

A (IN) CONSTITUCIONALIDADE DA LEI DO ABATE DE AERONAVES
DECRETO Nº 5.144, DE 16 DE JULHO DE 2004

José Paes da Silva¹
Keit Diogo Gomes²

RESUMO

O presente artigo científico privilegiou analisar a Lei do Abate de Aeronaves, sob o prisma da Lei nº 9.614, de 5 de março de 1998, que teve como finalidade incluir a hipótese de destruição de aeronaves na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (dispõe sobre o Código de Aeronáutica), através do artigo 303, § 2º. Também tem como escopo analisar, o Decreto regulamentador nº 5.144, de 16 de julho de 2004, que autorizou o tiro de destruição de aeronaves interceptadas que sobrevoando o espaço aéreo brasileiro forem consideradas hostis ou suspeitas de tráfico de substâncias entorpecentes e drogas afins. Buscou ser demonstrado neste artigo os aspectos relevantes quanto as garantias estabelecidas na Constituição Federal de 1988, a fim de determinar se a medida de destruição pode ser considerada constitucional ou inconstitucional. Para elaboração do presente, foram utilizados entendimentos doutrinários, tese de pós-graduação, e artigos publicados em revistas jurídicas e publicações da internet, a fim de dar embasamento jurídico ao tema. Este artigo pautou-se também na lei e no decreto supracitados a fim de se chegar a uma reflexão sobre a temática, bem como foram levados em consideração o posicionamento de doutrinadores a fim de se concluir pela inconstitucionalidade ou não da Lei do Abate de Aeronaves.

Palavras-chave: Lei do abate de aeronaves. Decreto regulamentador nº 5.144/2004. Princípios constitucionais.

ABSTRACT

The present scientific article privileged to analyze the Law of the Abatement of Aircraft, under the prism of the Law nº 9.614, of March 5, 1998, that had as purpose to include the hypothesis of destruction of aircraft in Law nº 7.565, of December 19, 1986 (provides on the Aeronautical Code), through article 303, § 2. It also aims to analyze, Regulatory Decree No. 5,144, of July 16, 2004, which authorized the destruction of intercepted aircraft flying over Brazilian airspace to be considered hostile or suspected of trafficking in narcotic substances and related drugs. It sought to demonstrate in this article the relevant aspects regarding the guarantees established in the Federal Constitution of 1988, in order to determine if the measure of destruction can be considered constitutional or unconstitutional. For the preparation of the present, doctrinal understandings, postgraduate thesis, and articles published in legal journals and publications of the internet were used, in order to give juridical foundation to the subject. This article was also based on the aforementioned law and decree in order to arrive at a reflection on the subject, as well as taking into consideration the position of doctrinators in order to conclude that the Law on the Abatement of Aircraft was unconstitutional.

¹ UNIVAG – Centro Universitário. Área do Conhecimento de Ciências Sociais Aplicadas. Curso de Direito. Aluno da disciplina TCC II, DIR 13/1CN. E-mail: jpscba@LIVE.COM.

² UNIVAG – Centro Universitário. Área do Conhecimento de Ciências Sociais Aplicadas. Curso de Direito, Orientadora, Mestra. E-mail: keitdiogo@hotmail.com.

Key-words: Law of the slaughter of aircraft. Regulatory Decree nº 5.144 / 2004. Constitutional principles.

INTRODUÇÃO

Buscando meios que visassem proteger a soberania e a segurança nacional, bem como dar efetividade ao preceito constitucional de bem-estar social e segurança coletiva, ao longo da história nacional foram criadas normas que visassem cumprir essa finalidade. Também foram criados institutos que visassem proteger o país, como é o caso da Força Aérea Brasileira.

Em face disso, com o passar do tempo, o Brasil tornou-se em alguns pontos específicos (trajeto da Amazônia por exemplo) rota para aeronaves carregadas de substâncias entorpecentes e drogas afins. Assim, em razão de ausência de norma específica para essa finalidade, bem como para aeronaves que sobrevoarem o espaço aéreo brasileiro sem identificação, se fez necessário criar medidas coercitivas que visassem garantir a segurança nacional. Daí o surgimento da Lei do Abate ou também chamada Lei de Tiro de Destruição.

A Lei nº 9.614, de 5 de março de 1998, teve como finalidade possibilitar a destruição de aeronaves que sobrevoando o território brasileiro forem consideradas hostis ou suspeitas de tráfico de substâncias entorpecentes e drogas afins. Posteriormente, necessitando de regulamentação, surgiu o Decreto nº 5.144, de 16 de junho de 2004.

O Decreto nº 5.144/04, visou regulamentar o artigo 303, §, incluído pela Lei nº 9.614/98, ao Código Brasileiro de Aeronáutica, aonde dispôs os procedimentos a serem adotados, incluindo a medida de destruição, quando os pilotos da Força Aérea se depararem com situações conforme já supramencionada.

Diante disso, o primeiro título do presente artigo, busca abordar em aspectos gerais a contextualização histórica da aviação mundial, apontando como se iniciou a aviação e seu desenvolvimento no Brasil. Também aponta como surgiu as normas que regulamentam o espaço aéreo brasileiro, e como se iniciou a medida de abate de aeronaves, uma vez que tal medida cria mecanismos peculiares de segurança a fim de proteger os limites territoriais.

Posteriormente, no segundo título, o enfoque deste trabalho, foi analisar o Decreto nº 5.144/06, aonde são apontados minuciosamente os procedimentos previstos no que tange ao artigo 303, § 2º, da Lei nº 9.614/09, que definiu a possibilidade de medida de destruição quando esgotados os meios coercitivos legalmente previstos, nas aeronaves classificadas como hostil ou suspeita.

Ao final, no terceiro e último título, busca apontar aspectos relevantes aos preceitos constitucionais do referido Decreto, buscando demonstrar se a medida abordada é constitucional ou inconstitucional, baseando-se nos princípios constitucionais previstos na Constituição Federal de 1988 e entendimentos de doutrinadores acerca do assunto. Verifica-se no bojo desse título, um caso concreto recentemente ocorrido que envolve a Lei do Abate.

