtos de centenas de pequenas e grandes indústrias nacionais e estrangeiras espalhadas por todo o continente são comuns. Apenas pelo ar os serviços de informação da FAB constataram que entre Paraguai, Brasil e Argentina a média seja de aproximadamente 40 voos irregulares por dia (GALDURÓZ, 2006).

Não é possível controlar a bagagem nas rotas internas no Brasil, devido a isso as companhias aéreas regionais e nacionais, empresas de ônibus, trens, podem ser usadas por narcotraficantes para o transporte de pequenas e grandes quantidades de químicos e drogas. Como se constata, a rota das drogas não tem

obstáculos geográficos. Ela está na selva, nos cerrados, em grandes ou pequenas cidades (DUNCAN et al., 2005).

Pode-se ressaltar que no Brasil, a vigilância aérea de superfície é quase inexistente. Deste modo, a Amazônia toda conta com poucos radares, e esses radares acobertam somente os aeroportos das capitais. Portanto, constata-se a falta de sensores de comunicação, pois sem estes as transmissões clandestinas continuam livres e a serviço do narcotráfico em praticamente todos os países amazônicos (PIEDRAFITA; AQUINO, 2006).

A disseminação do uso de drogas naturais e sintéticas, particularmente a cocaína e seus derivados, entre as camadas sociais mais pobres, comprova a ausência de políticas efetivas de prevenção, controle e repressão ao uso e ao abuso de drogas. Do mesmo modo, a atuação dos órgãos de repressão ao tráfico não tem conseguido conter internamente a expansão das drogas (GALDURÓZ, 2006).

Por fim, devido à ausência de controle do espaço aéreo no Norte e no Nordeste do País, a urbanização desordenada, a desestruturação da família, o esgarçamento do tecido social, a escassa presença das forças militares nas áreas de fronteira, as características geográficas refletidas na grande extensão do território, somadas às clivagens socioculturais, cultura política clientelista e corrupta, comprovam a complexidade do universo das drogas. Indicam o quanto é difícil a implementação de política eficaz de combate às drogas no Brasil (MACHADO, 2003).

2.3 Os avanços obtidos com o advento da implantação do sistema de vigilância na Amazônia

A Força Aérea Brasileira realiza operações por todo o território nacional, operações aéreas, terrestres, manobras e torneios de aviação, entre outros, todos com objetivo principal de treinar suas tropas e testar equipamentos para mantê-los sempre preparados para um possível conflito (ZAIA, 2012).

A decisão estratégica com maior efeito territorial foi a que determinou que a segurança da região Amazônica fosse prioridade das Forças Armadas. O Comando Militar da Amazônia (com sede em Manaus) tornou-se um dos mais ativos e importantes do Exército. A mobilização das FARC (Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia) em direção à fronteira oriental da Colômbia, houve o maior remanejamento de tropas no Brasil desde 1870 (CERON, 2012).

Embora os militares considerem a ação guerrilheira uma ameaça à estabilidade política da zona de fronteira amazônica, a posição do país permanece contrária às tentativas de participar de operações de alcance hemisférico. Visando ampliar a área de atuação do PCN na região Amazônica ao leste, até a foz do rio Amazonas, e até Rondônia a oeste (Lei 10.835/2004). De acordo com as verbas destinadas fortaleceram o papel social das Forças Armadas, por meio do apoio às populações locais com obras de infraestrutura, escolas e treinamento (BELLINTANI; LIRA, 2014).

Os principais documentos oficiais da Defesa Nacional brasileira são: a Política Nacional de Defesa (PND), a Estratégia Nacional de Defesa (END), e o Livro Branco da Defesa Nacional (LBDN). Deste modo, a Política Nacional de Defesa (PND) foi elaborada ainda no governo de Fernando Henrique Cardoso, mas foi oficialmente lançada em 2012 (PADILHA; 2014).

Trata-se de um documento oficial brasileiro de alto nível do planejamento de ações destinados à Defesa Nacional, de caráter multilateral, que põe a Defesa como uma questão política de Estado e não apenas de governo. Conceitua Defesa Nacional como o conjunto de medidas e ações do Estado, com ênfase no campo militar, para a defesa do território, da soberania e dos interesses nacionais contra as ameaças preponderantemente externas, potenciais ou manifestas (ZAIA, 2012).

A chamada PND, ilustra um cenário internacional iniciado com o fim da Guerra Fria (1945-1989) - período em que os Estados Unidos e a União Soviética disputam a hegemonia política, econômica e militar no mundo - que diminui o grau de previsibilidade das Relações Internacionais (SORJ; MACHADO, 2005).

Em contexto geral as fronteiras continuam a ser motivo de litígio, assim como as assimetrias de poder podem produzir tensões e instabilidades indesejáveis para a paz. E ainda, a exclusão socioeconômica e política de uma grande parcela da população no mundo pode vir a configurar conflitos. Já no âmbito regional, a PND põe a região (Amazônica e Atlântico Sul) como relativamente pacífica, livre de armas nucleares e longe dos focos mundiais de tensão (DEFESANET, 2011).

Além disso, a integração regional e a democracia consolidada tendem a aumentar a confiança mútua. Alguns fatores são postos como contribuintes para a consolidação a Zona de paz e cooperação do Atlântico Sul, como: o fortalecimento dos processos de integração, o estreitamento entre os países amazônicos no âmbito da Organização do Tratado de Cooperação Amazônica e a cooperação Sul-Sul (SORJ; MACHADO, 2005).

De modo geral, a PND prioriza a Amazônia devido suas riquezas minerais e de biodiversidade, é foco da atenção internacional. Porém, a presença do Estado e a vivificação das fronteiras são apontadas como dificuldades, entre outras coisas, devido à baixa densidade demográfica e as longas distâncias (BELLINTANI; LIRA, 2014).

Para entender o espaço aéreo amazônico, é necessário seguir três pontos importantes da PND, sendo: a priorização, num contexto nacional, da defesa da Amazônia, em um contexto setorial prioritário, o controle do espaço aéreo e a sua boa articulação com os países vizinhos, assim como o desenvolvimento de nossa capacitação aeroespacial, e priorizar a defesa do Estado as zonas de instabilidade e de ilícitos transnacionais, de modo a preservar os interesses nacionais, a soberania e a independência (CERON, 2012).

Devido à grande visibilidade da região amazônica e por ser prioridade da defesa nacional, deve-se utilizar os mecanismos técnicos de controle aéreo que fazem a vigilância, pela proximidade com áreas de instabilidade política e redes transnacionais de tráfico de drogas e outros (DEFESANET, 2011).

Pode-se destacar como competências exclusivas da FAB, a promoção da navegação aérea segura, abastecer e atuar na infraestrutura aeroespacial, aeronáutica e aeroportuária sob sua responsabilidade, além de operar o Correio Aéreo Nacional e cooperar com órgãos federais de repressão dos delitos que envolvam o uso do espaço aéreo e áreas aeroportuárias, oferecendo apoio logístico, inteligência, comunicação e instruções (LORCH; 2000).