Cabe acrescentar, que o presente artigo teve como metodologia utilizada a análise da letra de Lei, e entendimentos doutrinários, tese de pós-graduação e artigos publicados em revistas jurídicas e publicações da internet, a fim de determinar a constitucionalidade ou não da “Lei do Abate”.

1 CONTEXTO HISTÓRICO E A INTERCEPTAÇÃO DE AERONAVES

O surgimento da aviação e a forma como foi introduzida na vida do ser humano, pode ter possibilitado uma grande transformação social, uma vez que trouxe não apenas uma nova forma do indivíduo se locomover, mas corroborou com o desenvolvimento de nossa sociedade.

Por muitos foi almejado o sonho de voar, e para algumas pessoas o sonho de voar seria impossível, pois acreditava-se que era um poder que transcendia a capacidade humana. Para Palhares (2002), a consolidação desse sonho deu-se por através do surgimento dos primeiros balões, aonde o primeiro projeto de sucesso foi criado pelos irmãos Montgolfier, na França, em 1783.

Segundo Silva e Santos (2009, p.2, apud Palhares 2002, p. 100)³, “no Brasil, o Padre Bartolomeu de Gusmão obteve grande sucesso, nos seus voos com balões tripulados, consolidando ainda mais a tendência destes engenhos no início da era do voo”.

Imperioso ressaltar que os norte-americanos, os irmãos Wright, e o brasileiro Santos Dumont, também tiveram seu papel na aviação, uma vez que são considerados os inventores, idealizadores, construtores e pilotos do primeiro avião, apesar de haver controvérsias em relação ao avião dos irmãos Wright, pois há argumentos que eles não teriam alcançado voo sem o auxílio de uma catapulta. Apesar disso, o desenvolvimento da aviação com o passar do tempo, foi discrepante, havendo muitas mudanças e novas invenções para os aviões (PALHARES, 2002).

Segundo Silva e Santos (2009)⁴,

³ Disponível em: <http://faef.revista.inf.br/imagens_arquivos/arquivos_destaque/WydybjUDpYtjIL4_2013-5-23-10-51-57.pdf>. Acesso em: 12 set. 2017.

Com o passar do tempo, com o surgimento desse novo artefato de transporte e seu surpreendente desenvolvimento ocorreram não apenas pelo seu uso comercial, mas sim devido aos esforços da Primeira Guerra Mundial (1914 – 1918). O fato é que, durante todo o século XX, o avião passou por vários períodos de “amadurecimento” embora o período de desenvolvimento mais importante tenha ocorrido durante a Primeira Guerra Mundial, período em que as necessidades da guerra estimularam os projetistas a construir modelos especiais para ataque, reconhecimento e bombardeio. O número de pilotos treinados e de aviões que foram construídos durante os quatro anos do conflito superaram em quantidade todas as iniciativas de voo anteriores.

A partir disso, houve uma grande evolução na indústria aeronáutica, fixando definitivamente o poder aéreo e transformando aviadores em heróis de guerra, perpetuando-os como raízes no meio militar. Contudo, com o fim da guerra, e com a diminuição na demanda de aeronaves, se fez necessário modificar essa ideologia de “aeronaves para guerra”, redirecionando-as para o mercado de aviação civil (FAGER, 2009)⁵.

Segundo ensina Crouch (2008), posteriormente, em 13 de outubro de 1919, a Convenção Internacional sobre Navegação Aérea foi assinada por 27 países, aonde foi reconhecido o direito de cada país em controlar o próprio espaço aéreo. Crouch (2008) acrescenta ainda, que nos Estados Unidos, surgiu a National Advisory Commite for Aeronautics⁶ (NACA), onde foi recomendado que ficasse a cargo do governo federal a responsabilidade de licenciar pilotos e inspecionar e certificar aeronaves e estabelecer e manter aeroportos.

No Brasil, a aviação também ganhou seu espaço, que afirmou a soberania sobre o Território Nacional ao envolver a Amazônia e outros diversos eventos políticos, bem como ao iniciar a aviação comercial brasileira, em 1927 (FAGER, 2009)⁶. Importante ressaltar, que em 20 de janeiro de 1941, o Governo Brasileiro unificou as operações aéreas militares e civil, criando o Ministério da Aeronáutica, conforme o Decreto-Lei nº 2.961/41.

Diante do desenvolvimento da aviação nacional, se fez necessário a realização desse decreto que tem o objetivo de coordenar as atividades da aviação coordenando as técnicas economicamente, bem como, a eficiência em razão da segurança nacional.

Ressalta-se que em 1986, foi criado o Código Brasileiro de Aeronáutica, através da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e posteriormente, já em 1999, foi criado o Ministério da Defesa, onde o Ministério da Marinha, do Exército e Aeronáutica foram transformados em comandos subordinados a ele. Este ministério teve sua responsabilidade

⁴ Disponível em: <http://faef.revista.inf.br/imagens_arquivos/arquivos_destaque/WydybjUDpYtjIL4_2013-5-23-10-51-57.pdf>. Acesso em: 12 set. 2017.

⁵ Disponível em: <<http://livros01.livrosgratis.com.br/cp116809.pdf>>. Acesso em: 13 set. 2017.

⁶ Disponível em: <<http://livros01.livrosgratis.com.br/cp116809.pdf>>. Acesso em: 13 set. 2017.

diversificada, cujos quais destacam-se as operações militares, o orçamento da defesa e a política e estratégia militar (FAGER, 2009)⁷.

Em 17 de agosto de 2000, por meio do Decreto nº 3.564, surge o Conselho da Aviação Civil – CONAC, órgão de assessoramento do Presidente da República para a formulação da política de ordenação da aviação civil. Posteriormente, em 27 de setembro de 2005, com o intuito de organizar a aviação civil, adequando-a aos padrões técnicos internacionais, foi criada a ANAC, através da Lei nº 11.182/2005, que passou a manter vinculação com o Ministério da Defesa.