O Sistema de Vigilância da Amazônia - Sivam tem condições de proporcionar a aquisição, produção e veiculação de dados e informações seguras que podem ser disponibilizados em tempo capaz, para permitir a articulação dos órgãos governamentais e de outras instituições envolvidos em programas de desenvolvimento, controle e fiscalização da Região Amazônica. Com isso, pretende-se evitar a duplicação de esforços e recursos, através de programas próprios, executados de forma integrada e adequados às condições regionais (BELLINTANI; LIRA, 2014).

As informações geradas pelo Sivam auxiliam nas organizações governamentais e outros usuários na execução das seguintes atividades: proteção do meio-ambiente, controle da ocupação e do uso da terra, zoneamento ecológico e econômico, atualização cartográfica, prevenção e controle de endemias, previsão do tempo, proteção das populações indígenas, vigilância e controle das fronteiras, monitoração da navegação fluvial e de queimadas, identificação e combate às atividades ilegais, tráfico de drogas, monitoração e controle do tráfego aéreo (PADILHA; 2014).

A defesa e controle do espaço aéreo e de superfície, o Sivam está ligando a região amazônica ao sistema de controle do espaço aéreo feito pela rede do Sisdacta (Sistema Integrado de Defesa Aérea e Controle do Tráfego Aéreo) permitindo, assim, detectar e guiar aeronaves em perigo ou acidentadas, vigiar as fronteiras e buscar, identificar e monitorar o tráfego aéreo na Amazônia (LORCH; 2000).

Como já explicitado anteriormente, uma característica importante da vigilância territorial do Sivam é que, além das atribuições aéreas, ela também incide

sobre a superfície, dessa forma, habilitando o Sivam para a localização de cultivos ilegais, identificação e localização de centros de armazenamento de drogas, localização de pistas de pouso clandestinas entre outras (SORJ; MACHADO, 2005).

Para tanto, o sistema utiliza dados gerados por uma complexa infraestrutura tecnológica, composta por subsistemas integrados de sensoriamento remoto, radares, estações meteorológicas e plataformas de coletas de dados, instalada na região. Graças a esse aparato, o Sistema de Proteção da Amazônia é capaz de promover o completo monitoramento da região e produzir informações em tempo próximo do real (MOREIRA, 2004).

O controle aéreo é capaz de fornecer dados de inteligência precisos, em tempo real, sobre aeronaves voando à baixa altitude, pode ainda desempenhar missões de comando e controle, inteligência de sinais e comunicações, controle e vigilância de fronteiras, vigilância marítima, coordenação de operações de busca e salvamento e gerenciamento de espaço aéreo (DEFESANET, 2011).

Os equipamentos de última geração contam com radares planares Ericsson que são dotadas de capacidade autônoma de vigilância e de controle e monitoração do eletromagnética de comunicações e das interferências de rádios que operam fora das especificações autorizadas, auxiliando na detecção de atividades ilícitas. Além das tarefas de alarme aéreo antecipado, o radar Ericsson é igualmente eficaz na realização de missões como vigilância e controle aéreo de fronteiras, controle de vetores de interceptação, gerenciamento de espaço aéreo e vigilância marítima (SORJ; MACHADO, 2005).

CAPÍTULO III – A EFETIVAÇÃO DA LEI 9.614, DE 05 DE MARÇO DE 1998

O presente capítulo irá tecer considerações acerca da Lei 9.614/98 que alterou o Código Brasileiro de Aeronáutica, instituindo o denominado “tiro de abate”. Que objetivavam abater aeronaves que entram no espaço aéreo brasileiro sem identificação, que após os procedimentos necessários venham a ser consideradas hostis ao Estado. Assim, fica evidente que essa referida lei contribui para o controle do tráfico de drogas internacional.

Deste modo, esse capítulo busca ressaltar como e quando se viu necessário implantar essa lei, bem como a mesma é precedida, quais os procedimentos cabíveis e ainda como define-se a necessidade do tiro de abate. Será abordado ainda sobre a referida lei sob o entendimento doutrinário e jurisprudencial.

3.1 A efetividade da Lei 9.614/98 no processo de enfrentamento do tráfico

O advento da Lei nº 9.614/98 e do Decreto nº 5.144/04 estabeleceu medidas para evitar que aeronaves hostis, supostamente usadas para o tráfico de drogas, entrem no espaço aéreo brasileiro. Dentre essas medidas está a possibilidade de destruição da aeronave em pleno voo, caso as tentativas de intimidação e apreensão se demonstrem infrutíferas. Pois, até o ano de 1998, não existiam hipóteses de interceptação de aeronaves com fins ilícitos no ordenamento jurídico brasileiro, assim as aeronaves circulavam livremente pelas fronteiras brasileiras sem qualquer tipo de identificação e nada podia ser feito (BRASIL, 2015).

Conforme o disposto no artigo 11 do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), o Brasil exerce soberania sobre o espaço aéreo e marítimo no limite do seu território. Isto é, as Forças Armadas são livres para defender seu território contra invasores para garantia da segurança nacional, sob qualquer circunstância (SARLET, 2009).

Nesse contexto, tornou-se primordial a inclusão do § 2º no artigo 303 do CBA, pela Lei nº 9.614/98, que traz que a aeronave poderá ser detida por autoridades aeronáuticas, fazendárias ou da Polícia Federal, nos respectivos 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. [...]
- § 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 (BRASIL, 2015).

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 (CAMPOS, 2004).

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 a prisão (FERRAJOLI, 2002).

Todavia, apenas seis anos depois que entrou em vigor a lei do tiro de destruição, e houve assim a regulamentação dos procedimentos, através da publicação do Decreto nº 5.144/2004, onde esclareceu os termos “meios coercitivos”, “aeronave hostil” e “medida de destruição” que estavam dispostos no § 2º do artigo 303 do CBA (CUNHA *et al.*, 2015).

A Força Aérea Brasileira, considera suspeita qualquer aeronave civil ou militar, que adentre o território nacional sem plano de voo estabelecido, em baixa altitude e através de uma rota clandestina. Assim, após identificação da respectiva aeronave suspeita, serão aplicadas gradualmente 3 medidas coercitivas: a averiguação; a intervenção e a persuasão. Deste modo, caso a tripulação da aeronave interceptada se negue a efetuar o pouso em local indicado para averiguação por autoridades federais, desobedecendo as ordens militares, será tomada a medida extrema, o uso do tiro de destruição (BRASIL, 2015).

Esses procedimentos estão dispostos no Código Brasileiro da Aeronáutica – CBA, ICA – 100-12 – Regras do Ar e Serviços de Tráfego Aéreo, Lei 9.614/98 (Tiro de Destruição) e Decreto 5.144/2004. As Medidas de averiguação, se tratam de um procedimento para confirmar a identidade da aeronave suspeita, a fim de vigiar seu comportamento, através do reconhecimento da aeronave à distância, onde os oficiais da FAB realizam uma interceptação discreta, por meio de fotografias e com o auxílio do comando terrestre buscam informações sobre a aeronave, e ainda a confirmação da matrícula da aeronave, onde verifica-se as informações

obtidas com as disponíveis no sistema do Departamento de Aviação Civil (DAC) (MACHADO, 2003).