Sobre o assunto, explica Oliveira (2008), que a partir de 2005, o mercado da aviação comercial avançou e se desenvolveu, uma vez que o setor de transporte aéreo atingiu um elevado nível de desregulamentação econômica, que conseqüentemente levou as companhias aéreas competirem livremente por posições no mercado para possuir mais liberdade no sistema de concessões de linhas aéreas.

Para Fager (2009, p. 29)⁸, “a aviação civil brasileira, possui uma cultura com raízes em sua origem militar, vinculação que mantém até hoje, por força da legislação vigente, tendo sua agência reguladora e a infraestrutura aeroportuária subordinadas ao Ministério da Defesa”.

Diante de toda a história da aviação brasileira, cabe ressaltar que o Brasil, apesar de exercer sua soberania sobre a Amazônia, passou a concentrar suas forças de defesa nacional ao sul, em razão das tensões que possuía com a Argentina, o que propiciou uma fragilizada fiscalização na região norte. Esta região, se tornou alvo de inúmeras transgressões tais como tráfico de drogas, armas, biodiversidade, praticadas pelos mais variados meios, principalmente pelo aéreo (SANTOS e VIEIRA JUNIOR, 2012)⁹.

Ainda, para Santos e Vieira Junior (2012)¹⁰, diante de todo esse cenário, surgiu a necessidade de mudanças que objetivassem medidas que impossibilitassem o prosseguimento da rota em território nacional, de aeronaves consideradas hostis ou suspeitas. Ademais, ressaltam os doutrinadores que por meio de operações, restou-se comprovada que as principais rotas de entrada de substâncias ilícitas no Brasil, foi por meio de aeronaves de pequeno e médio porte.

Diante disso, o Poder Legislativo aprovou a Lei nº 9.614, de 5 de março de 1998, que alterou a Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para incluir a hipótese de

⁷ Disponível em: <<http://livros01.livrosgratis.com.br/cp116809.pdf>>. Acesso em: 13 set. 2017.

⁸ Disponível em: <<http://livros01.livrosgratis.com.br/cp116809.pdf>>. Acesso em: 13 set. 2017.

⁹ Disponível em: <<http://revistas.unievangelica.edu.br/index.php/revistajuridica/article/download/616/616>>. Acesso em: 12 set. 2017.

¹⁰ Disponível em: <<http://revistas.unievangelica.edu.br/index.php/revistajuridica/article/download/616/616>>. Acesso em: 12 set. 2017.

destruição de aeronave. Segundo o previsto nesta na lei, mas precisamente no § 2º, quando forem esgotados os meios coercitivos legais, a aeronave presente em território Brasileiro, será classificada como hostil, ficando sujeito à medida de destruição.

Apesar de aparentar ser uma medida que viola princípios defendidos por nossa Carta Magna, a criação dessa medida se fez necessário para combater principalmente o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins. Embora exista essa medida de “tiro de destruição”, ainda se vê nos noticiários, casos que envolvam aeronaves que transportavam drogas ilícitas e sobrevoaram o território brasileiro, desrespeitando os procedimentos estabelecidos, aonde foram consideradas suspeitas e/ou hostis.

Insta salientar, que o primeiro caso registrado no Brasil, que utilizou tiros de advertência, previsto nos procedimentos dispostos a “Lei do Abate”, ocorreu em 2009. Segundo a publicação feita pelo BrazilNation¹¹, sobre uma matéria publicada pelo Jornal da Band em 2009, um Caça A-29 Super Tucano da FAB, interceptou, por meio de tiros de advertência/aviso, um avião boliviano que estava carregado com 176 quilos de cocaína, obrigando-o a pousar. Segundo consta da reportagem, o caso ocorreu no interior de Rondônia em 03 de junho de 2009.

Entretanto, segundo a publicação feita pelo Notícias do Dia¹², em relação a uma reportagem exibida em 02 de julho de 2017, no Fantástico, a medida de “tiro de destruição”, foi necessária em 2015, quando um avião que vinha do Paraguai adentrou ao espaço aéreo Brasileiro sem autorização, aonde o piloto desobedeceu todas às ordens efetuadas, baseadas nos procedimentos previstos no Decreto nº 5.144, de 16 de julho de 2004. Apesar de ter sido efetuados os disparos com fim de “abater” a aeronave hostil, o piloto conseguiu fugir e retornar ao Paraguai, sendo no dia seguinte, encontrada a aeronave pela polícia Brasileira, “crivado de balas”. Neste caso, a aeronave foi encontrada apenas com o banco do piloto, uma vez que o espaço dos demais bancos foram liberados para transportar drogas ilícitas.

Finalmente, ainda nesse mesmo contexto, cabe salientar que o Decreto nº 5.144, de 16 de julho de 2004, criado para disciplinar e regulamentar o “tiro de destruição”, uma vez que a Lei nº 9.614/1998, não dispõe de regulamentação plausível acerca do assunto, estabelece sobre procedimentos a serem seguidos, os quais podem ser considerados como procedimentos rígidos, uma vez que criou elementos indispensáveis ao policiamento do espaço aéreo brasileiro, a fim de resguardar à segurança pública.

¹¹ Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=XgicKNMFkfk>>. Acesso em: 06 out. 2017.

¹² Disponível em: <<<https://www.youtube.com/watch?v=WpJiVggmis0>>>. Acesso em: 06 out. 2017.

Ante o exposto, verifica-se as peculiaridades sobre os mecanismos de segurança implantados pelo Estado Brasileiro a fim de proteger seus limites territoriais internos e externos, justificando-se em decorrência às intensas transformações decorrentes da evolução tecnológica, onde busca apenas meios para garantir a segurança da soberania nacional.

2 DECRETO Nº 5.144, DE 16 DE JULHO DE 2004

Primeiramente, cabe salientar, que o Código Brasileiro de Aeronáutica, consolidado através da Lei nº 7.565, de dezembro de 1986, não previa a opção de abate de aeronaves consideradas hostis em seu texto legal. A possibilidade de interditar as aeronaves através do tiro de destruição somente foi possível por meio da Lei nº 9.614, de março de 1998, que incluiu essa possibilidade em seu texto legal, a fim de prever meios necessários que protegessem o espaço aéreo Brasileiro, conforme dispõe

Art. 1º O art. 303 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar acrescido de um parágrafo, numerado como § 2º, renumerando-se o atual § 2º como § 3º, na forma seguinte:

Art. 303

§ 2º Esgotados os meios coercitivos legalmente previstos, a aeronave será classificada como hostil, ficando sujeito 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.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Para Rodrigues Filho (2004),¹³

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.

Entretanto, o disposto na Lei nº 9.614/98, apenas incluiu o dispositivo no Código Brasileiro de Aeronáutica, aonde posteriormente surgiu o Decreto nº 5.144, de 16 de julho de 2004, com a finalidade de regulamentar os §§1º, 2º e 3º do artigo 303, do referido estatuto, no que concerne as aeronaves hostis ou suspeitas de tráfico de substâncias entorpecentes e drogas afins (PACHECO, 2006).

A Lei nº 9.614/98 “com certeza é uma lei curta, com alterações pontuais, mas de enorme impacto prático junto ao ordenamento jurídico, tendo em vista a possibilidade, por meios legais, de o Estado brasileiro usar de mecanismo – tiro de destruição – para preservar e

¹³ Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/5735>>. Acesso em: 5 out. 2017.

forma efetiva a ordem pública e a soberania brasileira” (SANTOS e VIEIRA JÚNIOR, 2012, p. 4)¹⁴.

Atualmente, o artigo 303, do Código Brasileiro de Aeronáutica, prevê a detenção, interdição e apreensão de aeronaves, nos seguintes termos

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 (artigo 21) ou de porte proibido de equipamento (parágrafo único do artigo 21);

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. (Regulamento)

§ 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) (Regulamento) (Vide Decreto nº 8.265, de 2014)

§ 3º A autoridade mencionada no § 1º responderá por seus atos quando agir com excesso de poder ou com espírito emulatório. (Renumerado do § 2º para § 3º com nova redação pela Lei nº 9.614, de 1998) (Regulamento)

Dessa forma, o Decreto nº 5.144/04, estabeleceu os procedimentos a serem seguidos quando houver ameaça à segurança pública, em relação as aeronaves hostis ou suspeitas de tráfico de substâncias entorpecentes ou drogas afins (artigo 1º).

Para tanto, a definição dessas aeronaves está prevista no artigo 2º, do Decreto nº 5.144/04, que preceitua

Art. 2º Para fins deste Decreto, é considerada aeronave suspeita de tráfico de substâncias entorpecentes e drogas afins aquela que se enquadre em uma das seguintes situações:

I - adentrar o território nacional, sem Plano de Voo aprovado, oriunda de regiões reconhecidamente fontes de produção ou distribuição de drogas ilícitas; ou

II - omitir aos órgãos de controle de tráfico aéreo informações necessárias à sua identificação, ou não cumprir determinações destes mesmos órgãos, se estiver cumprindo rota presumivelmente utilizada para distribuição de drogas ilícitas.

Para Rodrigues Filho (2004)¹⁵

Sempre que se observa um ponto de identificação de aeronave no aparelho de radar sem a devida identificação, na tela do radar, a aeronave será considerada desconhecida, se o órgão controlador de voo não possuir o respectivo plano. Na realidade são necessários três minutos para que a aeronave seja identificada, após o que, será considerada desconhecida.

¹⁴ Disponível em: <<http://revistas.unievangelica.edu.br/index.php/revistajuridica/article/download/616/616>>. Acesso em: 12 set. 2017.

¹⁵ Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/5735>>. Acesso em: 5 out. 2017.

Nesse sentido, o referido Decreto prevê que as aeronaves que se encontrarem nas situações acima citadas, estarão sujeitas às medidas coercitivas de averiguação, intervenção e persuasão, aonde também estarão sujeitas a interceptação, através da execução de aeronaves, objetivando compelir a aeronave suspeita, quando essas medidas não obtiverem êxito (art. 3º).

As definições em relação a averiguação, intervenção e persuasão então elencadas no artigo 3º, §§ 1º ao 3º, do Decreto,

§ 1º As medidas de averiguação visam a determinar ou a confirmar a identidade de uma aeronave, ou, ainda, a vigiar o seu comportamento, consistindo na aproximação ostensiva da aeronave de interceptação à aeronave interceptada, com a finalidade de interrogá-la, por intermédio de comunicação via rádio ou sinais visuais, de acordo com as regras de tráfego aéreo, de conhecimento obrigatório dos aeronavegantes.

§ 2º As medidas de intervenção seguem-se às medidas de averiguação e consistem na determinação à aeronave interceptada para que modifique sua rota com o objetivo de forçar o seu pouso em aeródromo que lhe for determinado, para ser submetida a medidas de controle no solo.

§ 3º As medidas de persuasão seguem-se às medidas de intervenção e consistem no disparo de tiros de aviso, com munição traçante, pela aeronave interceptadora, de maneira que possam ser observados pela tripulação da aeronave interceptada, com o objetivo de persuadi-la a obedecer às ordens transmitidas.

As medidas de averiguação supramencionadas, podem ser caracterizadas como o reconhecimento à distância, que consiste em uma interceptação discreta através de colheita de fotografias da aeronave interceptada e as suas características; a confirmação da matrícula da aeronave, que são colhidas através do sistema informatizado da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) a fim de verificar a matrícula corresponde ao tipo de aeronave e os demais dados correlacionados; a interrogação na frequência internacional de emergência, que ocorre através do estabelecimento de contato visual próximo da aeronave interceptada; e finalmente realização de sinais visuais que é realizada por meio das regras estabelecidas internacionalmente (SANTOS E VIEIRA JÚNIOR, 2012)¹⁶.