Por conseguinte, faz-se uma tentativa de comunicação na frequência indicada para a área em que as aeronaves estão sobrevoando. Esta é a primeira tentativa de comunicação, a interrogação via rádio. Caso não obtenha sucesso na primeira medida aplicada, se inicia a aplicação de Medidas de Intervenção, que são quanto todas as tentativas de contato com a aeronave se tornam ineficazes e os oficiais da FAB passam a adotar intervenções, como: ordem de mudança de rota, que será feita por meio de todos os meios possíveis, via rádio ou de sinais visuais e a ordem de pouso obrigatório em local escolhido pela FAB (CORREIA, 2000).

Em complemento, se de fato as ordens de intervenção se mostrem ineficazes e a desobediência aos procedimentos se confirme, é utilizada a Medida de Persuasão, que consiste em utilizar tiros de advertência, sem o intuito de atingir a aeronave, com munição “traçante”, que permite assim a visualização do caminho dos disparos (CORREIA, 2000).

Por fim, ao ser esgotado todos os meios e medidas possíveis e não havendo cooperação da aeronave interceptada, a aeronave será considerada hostil, e estará sujeita ao abate, através da Medida de Destruição, conforme dispõe o Decreto nº 5.144/2004: A ordem final para o tiro de destruição é autorizada pelo Presidente da República, ou por autoridade por ele delegada, conforme o artigo 10 “Fica delegada ao Comandante da Aeronáutica a competência para autorizar a aplicação da medida de destruição” (BRASIL, 2015).

A medida de destruição somente poderá ser executada caso o procedimento não coloque em risco a vida de pessoas inocentes em terra, conforme nos traz os arts. 5º e 6º:

Art. 5º - A medida de destruição consiste no disparo de tiros, feitos pela aeronave de interceptação, com a finalidade de provocar danos e impedir o prosseguimento do voo da aeronave hostil e somente poderá ser utilizada como último recurso e após o cumprimento de todos os procedimentos que previnam a perda de vidas inocentes, no ar ou em terra.

Art. 6º - A medida de destruição terá que obedecer às seguintes condições:

I - emprego dos meios sob controle operacional do Comando de Defesa Aeroespacial Brasileiro - COMDABRA;

II - registro em gravação das comunicações ou imagens da aplicação dos procedimentos;

III - execução por pilotos e controladores de Defesa Aérea qualificados, segundo os padrões estabelecidos pelo COMDABRA;

IV - execução sobre áreas não densamente povoadas e relacionadas com rotas presumivelmente utilizadas para o tráfego de substâncias entorpecentes e drogas afins; e

V - autorização do Presidente da República ou da autoridade por ele delegada (BRASIL, 2015).

A medida também não pode ser considerada desproporcional, já que inexistente medida capaz de apreender uma aeronave em pleno voo, sem que lhe cause danos. Ademais, o objetivo principal é o de impedir o seu prosseguimento, e não causar a morte do agente, que caso se realize, terá acontecido por culpa exclusiva do indivíduo interceptado (FARIAS, 2012).

Logo, ao serem esgotados todos os meios coercitivos legalmente previstos, a aeronave estará sujeita à destruição, ou seja, será atacada, derrubada ou abatida. Vale ressaltar que a medida de destruição, instituída pela Lei 9.614/98, não guarda relação com a pena de morte. Além do mais, essa medida não pode nem ser considerada uma penalidade, pois não se busca, com a sua aplicação, a expiação por crime cometido (CANOTILHO, 2003).

Ao avaliar a lei, percebeu-se que a fase de autorização do tiro de destruição é excepcional e cautelosa, passando por diversas outras fases anteriores de interceptação pacíficas, sendo realizada apenas quando necessária e última medida cabível para se deter a aeronave, visando resguardar assim, frisa-se novamente, a soberania e a segurança nacional (MACHADO, 2003).

No Brasil, o controle de voo é exercido por militares do Ministério da Aeronáutica, através do órgão central, Departamento de Aviação Civil que é o órgão central do Sistema de Aviação Civil, tendo como braço executor da tarefa de controle a Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Voo que expede a maioria dos regulamentos de tráfego aéreo (CUNHA *et al.*, 2015).

Estes órgãos intervêm de diversas formas no controle de voo conforme a posição da aeronave em seu deslocamento e destino, por exemplo, até a decolagem o contato é com o controle de autorização tráfego e controle de solo até próximo à cabeceira da pista, deste ponto em diante, a torre de controle orienta o piloto até que o avião, decolado, atinja determinada altura, passando, então, ao controle de aproximação que serve para controlar a saída até que a aeronave seja controlada pelo centro de controle de área (ACC) (MACHADO, 2003).

3.1.1 A importância da aplicação da Lei 13.491/17 para a confirmação da Lei 9.614/98

Para que seja efetiva a referida e já apresentada Lei do abate, é necessário fazer referência à Lei 13.491/17. Deste modo, esta lei ampliou o rol de crimes militares, albergando agora crimes previstos na legislação penal comum, tanto no Código Penal como na legislação extravagante, os quais aqui classificamos como crimes militares por extensão (GRINOVER, 2002).

Em geral, o crime militar de acordo com Célio Lobão (2011, p. 31) afirma que o:

[...] crime militar é a infração penal prevista na Lei Penal Militar que lesiona bens ou interesses vinculados à destinação constitucional das instituições militares, às suas atribuições legais, ao seu funcionamento, à sua própria existência, no aspecto particular da disciplina, da hierarquia, da proteção à autoridade militar, e ao serviço militar.

É imprescindível ressaltar que a Lei 13.491/17 possui dupla natureza jurídica: penal e processual, de forma que as infrações que ainda não foram processadas ou, que já processadas, mas ainda não possuem sentença de mérito, devem ser imediatamente remetidas para a Justiça Militar, assim como os inquéritos policiais em andamento, respeitado o princípio constitucional da irretroatividade *in pejus* (art. 5º, XL, CF) (ROCHA, 2007).

Com a ampliação do rol de crimes militares, incluiu-se também os crimes exclusivamente previstos na legislação comum (crimes militares por extensão), mas que se tornam militares em face da tipicidade indireta das alíneas do inciso II do art.

9º do CPM, reflexamente promoveu a ampliação da competência da Justiça Militar para essa nova categoria de crimes militares (GRINOVER, 2002).

A referida modificação legislativa, implicou na criação de uma nova categoria de crimes militares, permitindo que doravante classifiquemos os crimes militares, com base no art. 9º do CPM, da seguinte forma:

1) crimes militares próprios, que são previstos exclusivamente no CPM; 2) crimes militares impróprios, aqueles que se encontram dispostos dentro do CPM mas também estão previstos com igual definição na lei penal comum; 3) crimes militares por extensão, que estão previstos fora do CPM, ou seja, exclusivamente na legislação penal comum, mas que se caracterizam como de natureza militar pela tipicidade indireta construída pela conjugação do tipo penal comum com uma das hipóteses do inciso II do art. 9º do COM (BRASIL, 2015).

Do mesmo modo, houve alteração da competência da Justiça Militar da União, especificamente para conhecer dos crimes dolosos contra a vida de civil nas taxativas hipóteses do § 2º do art. 9º do CPM, ou seja, quando o crime ocorrer em decorrência do exercício das atribuições constitucionais e legais das Forças Armadas, os quais abrangem além do homicídio doloso outras figuras típicas contra a vida de civil e que passam, agora, a ser de competência da Justiça Militar da União (JMU) (SARAIVA, 2009).

Ademais, o Código Penal Militar, responsável por enumerar as circunstâncias definidoras do crime militar, foi recentemente alterado pela Lei nº 13.491, de 13 de outubro de 2017 (SARAIVA, 2009).

As novas mudanças estabelecem um alargamento da competência das justiças militares da União e dos Estados, bem como, por consequência, da atribuição da polícia judiciária militar, visando adequar a legislação penal à realidade brasileira, na qual se apercebe cada vez mais frequente o emprego das Forças Armadas em operações de garantia da lei e da ordem, dentre outras (ROCHA, 2007).

Em suma, a motivação da alteração legislativa operada pela Lei nº 13.491/2017 foi regular a competência para julgamento de crimes praticados por militares federais durante a execução de missões de garantia da lei e da ordem, entre outras na área da segurança pública e da segurança nacional. Contudo, ao dar nova definição ao crime militar, alterou também a competência das Justiças Militares dos Estados, e aqui reside o móvel da presente reflexão (LOBÃO, 2001).

Dessa forma, o critério adotado no Brasil para a configuração do crime militar foi, na verdade, o *ratione legis*, isto é, crime militar é aquele delineado como tal na lei penal militar. Esse, a propósito, é o critério eleito desde a Constituição de 1946 e foi mantido na atual Carta Magna, evidenciado em seus artigos 124 e 125, §4º. Perceptível, é claro, que a lei penal militar se utiliza dos critérios antes enumerados para eleger pontualmente em que situações uma conduta será considerada crime militar (SARAIVA, 2009).

3.2 Entendimentos Doutrinários

A referida lei 9.614 de março de 1998, conhecida como lei do abate, cuja redação é bem clara ao dispor sobre a possibilidade de uma aeronave, que seja considerada hostil, ser abatida, ou seja, derrubada em pleno voo. Assim dispõe a lei:

CAPÍTULO I V Da Detenção, Interdição e Apreensão de Aeronave:
Art. 303. A aeronave poderá ser detida por autoridades aeronáuticas, fazendárias ou da Polícia Federal, nos seguintes casos: § 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 - incluído pela Lei nº 9.614, de 1998 (BRASIL, 2015, *online*).

Neste sentido, é indissociável a execução sumária das pessoas que estejam a bordo da referida aeronave considerada hostil, que ingresse no espaço brasileiro, seja ele jurídico ou físico, ou seja, a pena de morte sumária sem o devido julgamento, ainda que o país não esteja em estado de guerra, única possibilidade da pena de morte em nosso ordenamento jurídico previsto na Constituição, o que é flagrantemente inconstitucional (FERRAJOLI, 2002).

Para Luigi Ferrajoli (2002), defende a inconstitucionalidade da Lei do Abate. Pois, adota uma posição frente a destruição de aeronaves que fere, em primeiro lugar, o Princípio da Dignidade da Pessoa Humana, fundamento do Estado Democrático de Direito constante no art. 1º da nossa Carta Magna. O valor da dignidade, como princípio precursor dos demais, pode ser entendido como o absoluto respeito aos direitos fundamentais, assegurando-se condições dignas de existência para todos.

É imprescindível ressaltar, que o desrespeito aos direitos fundamentais, fere os direitos de toda uma população de forma indistinta, fora a edição de um decreto presidencial, no período da copa, que permitiu a derrubada da aeronave hostil, mesmo em áreas muito habitadas, ou seja, pena de morte indireta para as pessoas que fossem atingidas pelos destroços da aeronave abatida (FAGUNDES, 2009).

Em suma, com a finalidade de concluir a ilegalidade da referida lei, é impreterível pontuar o texto de Helena Nunes Campos (2004, p.8), uma vez que previu a destruição de aeronaves “hostis ou suspeitas de tráfico de substâncias entorpecentes e drogas afins”, vale dizer, instituiu, entre nós, a pena de morte por juízo de exceção, implicando, por isso, a violação sistemática de vários princípios constitucionais dispostos na Constituição Federal, artigos 4º e 5º:

a) inviolabilidade da vida (art. 5º, caput); b) proibição da pena de morte em tempo de paz (art. 5º, XLVII, a); c) presunção de inocência (art. 5º, LVII); d) proibição de juízo ou tribunal de exceção (art. 5º, XXXVII, a); e) devido processo legal (art. 5º); f) prevalência dos direitos humanos (art. 4º, II); g) defesa da paz (art. 4º, VI); h) solução pacífica dos conflitos (art. 4º, VII); i) repúdio ao terrorismo (art. 4º, VII); j) legalidade; k) proporcionalidade; l) inviolabilidade da propriedade (art. 5º, caput).

As medidas de destruição, conforme artigo 5º do Decreto, consistem em medidas excepcionais relacionadas ao disparo de tiros, feitos pela aeronave de interceptação, com a finalidade de provocar danos e impedir o prosseguimento do voo da aeronave hostil, e somente poderá ser utilizada como último recurso e após o

cumprimento de todos os procedimentos que previnam a perda de vidas inocentes, no ar ou em terra (GUERRA, 2008).

A medida de segurança apresenta uma clara diferença quanto à pena de morte, uma vez que tem em comum a finalidade e justificativa de aceitação, a de proteção de soberania, podendo o tiro de destruição ser considerado nada mais que uma legítima defesa do Estado ante a uma ameaça (SIQUEIRA, 2017).

Em geral, a Lei do Abate atende às exigências para observância dos preceitos de direito, coerente aos ditames constitucionais e a realidade do entendimento do Estado Brasileiro quanto à preservação de sua soberania e segurança nacional (GUERRA, 2008).

A Interceptação Aérea na qual se refere a Lei 9614/98 se trata de um método coercitivo, e que faculta ao próprio indivíduo interceptado a utilização da medida extrema. Na característica da pena de morte, o objetivo é a morte do indivíduo, e na Interceptação Aérea o objetivo principal é impedir o prosseguimento da aeronave hostil, sem que a morte de seus ocupantes aconteça (FARIAS, 2012).

Conforme Irineu Eduardo Pimentel Saviotti (2010), muitos doutrinadores se posicionaram contra a lei, como Luiz Flávio Gomes, que acredita que a lei é inconstitucional por violar o direito à vida e a proibição de pena de morte. Ricardo Freitas afirma que a lei trata de uma verdadeira execução sumária. O autor ainda destaca o alerta em casos de identificação errônea e execução de inocentes.