Cabe acrescentar, que caso essas medidas restem infrutíferas, conforme prevê o artigo 3º, § 2º, do Decreto nº 5.144/04, serão adotadas medidas coercitivas de intervenção, que consistem na mudança de rota, a qual é determinada pela aeronave de interceptação via rádio ou sinais visuais; e no pouso obrigatório, que consiste em forçar a aeronave interceptada a pousar. Por fim, caso todas as medidas apontadas sejam frustradas, ocorrerá o último procedimento que consiste na medida de persuasão efetuada através de disparos com munição traçante (SANTOS E VIEIRA JÚNIOR, 2012).¹⁷

¹⁶ Disponível em: <<http://revistas.unievangelica.edu.br/index.php/revistajuridica/article/download/616/616>>. Acesso em: 12 set. 2017.

¹⁷ Disponível em: <<http://revistas.unievangelica.edu.br/index.php/revistajuridica/article/download/616/616>>. Acesso em: 12 set. 2017.

Diante desses preceitos, verifica-se que as medidas adotadas pelo Brasil, no exercício de sua exclusiva soberania sobre o espaço aéreo, visaram proteger a segurança nacional. Assim, determinou o Decreto nº 5.144, de 16 de julho de 2004, que após os procedimentos descritos no artigo 3º, as aeronaves que forem consideradas suspeitas de tráfico de substâncias entorpecentes e drogas afins, serão classificadas como hostil, estando sujeita à medida de destruição.

Segundo dispõe o artigo 5º, do referido Decreto, a medida de destruição se dará por meio de disparos de tiros, feitos pela aeronave de interceptação, a fim de provocar danos e impedir o prosseguimento do voo da aeronave hostil. Entretanto, prevê o dispositivo, que esse recurso somente será utilizado quando todos os demais procedimentos já estiverem sido frustrados, bem como deverá ser observado procedimentos que visem prevenir a perda de vidas inocentes, no ar e ou em terra, antes de efetuados os disparos de tiros.

Para realização da medida de destruição, prevê o artigo 6º do Decreto, que deverá ser adotada as seguintes condições:

- I - emprego dos meios sob controle operacional do Comando de Operações Aeroespaciais do Comando da Aeronáutica; (Redação dada pelo Decreto nº 9.077, de 2017) (Vigência)
- 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 Comando de Operações Aeroespaciais do Comando da Aeronáutica; (Redação dada pelo Decreto nº 9.077, de 2017) (Vigência)
- IV - execução sobre áreas não densamente povoadas e relacionadas com rotas presumivelmente utilizadas para o tráfico de substâncias entorpecentes e drogas afins; e
- V - autorização do Presidente da República ou da autoridade por ele delegada.

De se ressaltar, que para a execução dessa medida, é necessário a autorização do Comandante da Aeronáutica, autoridade competente para aplicar a medida de destruição, bem como, as autoridades que são responsáveis pela execução do procedimento de destruição responderão, cada qual no limite de sua atribuição, pelos seus atos, quando verificada que agiram com excesso e abuso de poder (DECRETO Nº 5.144/04, arts. 8º e 10).

Segundo entendimento de Pacheco (2006, p. 479), esse abuso de autoridade previsto no Decreto, “ocorre quando, indo além do permitido em lei, atua com exorbitância de suas faculdades, excedendo as suas atribuições, arbitrária e ilegítima”.

Exemplifica o autor, que no caso do abuso de autoridade mencionado, se dará quando a autoridade aeronáutica, detém a aeronave por motivos ou com a finalidade que não são objetivados pela legislação ou ainda, com ausência de motivos. Também, quando a autoridade

deixa de deter uma aeronave que transgredi as normas estabelecidas, pondo em risco a segurança de voo, configurando como abusiva sua inércia ou omissão (PACHECO, 2006).

Para Rodrigues Filho (2004)¹⁸, a medida de tiro de destruição, é um procedimento cauteloso e subsidiário, uma vez que os procedimentos a serem executados é rígido e detalhado, bem como só será adotado quando frustradas todas as demais medidas previstas. Segundo o autor, apesar desses preceitos, o tiro de destruição é uma medida necessária para a efetiva preservação da soberania, vez que visa interromper o ato contínuo de lesão.

Finalmente, cabe ressaltar, que para Santos e Vieira Júnior (2012, p. 8)¹⁹

A expressão “tiro de destruição” seria um tanto quanto equivocada, pois tem-se a impressão de que extermina-se 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.

O tiro de destruição, na verdade apenas possibilita que de maneira criteriosa as autoridades intervenham uma aeronave considera hostil ou suspeita, a fim forçá-la de maneira mais rápida a pousar e se identificar, para garantir a proteção do território brasileiro, e não de exterminá-la.

Desta feita, cabe salientar, que o Decreto nº 5.144, de 16 de julho de 2004, teve por objetivo regular a hipótese de interceptação de aeronaves consideradas hostil ou suspeita no espaço aéreo Brasileiro, como forma de preservar e garantir a soberania nacional.

3 A CONSTITUCIONALIDADE X INCONSTITUCIONALIDADE DA LEI

Como já demonstrado no presente artigo, na prática, já foram necessários utilizar os meios coercitivos de interceptação de aeronave previstos pelo Decreto nº 5.144, de 16 de julho de 2004, uma vez que foram consideradas hostis ou suspeitas (vide tópico 1, p. 6).

Um dos recentes casos que ganhou repercussão nacional, ocorreu em 25 de junho de 2017. Segundo a publicação feita pelo portal G1.Globo.com²⁰, um avião bimotor contendo 662 quilos de cocaína foi interceptado pela Força Aérea Brasileira (FAB), aonde o piloto afirmou que decolou da fazenda Itamarati Norte, situada no município de Campo Novo do Parecis – MT. Ainda segundo a publicação, a propriedade rural é arrendada pela empresa Amaggi, de propriedade da família do ministro da Agricultura Blairo Maggi.