Dessa forma, não resta dúvida que os direitos fundamentais e a dignidade da pessoa humana merecem especial peso na ponderação de valores, contudo não pode haver prevalência absoluta sob pena de se incorrer em uma ditadura da dignidade. Ademais, enganam-se os que pretendem ver na ordem para o tiro de destruição a decretação de uma sentença de morte (FAGUNDES, 2009).

No entanto, o procedimento da Lei do Abate não pode ser considerado pena de morte nem por analogia, já que é um direito do Estado de proteger a sua soberania, uma vez que, não se trata de uma pena de morte, mas apenas de

aparelhar um Estado Soberano numa luta importante contra uma superestrutura de tráfico internacional (GUERRA, 2008, p.10).

De acordo com Dalmo de Abreu Dallari (2011), o Estado, titular exclusivo do poder soberano, detém o privilégio de utilizar a força de modo exclusivo em seu território. E que para manter a paz e a ordem, a condição era a centralização do poder coativo nas mãos do Estado, seguindo os pensamentos de Hobbes.

Pode-se concluir que:

[...] pena de morte e tiro de destruição possuem naturezas diferentes, são aplicadas de forma diferente, possuem objetivos diferentes, e consequências diferentes. Em suma: são institutos que não se confundem. Confundir pena de morte com tiro de destruição é incorrer em grave erro. A interceptação aérea prevista na Lei nº 9.614/98 e no Decreto nº 5.144/04 não se confunde com pena de morte (FARIAS, 2012, p. 7-8).

Dessa forma, José Joaquim Gomes Canotilho (2003) ressalta que a lei se justifica ao salvaguardar a soberania do país, principalmente depois das ondas de ataques terroristas ocorridos nos anos anteriores à lei, mas principalmente, objetiva-se uma maior fiscalização por parte do país do espaço aéreo, comumente empregado como rota de voos clandestinos utilizados para o tráfico de drogas.

A Lei nº 9.614/98 não fere o ordenamento jurídico pátrio, e nem está exposta a qualquer tipo de ilegalidade, sendo perfeitamente constitucional, já que condiciona a utilização da medida extrema ao próprio sujeito, eximindo-se de qualquer responsabilidade por sua aplicação, garantindo a efetiva defesa da Segurança Nacional (FARIAS, 2000).

Como posto, a Lei do Abate não se trata apenas de uma tentativa de impedir a entrada de entorpecentes e outros ilícitos no país, mas é também uma forma de garantir a sua Soberania, e conseqüentemente a segurança de sua nação. É inconcebível que a característica do tiro de destruição seja tratada como uma medida desproporcional, e uma afronta à defesa da paz (MELLO, 2007).

A cartilha da Estratégia Nacional de Defesa, (2008, p. 29) nos traz que a índole pacífica do Brasil não elimina a necessidade de assegurar à Força Aérea o domínio de um potencial estratégica. Isto é, o Estado Brasileiro é uma nação pacífica, mas até certo ponto, e caso a Lei nº 9.144/98 deixasse de ser aplicada, o espaço aéreo brasileiro estaria completamente vulnerável a intromissões de qualquer tipo.

A aplicação da Lei nº 9.614/98 pode ser considerada uma legítima defesa à segurança pública, já que protege na medida do possível o direito das pessoas atingidas pela violência oriunda das organizações criminosas:

Ao permitimos a morte de uma pessoa para salvar outra, como na legítima defesa, por que não permitimos a morte de uma pessoa para salvar muitas. Podemos afirmar que esta lei nos protege de uma agressão futura e certa ao bem jurídico e à vida (...). No caso do tráfico de armas e entorpecentes, a lesão futura à bem vida é certa, este é o objetivo final dos produtos e materiais transportados nessas aeronaves (ZANCANARO, 2007).

Em 2014, após 10 anos da regulamentação da “Lei do Abate” por meio do Decreto nº 5.144/2004, o governo brasileiro e o STJ emitiu o Decreto nº 8.265 de 11 de julho de 2014, o qual expandiu a Lei do Abate para grandes eventos, como a Copa do Mundo da FIFA, e as Olimpíadas (PEDRO, 2012).

Entretanto o espaço aéreo das cidades sede dos jogos foi dividido em 3 (três) zonas: Branca, Amarela e Vermelha. Se alguma aeronave não autorizada ultrapassasse a zona vermelha, ela estaria imediatamente sujeita à medida extrema, o tiro de destruição (CUNHA *et al.*, 2015).

Pode-se concluir que no Brasil, admite-se somente uma possibilidade para a aplicação da pena de morte, que seriam para crimes militares cometidos em caso de guerra declarada. Já a pena de morte para crimes comuns está abolida do sistema penal brasileiro desde o fim do Império (LEITE, 2013).

A vedação expressa à pena de morte para crimes comuns está contida na Constituição Federal de 1988, no artigo 5º, inciso XLVII, alínea “a”, que ao

mesmo tempo adiciona à exceção dos crimes militares em época de guerra, remetendo diretamente ao art. 84, XIX, que define as atribuições exclusivas do presidente da república (LEITE, 2013).

Art. 5º - [...] XLVII - não haverá penas: a) de morte, salvo em caso de guerra declarada, nos termos do art. 84, XIX; Art. 84 - Compete privativamente ao Presidente da República: XIX - declarar guerra, no caso de agressão estrangeira, autorizado pelo Congresso Nacional ou referendado por ele, quando ocorrida no intervalo das sessões legislativas, e, nas mesmas condições, decretar, total ou parcialmente, a mobilização nacional (BRASIL, 2015, *online*).

Percebe-se que a Constituição Federal concede aval para a aplicação da pena capital para determinados crimes militares previstos pelo Código Penal Militar, artigo 55, alínea “a”, e que, de acordo com o artigo 56 ainda do Código Penal Militar deverá ser cumprida por fuzilamento (PEDRO, 2012).

Entretanto a sentença que determinar a aplicação da pena de morte deve ser comunicada ao Presidente da República, já que o mesmo pode conceder graça ao condenado, de acordo com o art. 84, XII da Constituição Federal. Pode ainda, em casos excepcionais, a aplicação imediata da pena de morte, quando a pena for imposta em zona de guerra, e exigir o interesse da ordem e da disciplina militar, com exceção deve-se ainda observar os princípios constitucionais da ampla defesa, que atinge não somente a esfera processual (MELLO, 2007).

3.3 Entendimentos Jurisprudenciais

A busca pela conciliação entre segurança jurídica e justiça material tem levado o Poder Judiciário, principalmente o STF a atualizar seus entendimentos a respeito da aplicação da Lei. Conforme aponta Irineu Eduardo Pimentel Saviotti (2010), muitos doutrinadores se posicionaram contra a lei, como Luiz Flávio Gomes, que acredita que a lei é inconstitucional por violar o direito à vida e a proibição de pena de morte. Ricardo Freitas afirma que a lei trata de uma verdadeira execução sumária.