¹⁸ Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/5735>>. Acesso em: 5 out. 2017.

¹⁹ Disponível em: <<http://revistas.uniuevangélica.edu.br/index.php/revistajuridica/article/download/616/616>>. Acesso em: 12 set. 2017.

²⁰ Disponível em: <<https://g1.globo.com/politica/noticia/fab-intercepta-aviao-com-cocaina-que-decolou-de-fazenda-da-familia-de-blairo-maggi.ghtml>>. Acesso em: 02 nov. 2017.

Nesse contexto, segundo a publicação feita no site da Força Aérea Brasileira²¹, em 25 de junho de 2017, a interceptação se deu através de um avião A-29 Super Tucano da Força Aérea Brasileira. Segundo consta, a interceptação foi realizada por meio da ação Operação Ostium que visava coibir ilícitos transfronteiriços, que tem como conjunto de atuação a Força Aérea Brasileira, a Polícia Federal e órgãos de segurança pública. Também consta da matéria, que a interceptação a aeronave seguiu o protocolo das medidas de policiamento do espaço aéreo, conforme estabelece a Lei nº 7565/86 e o Decreto 5.144/04, onde foi solicitado ao piloto que mudasse a rota e o realizasse o pouso obrigatório no aeródromo de Aragarças – GO, contudo, o piloto após pousar, arremeteu a aeronave, aonde não respondeu os comandos, sendo classificado como hostil pela Força Aérea, tendo então realizado o tiro de aviso. Por fim, o piloto da aeronave não respondeu ao tiro de aviso, e pousou na zona rural do município de Jussara – GO, aonde o avião foi removido e a droga foi apreendida pela Polícia Militar de Goiás.

Nota-se do caso concreto, que no quadro das políticas de repressão às drogas, se faz necessário uma medida intervencionista militarizada na gestão da segurança pública nacional, e o disposto no Decreto nº 5.144/04, vem justamente corroborar com este ideal. Ademais, o próprio preâmbulo da Constituição Federal, previu como valores supremos a necessidade de assegurar o bem-estar social, a segurança e o exercício dos direitos sociais coletivos.

Conforme extrai-se do texto legal previsto no Decreto nº 5.144/04, o principal objetivo da medida de destruição de aeronaves consideradas hostis ou suspeitas, é de proteger o território nacional, de dar efetividade no plano da soberania nacional e segurança pública. Tanto que o principal fundamento da República Federativa do Brasil, é a soberania, conforme dispõe a Constituição de 1988

Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:
I - a soberania;

A Constituição Federal de 1988, ainda estabelece que

Art. 142. As Forças Armadas, constituídas pela Marinha, pelo Exército e pela Aeronáutica, são instituições nacionais permanentes e regulares, organizadas com base na hierarquia e na disciplina, sob a autoridade suprema do Presidente da República, e destinam-se à defesa da Pátria, à garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem.

²¹ Disponível em: <<http://www.fab.mil.br/noticias/mostra/30435/NOTA%20OFICIAL%20-%20FAB%20intercepta%20aeronave%20que%20transportava%20500kg%20de%20coca%20C3%ADna>>. Acesso em: 02 nov. 2017.

Ainda sob o prisma da soberania, cabe acrescentar, que o Código Brasileiro de Aeronáutica, dispõe que “o Brasil exerce completa e exclusiva soberania sobre o espaço aéreo acima de seu território e mar territorial” (ART. 11, LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986).

Quanto a importância da defesa nacional, dispõe o Decreto nº 5.484, de 30 de junho de 2005, que aprova a Política de Defesa Nacional e dá outras providências, que “Defesa Nacional é o conjunto de medidas e ações do Estado, com ênfase na expressão militar, para a defesa do território, da soberania e dos interesses nacionais contra ameaças preponderantemente externas, potenciais ou manifestas”.

Acerca disso, verifica-se a importância da execução dos procedimentos estabelecidos pelo Decreto nº 5.144/04 e pela Lei nº 9.614/1998, por meio da Aeronáutica Brasileira, a fim de impedir a prática de atos hostis e contrários aos interesses nacionais.

Além do mais, embora o Decreto nº 5.144/04 e a Lei nº 9.614/1998, prevejam a possibilidade de destruição de aeronaves classificadas como suspeitas de substâncias de entorpecentes e drogas afins ou hostis, para garantir a segurança nacional, tal medida é somente utilizada como último recurso, uma vez que restem infrutíferas todas as tentativas procedimentos de controle da situação, quais sejam, averiguação, intervenção e persuasão.

Nesse aspecto, expõe Santos e Vieira Júnior (2012, p. 17, apud Roxin, 2009, p. 48)²²

Em primeiro lugar, 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.

Corroborando com esse entendimento, a seguinte disposição

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. Não geram responsabilidade internacional. A legítima defesa é instituto aplicável tanto na ordem externa, quanto interna (SANTOS e VIEIRA JÚNIOR, 2012, p. 18, apud PERES DE OLIVEIRA, 2004, p. 160)²³.

Assim, verifica-se que a norma que possibilita o “tiro de destruição”, trata-se apenas de uma norma de segurança fundamental para que o país exerça com plenitude o que preceitua a Constituição Federal, vez que com respaldo na autodefesa visa resguardar não

²² Disponível em: <<http://revistas.unievangelica.edu.br/index.php/revistajuridica/article/download/616/616>> Acesso em: 02 nov. 2017.

²³ Disponível em: <<http://revistas.unievangelica.edu.br/index.php/revistajuridica/article/download/616/616>> Acesso em: 02 nov. 2017.

apenas os valores da soberania nacional como a própria defesa da integridade coletiva dos nossos nacionais.