Os direitos fundamentais e a dignidade da pessoa humana merecem especial peso na ponderação de valores, contudo não pode haver prevalência

absoluta sob pena de se incorrer em uma ditadura da dignidade. João Batista Fagundes (2009) corrobora com o entendimento que “enganam-se os que pretendem ver na ordem para o tiro de destruição a decretação de uma sentença de morte.”

Em 2005, na proposta da Ação Direta de Inconstitucionalidade, a ADI 1.00.000.000836/2005-71 encaminhada pela Promotoria Militar de Santa Maria – Rio Grande do Sul. Levantou-se principalmente o Direito de inviolabilidade da vida – art. 5º, caput, bem como a implantação da pena de morte fora das hipóteses constitucionais previstas. Além de outros direitos suscitados pela ADI, como:

Proibição da pena de morte em tempo de paz (art. 5º, XLVII); Presunção de Inocência (art. 5º, LVII); Proibição de juízo ou tribunal de exceção (art. 5º, XXXVII); Devido Processo Legal (art. 5); Prevalência dos direitos humanos (art. 4º, VI); Solução pacífica dos conflitos (art. 4º, VII); Repúdio ao terrorismo (art. 4º, VII); Proporcionalidade (art. 5º); Inviolabilidade da propriedade (art. 5º, caput); e, Legalidade (AMARAL JÚNIOR, 2008, *online*).

Porém, segundo parecer do Procurador Geral de Justiça responsável pela análise do caso, ao indeferir a proposta de ADI, esclarece que a medida estabelecida cumpre esclarecer que a “medida de destruição”, instituída pela L 9.614/98, não guarda relação com a pena de morte. Aliás, sequer pode ser considerada uma penalidade, porquanto não se busca, com a sua aplicação, a expiação por crime cometido. Em realidade, constitui, essencialmente, medida de segurança, externa e excepcional, que só reclama aplicação na hipótese de ineficácia das medidas coercitivas precedentes (AMARAL JÚNIOR, 2008).

É importante frisar que tal medida tem por objetivo a preservação da segurança nacional e a defesa do espaço aéreo brasileiro. Ademais, observa-se que, em que pese todas as controvérsias apontadas, e até a prevalência da soberania em detrimento do direito à vida no caso em concreto, a Lei do Abate ainda vige no país e segue seus comandos normativos de destruição nos casos permitidos por lei, de toda sorte, tem prevalecido a sua constitucionalidade (FAGUNDES, 2009).

O Tribunal Constitucional Federal Alemão, devido à grande repercussão no meio jurídico e social, em 15 de fevereiro de 2006, declarou a lei inconstitucional. Entendeu-se que causar a morte deliberada de pessoas inocentes devido ao abate de aviões viola o direito fundamental à vida, conforme a Lei Fundamental. Bem como, também feriu o princípio da Dignidade da Pessoa Humana, por desrespeitar o bem-estar dos passageiros inocentes a bordo da aeronave. A Corte Constitucional alemã observou, expressamente, que:

Tendo em vista a unidade da Constituição e a defesa da ordem global de valores por ela pretendida, a colisão entre direitos individuais de terceiros e outros valores jurídicos de hierarquia constitucional pode legitimar, em casos excepcionais, a imposição de limitações a direitos individuais não submetidos explicitamente à restrição legal expressa (MENDES, 2002).

Nesse contexto, a Corte, em sua decisão, considerou direitos fundamentais os previstos constitucionalmente. Segundo ela, a nova lei viola estes direitos e garantias, mostra desrespeito as vidas de pessoas inocentes a bordo do avião, considerando os seres humanos apenas uma parte da aeronave. Sob o pretexto de evitar um grande perigo, o estado abandonou essas vidas. A Corte acentua que o seu entendimento seria diferente se não houvesse inocentes a bordo da aeronave (SAVIOTTI, 2010).

De acordo com este entendimento da Suprema Corte Alemã, podemos concluir que se existirem apenas terroristas, o estado poderia derrubar a aeronave. Colabora com nossa ideia de que essas pessoas não são beneficiadas pelo Direito à Vida. Elas não têm este direito, pois se colocaram nessa situação intencionalmente. Elas podem e devem ser responsabilizadas pelo seu comportamento (AMARAL JÚNIOR, 2008).

CONCLUSAO

A finalidade principal deste trabalho foi a constitucionalidade da Lei nº 9.614/98, que inseriu o §2 do artigo 303 do Código Brasileiro de Aeronáutica, permitindo a derrubada de aeronaves que são consideradas hostis, e com ênfase no

dispositivo que fez a sua regulamentação, o Decreto nº 5.144, de 16 de julho de 2004.

No decorrer deste trabalho, tornou-se notável que a Lei nº 9.614/98 é uma escola acertada, uma vez que, não sucumbe à uma tentação da Tirania da Soberania, nem da Tirania da Dignidade Humana, revelando-se como uma escola madura de um Estado Democrático de Direito consolidado. Isto é, a norma é uma verdadeira síntese, que avalia ambos os princípios, preservando-os ao máximo e chega-se a uma conclusão equilibrada, bem como, democrática.

Diante deste contexto, nota-se que este trabalho monográfico não dispôs de um caso específico para uma análise intrínseca sobre o tema. Deste modo, a conclusão se a Lei do Abate nº 9.614/98 e seus decretos regulamentares e constitucionais, ou se na realidade é flagrantemente inconstitucional, tornando-se individual a compreensão de cada leitor deste presente trabalho.

Percebe-se então que a medida do tiro de destruição obedece a padrões rígidos de segurança, a fim de evitar qualquer tipo de erro em sua aplicação, facultando ao indivíduo considerado hostil para que se declare preso, e se renda, sob pena de destruição.

Neste teor, espera-se que esta pesquisa forneça subsídios suficientes para uma compreensão conclusivo quanto à permanência de norma em estudo no ordenamento jurídico pátrio ou da necessidade de ser desenraizada, como também, da continuidade de seus decretos regulamentares.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO-ANAC. **As Liberdades do Ar**. 2017. Disponível em: http://www.anac.gov.br/A_Anac/internacional/acordosinternacionais/6liberdades-do-ar-1/anexo_2_liberdades_do_ar.pdf/. Acesso em: 03 jun. 2020.

AKISAKI, Paulo Henrique. A constitucionalidade da lei do abate no combate ao narcotráfico. **Faculdade de Direito de Vitória**, Vitória, 2019. Disponível em: 191.252.194.60:8080/bitstream/fdv/681/1/Monografia%20-%20Paulo%20Henrique%20Akisaski.pdf/. Acesso em: 03 jun. 2020.

ALMEIDA, Letícia Nunes. **O contrabando e a criminalidade na fronteira brasileira**. Disponível em: <http://www.justica.gov.br/sua-seguranca/seguranca->

publica/analise-e-pesquisa/download/estudos/sjcvolume8/o_contrabando_criminalidade_frenteira_brasileira.pdf/. Acesso em: 02 mar. 2017.