Por outro lado, ainda sob a ótica constitucional, é importante salientar que as medidas de tiro de destruição são consideradas extremistas por alguns doutrinadores, que consideram uma violação do preceito constitucional.

A inconstitucionalidade do referido Decreto, pode ser questionado à luz da norma constitucional, que preveem a inviolabilidade do direito à vida, a prevalência dos direitos humanos, e a proporcionalidade.

Nesse sentido, pontua o autor Gomes (2009)²⁴

De acordo com nossa opinião são os seguintes os dispositivos constitucionais frontalmente violados pelo citado Decreto: art. 4º, II, VI, VII e art. 5º, caput, incisos II, III, XXXVII, XLVI, XLVII, LIII, LIV, LV, LVII e 2º todos da Constituição Federal de 1988-CF/88. Dentre os dispositivos indicados destacamos os princípios da inviolabilidade do direito à vida, proibição da pena de morte em tempo de paz e devido processo legal. Tais garantias consistem cláusula pétrea, logo, impossível deliberação em sentido contrário.

Ademais, quanto a lesão aos princípios constitucionais, aponta Carvalho (2010, p. 67) que

Logicamente que as críticas ao instrumento legal podem ser de inúmeras ordens, desde a formulação dos conceitos (abertos) de aeronave suspeita e hostil às drásticas medidas coercitivas impostas. A análise da regulamentação da destruição de aeronaves hostis suspeitas de tráfico de entorpecentes, contudo, no âmbito desta investigação, adquire contornos diferenciados da necessária exposição dos seus déficits de constitucionalidade, sobretudo no que diz respeito à ruptura com os princípios humanitários e as garantias mínima contramedidas arbitrárias (desproporcionais).

Para Santos e Vieira Júnior (2012, p. 13, apud Lima, 2004, online)²⁵ a respeito do tiro de destruição afirmam que

Introduz, na prática, a pena de morte no Brasil, tratando-se de um expediente instituidor da execução extrajudicial, permitindo a condenação e a execução sumaria de todos os passageiros dos pequenos aviões civis, sem o devido processo legal, pela simples suspeita do tráfico de drogas. Vemos aqui outro afrontamento a nossa Constituição Federal, a pena de morte. Sua instituição é vedada, até mesmo por emenda constitucional, sob pena de ferir o artigo 60, §4º, inciso IV, salvo em caso de guerra declarada, conforme artigo 84, inciso XIX, também de nossa Lei Maior.

Cunha Júnior (2011, p. 676) defende que o direito à vida “é o direito legítimo de defender a própria existência e de existir com dignidade”. Diante disso, o tiro de destruição de aeronaves consideradas hostis, retira a possibilidade do piloto e dos demais passageiros de viver, de ter garantido o seu direito à vida salvaguardo pela Constituição.

²⁴ Disponível em: <<https://lfg.jusbrasil.com.br/noticias/1990529/lei-do-abate-inconstitucionalidade>>. Acesso em: 02 nov. 2017.

²⁵ Disponível em: <<http://revistas.unievangelica.edu.br/index.php/revistajuridica/article/download/616/616>>. Acesso em: 01 nov. 2017.

Não se pode deixar de mencionar, que a Constituição Federal de 1988, também assegurou a prevalência dos direitos humanos, conforme dispõe o artigo 4º, II. Denota-se desse dispositivo, que o Estado Brasileiro, teve como objetivo dar proteção e efetividade aos direitos humanos fundamentais, tanto no âmbito interno quanto externo.

Assim, quando entende-se por dignidade da pessoa humana, à dignidade de todo e qualquer ser humano, sendo este individual ou concreto, em qualquer circunstância ou em qualquer fase de sua vida, independentemente se esse seja titular de direitos ou não, de ter reconhecida a sua personalidade jurídica, uma vez que mesmo antes de adquiri-la já existe um ser humano que merece proteção (FERRARI, 2011).

Ainda para Gomes (2009)²⁶ a medida de destruição viola o princípio da proporcionalidade, uma vez que para efetivação do referido princípio tem que haver uma proporção entre o sacrifício de bens e os males a evitar, assim com a aplicação da lei do abate, não existe nenhuma proporcionalidade na ação de matar o ocupante de um avião considerado suspeito de tráfico de drogas ou hostil.

No que tange ao Princípio da Proporcionalidade, afirma Bonavides (2011), que a vinculação do princípio ocorre por meio dos direitos fundamentais, e é nesse momento de vinculação que o referido princípio aufere um prestígio e difusão tão larga quanto a outros princípios cardeais e afins. Acrescenta o autor, que o princípio da proporcionalidade é de fundamental importância, uma vez que admitir a interpretação que o legislador pode legislar sem limites, seria pôr abaixo todo o edifício jurídico e ignorar, por inteiro, a eficácia e majestade dos princípios constitucionais.

Ressalta Carvalho (2010, p. 67)

A regulamentação dos meios operacionais de destruição de aeronaves suspeitas através de procedimentos administrativos que impõem sanção mais grave que as penalmente previstas na Constituição (art. 5º, XLVI e XLVII) revela a densificação, por parte das agências repressivas, do modelo belicista de repressão às drogas. A harmonização dos meios operacionais, das agências punitivas brasileiras à política transnacional de guerra às drogas legitima medidas de coação direta típicas de periódicos de exceção nos quais se manifesta o terrorismo do Estado. A constatação é absolutamente pertinente se observarmos que atos desta natureza – eliminação de suspeitos, supressão de incômodos e proscrição de inimigos – são próprios de confrontos armados.

Quanto ao caso da aeronave interceptada em 25 de junho de 2017, aonde continha mais de 500 quilos de cocaína, apresentado acima, explica Gomes (2009)²⁷, que não seria necessário nesses casos, a utilização da lei do abate, uma vez que já existe normas (Lei

²⁶ Disponível em: <<https://lfg.jusbrasil.com.br/noticias/1990529/lei-do-abate-inconstitucionalidade>>. Acesso em: 02 nov. 2017.