AMARAL JÚNIOR, José Levi Mello do. Análise dos Fundamentos Jurídicos do emprego das Forças Armadas na garantia da lei e da ordem. **Revista de Informação Legislativa. Brasília**, ano 10, n. 180, out/dez 2008. v. 45.

AMORIM, Maria Alice Barros Martins. **A problemática da segurança pública na fronteira Brasil e Bolívia com foco no Estado do Mato Grosso**. Rio de Janeiro: ESG, 2012.

BATISTA, Vinícius Alves; FANTECELLE, Gylliard Matos. A constitucionalidade da lei do abate de aeronaves suspeitas. **Águia Acadêmica – Revista Científica dos Discentes da FENORD**, Belo Horizonte, dez. 2016.

BELLINTANI, A; LIRA, A. **Amazônia: defesa e segurança de região prioritária**. Revista Eletrônica da ANPHLAC, n. 16, p. 6-25, jan./jul. 2014.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**: promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/ConstituicaoCompilado.htm. Acesso em: 03 jun. 2020.

_____. **Decreto n. 5.144, de 16 de julho de 2004. Regulamenta os §§ 1o, 2o e 3o do art. 303 da Lei no 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**. 2004. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5144.htm. Acesso em: 04 fev. 2010.

_____. **Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica**. 1986. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L7565.htm. Acesso em: 03 jun. 2020.

_____. **Lei nº 9.614 de 05 de março de 1998. Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para incluir hipótese destruição de aeronave**. 1986, Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9614.htm. Acesso em: 03 jun. 2020.

CAMPOS, Helena Nunes. **Princípio da proporcionalidade: a ponderação dos direitos fundamentais**. MACKENZIE. Caderno de Pós-Graduação em Direito Político e Econômico São Paulo, v. 4, n. 1, p. 23-32, 2004.

CANOTILHO, José Joaquim Gomes. **Direito constitucional e teoria da constituição**. 7ª Ed. Coimbra: Livraria Almedina, 2003.

CARDOSO, Fernando Henrique. **Guerra às Drogas**. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=EAeJHBYmcUM>. 2019. Acesso em: 10 mar. 2017.

CERON, A. **Informação e Política de Defesa: o debate da Defesa no Brasil após 1988**. 2012. 110p. Dissertação (Mestrado em Administração e Ciências Contábeis) – Faculdade de Administração e Ciências Contábeis, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012.

COELHO JÚNIOR, Fernando Gonçalves. **CONGRUÊNCIA CONSTITUCIONAL DA LEI DO TIRO DE DESTRUIÇÃO E BREVES ASPECTOS DE COOPERAÇÃO EM DEFESA AÉREA ENTRE OS ESTADOS BRASILEIRO E COLOMBIANO**. 2013. (Apresentação de Trabalho/Congresso). <http://jaimealbertoangel.com/images/librospdf/Estudios-sobre-constitucionalismo-y-democracia.pdf>. Acesso em: 03 jun. 2020.

CORREIA, José Aparecido. Pena de morte em vôo (Lei 9614/98). **Revista Jus Navigandi**, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 5, n. 42, 1 jun. 2000. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/981/>. Acesso em: 7 out. 2020.

CUNHA, Daniel Galo Carli Mariano da; GONÇALVES, Jéssica Rúbia; SANTOS, Kelly Cristina Rodrigues dos; SANTOS JÚNIOR, Messias Borges dos. **Proteção das fronteiras e a lei do tiro de destruição**. 2015. Disponível em: http://www.defesa.gov.br/arquivos/ensino_e_pesquisa/defesa_academia/cadn/artigos/xii_cadn/protecao_das_fronteras.pdf. Acesso em 20 set. 2020.

DALLARI, Dalmo de Abreu. **Elementos de Teoria Geral do Estado**. 30 ed. São Paulo: Saraiva, 2011.

DEFESANET. **Caça da FAB intercepta, faz tiro de aviso e obriga o pouso de avião com cocaína em Rondônia**. Brasília, 18 nov 2011. Disponível em <http://www.defesanet.com.br/seguranca/noticia/3606/caca-da-fab-intercepta--faztiro-de-aviso-e-obriga-o-pouso-de-aviao-com-cocaina-em-rondonia/>. Acesso em: 21 ago 2020.

DEFESANET. **Caça da FAB intercepta, faz tiro de aviso e obriga o pouso de avião com cocaína em Rondônia**. Brasília, 18 nov 2011. Disponível em <http://www.defesanet.com.br/seguranca/noticia/3606/caca-da-fab-intercepta--faztiro-de-aviso-e-obriga-o-pouso-de-aviao-com-cocaina-em-rondonia>. Acesso em: 21 ago 2020 às 10:14.

DUNCAN, G et al. **Narcotráfico en Colombia. Economía y Violência**. Bogotá: Fundación Seguridad & Democracia. 2005. Disponível em: <www.seguridadydemocracia.org/>.

Estratégia Nacional de Defesa. 2008. Disponível em: http://www.defesa.gov.br/projetosweb/estrategia/arquivos/estrategia_defesa_nacional_portugues.pdf. Acesso em 05 out. 2020.

FAGUNDES, João Batista. **Impropriedades do decreto nº 5.144, de 16/07/2004 - tiro de abate**. Revista Aeronáutica / Clube da Aeronáutica, n. 267, p.28-32, dez./fev., 2009.

FARIAS, Edilsom Pereira de. **Colisão de direitos**. 2. ed. atual. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris Editor, 2000.

FARIAS, Andrew; SOUSA, Afonso Farias de. **A Interceptação Aérea e o Abate de Aeronaves: Aspectos Constitucionais e Penais**. Disponível em: <http://docplayer.com.br/35548859-Ainterceptacao-aerea-e-o-abate-de-aeronaves-aspectos-constitucionais-e-penais.html>. Acesso em: 03 jun. 2020.

FARINON, Diego Alceu. A (IN) constitucionalidade da Lei do Abate. **Faculdades Integradas**, Presidente Prudente, 2012. Disponível em:

<http://intertemas.toledoprudente.edu.br/index.php/Direito/article/view/3112/>. Acesso em: 03 jun. 2020.

FERRAJOLI, Luigi. **A soberania no mundo moderno**. São Paulo: Martins Fortes, 2002.

FORÇA AÉREA BRASILEIRA - FAB. **Centro De Comunicação Social Da Aeronáutica. Entenda A Lei Do Tiro De Destruição**. Disponível em: <http://www.Reservaer.Com.Br/Legislacao/Leidoabate/Entenda-Leidoabate.Htm>. Acesso em: 03 jun. 2020.

GALDURÓZ, José Carlos F. **A epidemiologia da cocaína no Brasil**. Mimeo, 2006.

GRINOVER, Ada Pellegrini. **Juizados especiais criminais**. São Paulo, Revista dos Tribunais, 2002.

GUERRA, Guilherme Paes. **A lei que autoriza o abate de aeronaves frente aos direitos fundamentais**. 2008. Monografia (graduação em Direito). Presidente Prudente: Faculdades Integradas Antônio Eufrásio de Toledo, 2008. Disponível em: <http://intertemas.unitoledo.br/revista/index.php/Juridica/article/viewFile/781/756>. Acesso em 06 out 2020.

LEITE, Arypson Silva. Impossibilidade constitucional de implantação da pena de morte no Brasil para os crimes comuns. In: **Revista Âmbito Jurídico**. Rio Grande, XV, n. 102, jul. 2012. Disponível em: http://www.ambitojuridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=12002>. Acesso em 05 out 2020.

LOBÃO, Célio. **Comentários ao código penal militar: parte geral**. Rio de Janeiro, Forense. v.1, 2011.

LORCH, C. **Do CAN ao SIVAM: a FAB na Amazônia**. Rio de Janeiro: Aerospace Marketing e Publicidade Ltda. 2000.

MACHADO, Lia Osorio. **Região, cidades e redes ilegais**. Geografias alternativas na Amazônia SulAmericana. In: GONÇALVES, M. F. (Org.). **Regiões e cidades, cidades nas regiões**. São Paulo: Ed. Unesp, 2003. p. 695-707.

MELLO, Celso Duvivier de Albuquerque. **Curso de direito internacional público**. 15 ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2007.

MENDES, Gilmar Ferreira. Os direitos individuais e suas limitações: breves reflexões. In: MENDES, Gilmar Ferreira. **Hermenêutica constitucional e direitos fundamentais**. Brasília: Brasília Jurídica, 2002.

MERCOSUL. **Reunião especializada para a repressão ao tráfico de drogas**. 2015. Disponível em: <http://www.mercosul.gov.br/coordenadores-nacionais/grupo-mercado-comum-gmc/reunioes-especializadas>. 2015. Acesso em: 02 ago. 2020.

MINISTÉRIO DA DEFESA. **Departamento de Controle Aéreo**. 2010. Disponível em: <http://www.decea.gov.br/unidades/cindacta-iv/> Acesso em: 05 fev. 2010.

MORAES, Alexandre. **Direito Constitucional**. 31º Ed. São Paulo: Atlas, 2015.

MOREIRA, K. **A percepção de ameaça na política de defesa brasileira no pós Guerra Fria**. 2004. 119p. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais) -

Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais, Universidade de Brasília, Brasília, 2004.

ONU. **Guia de boas práticas luta contra o tráfico de drogas português**. 2017. Disponível em: <http://www.mpf.mp.br/atuacao-tematica/sci/dados-da-atuacao/publicacoes/docs/guia-de-boas-praticas-luta-contra-o-traffic-de-drogas-portugues>. Acesso em: 22 ago. 2020.

PADILHA, L. **Saiba mais sobre o emprego do caça A-29 Super Tucano, utilizado pela FAB**. Disponível em: <http://www.defesaaereanaval.com.br/?p=5252>. Acesso em: 21 ago. de 2020.

PEDRO, Fábio Anderson de Freitas. A inconstitucionalidade da "Lei do Tiro de Destruição". **Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial**. 2012. Disponível em <http://www.sbda.org.br/revista/Anterior/1781.htm>. Acesso em 09 out. 2020.

PIEDRAFITA, Marcelo; AQUINO, Terri Vale de. **Geopolítica nas fronteiras acreanas com o Peru e os povos indígenas**. 2006. Documento em versão eletrônica.

QUEIROZ, Paulo. **Ensaio Direito, Política e Religião**. 3ª Ed. Editora Jus Podivm, 2017.

RIBEIRO, Cássio Garcia. Desenvolvimento tecnológico nacional: o caso KC-390. 2017. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/8953/1/Desenvolvimento%20tecnológico.pdf>. Acesso em: 03 jun. 2020.

ROCHA, Fernando A. N. G.. (2007), **Tribunal do Júri na Justiça Militar Estadual**. Disponível em: <http://jusmilitaris.com.br/sistema/arquivos/doutrinas/juri.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2017.

SANTOS, Nilton José dos. A (IN) constitucionalidade da “lei do abate”: soberania e exceção no estado democrático de direito. **Uniceub**, Brasília, 2018. Disponível em: <https://repositorio.uniceub.br/jspui/bitstream/235/12506/1/21490722%20Nilton%20Santos.pdf>. Acesso em: 03 jun. 2020.

SARAIVA, Alexandre José de Barros Leal. (2009), **Código penal militar comentado**: artigo por artigo: parte geral. 2. ed. rev. e atual., São Paulo, Método.

SARLET, Ingo Wolfgang. **Dignidade da Pessoa Humana e Direitos Fundamentais na Constituição de 1988**. 7 ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, ed. 2009.

SAVIOTTI, Irineu Eduardo Pimentel. Reflexões acerca da constitucionalidade da Lei do Abate à luz dos direitos fundamentais. **IDP**, Brasília, 2010. Disponível em: http://dspace.idp.edu.br:8080/xmlui/bitstream/handle/123456789/257/Monografia_Irineu%20Eduardo%20Pimentel%20Saviotti.pdf?sequence=1&isAllowed=y/. Acesso em: 03 jun. 2020.

SCOLESE, Eduardo. **Lei do Abate reduz vôos irregulares**. Folha de S. Paulo. 18 nov. 2014. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/brasil/fc1811200420.htm>. Acesso em: 03 jun. 2020.

SIQUEIRA, Santiago. **Fronteira limites e divisas**. Disponível em: <https://www.watch?v=Jg3GuX5pavk>. Acesso em: 01 set. 2020.

SORJ, B; MACHADO, L. Segurança, segurança humana e América Latina. **Revista Internacional de Direitos Humanos**, São Paulo, v.2, n.3, [s. p.], dez, 2005.

TÁVORA, Nestor. **Curso de Direito Processo Penal**. 11ª Ed. Salvador: JusPodivm, 2016.

VARGAS MEZA, Ricardo. **Narcotráfico, guerra y política antidrogas**. Una perspectiva sobre las drogas en el conflicto armado colombiano. Bogotá: Acción Andina/N(O)VIB/Transnational Institute, 2005.

VIEIRA-JÚNIOR, Agostinho Gonçalves. Lei federal nº 9.614/98 – Lei do tiro de destruição – reflexões constitucionais. **Revista Jurídica**, v.2, n.19, jul-dez. 2012. Disponível em: <http://periodicos.unievangelica.edu.br/index.php/revistajuridica/article/view/616/616/>. Acesso em: 03 jun. 2020.

ZAIA, S. **As Operações Ágata**. Conjuntura Global, Curitiba, v. 2, n. 3, p. 173180, jul./set., 2012.

ZANCANARO, Sandro. **Pena de morte em voo**: Viabilidade da “lei do abate” frente à Constituição Federal e outros ordenamentos nacionais. 2007. Disponível em: <http://jus.com.br/artigos/26898/pena-de-morte-em-voo/1>. Acesso em: 17 set 2020.