²⁷ Disponível em: <<https://lfg.jusbrasil.com.br/noticias/1990529/lei-do-abate-inconstitucionalidade>>. Acesso em: 02 nov. 2017.

nº11.343/06) para repressão ao tráfico ilícito de drogas e define crimes. Para o autor a medida de destruição prevista no Decreto nº 5.144/04, em suma é inconstitucional, uma vez que é ostensiva e afronta ao texto constitucional, bem como é incompatível com os princípios previstos no ordenamento jurídico brasileiro.

Por outro lado, acredita Rezende (2015)²⁸ que o território nacional ainda é vulnerável quanto à ameaças ao crime organizado, e sob esse fundamento deve-se buscar sempre medidas que visem combater essas organizações criminosas e as ameaças à soberania e à defesa nacional. Assim, entende que a Lei do Abate não é uma norma que confronta o ordenamento jurídico nacional, uma vez que não apresenta vícios de constitucionalidade, bem como o procedimento adotado é um meio eficaz de garantir a segurança nacional e a defesa da sociedade e da soberania brasileira.

Corroborando com esse pensamento, Santos e Vieira Júnior (2012)²⁹ que afirmam que a medida coercitiva denominada por tiro de destruição não tem o objetivo de destruir aeronaves, mas sim impedir o prosseguimento de um voo ilícito, e portanto, tem o objetivo de preservar a segurança e a soberania nacional, primando pelo bem estar coletivo. Diante disso, concluem que a lei se mostra coerente e proporcional com todo o ordenamento jurídico, que não pode estar alheia à vontade dos fatos, e assim, apenas cumpre sua finalidade principal de preservar a vida em sociedade, através da paz social.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pelo exposto, verifica-se do presente artigo, que voar sempre esteve presente nos sonhos de qualquer indivíduo, e com o passar do tempo, a sociedade foi se modernizando e se desenvolvendo, e o sonho tornou-se realidade.

Apesar disso, o espaço aéreo brasileiro, é utilizado como rota por algumas aeronaves que adentram a esse espaço sem identificação, ou muitas das vezes, com drogas ilícitas, colocando em risco à soberania e segurança nacional, bem como a coletividade social.

Dessa forma, surgiu a Lei do Abate, que visou instituir uma medida mais eficiente para repressão do tráfico aéreo de substâncias entorpecentes ou drogas afins, bem como de

²⁸ Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/39977/a-lei-do-abate-de-aeronaves-uma-questao-de-seguranca-defesa-nacional-e-soberania>>. Acesso em 02 nov. 2017.

²⁹ Disponível em: <<http://revistas.unievangélica.edu.br/index.php/revistajuridica/article/download/616/616>>. Acesso em: 03 nov. 2017.

reprimir aeronaves que adentrem o espaço aéreo brasileiro sem identificação ou permissão, cujas quais podem ser consideradas hostis.

Nesse aspecto, surgem questionamentos quanto a constitucionalidade da Lei do Abate, uma vez que possibilita o tiro de destruição em aeronaves consideradas hostis ou suspeitas, e diante disso, não existe um entendimento unânime e pacificado entre os doutrinadores sobre o assunto.

Diante dos preceitos abordados neste artigo, resta claro que a medida de destruição de aeronaves fere o princípio da dignidade da pessoa humana, consagrado pela Constituição Federal de 1988, em seu artigo 1º, cujo qual pode ser entendido como princípio basilar, como um dos pilares do direito, e conseqüentemente como princípio precursor dos demais princípios, aonde o valor da dignidade pode ser entendido como condições mínimas de existência de todos.

Ademais, o abate de aeronaves fere o direito à vida, uma vez que por meio do tiro de destruição de uma aeronave propicia a aplicação de pena de morte, mesmo a possibilidade de tal medida ser vedada pela Carta Magna, posto que não há a apreciação do Poder Judiciário quanto a determinação dessa medida, nem mesmo de uma outra medida mais justa e adequada, como por exemplo a ocorrência de um devido processo legal e conseqüentemente aplicação de pena.

Verifica-se que a medida de destruição pode ser considerada como uma medida severa, pois não respeita os limites de proporcionalidade, em relação a proporção do bem a ser sacrificado e o mal a ser evitado, violando diretamente o princípio da proporcionalidade.

Ainda, em relação a adoção da medida como justificativa de repressão ao tráfico de drogas e substâncias entorpecentes, salienta-se que já existe norma específica brasileira que regulamente o tráfico ilícito de drogas, e, assim poderia ser aplicada essa medida menos severa ao caso concreto.

À luz desses princípios nota-se que a lei de abate de aeronaves deve ser considerada como inconstitucional, e, portanto, deveria ser reformulada no sentido de flexibilizar a soberania nacional em determinadas situações, limitando a medida extremista, a fim de efetivar o preceito constitucional que assegura o direito à vida e a dignidade da pessoa humana, princípio universal que prevalece em relação aos outros princípios.

REFERÊNCIAS

- BONAVIDES, Paulo. **Curso de direito constitucional**. 26º ed. São Paulo: Malheiros, 2011;
- BRASIL. **Constituição Federal de 1988**. Promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 02 nov. 2017;
- BRASIL. **Decreto-lei nº 2.961, de 20 de janeiro de 1941**. Cria o Ministério da Aeronáutica. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2961-20-janeiro-1941-412859-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em: 14 set. 2017;
- BRASIL. **Decreto nº 3.564, de 17 de agosto de 2000**. Dispõe sobre a estrutura e o funcionamento do Conselho de Aviação Civil - CONAC e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d3564.htm> Acesso em: 13 set. 2017;
- BRASIL. **Decreto Nº 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. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5144.htm> Acesso em: 14 set. 2017;
- BRASIL. **Decreto nº 5.484, de 30 de junho de 2005**. Aprova a Política de Defesa Nacional, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/decreto/d5484.htm>. Acesso em 01 nov. 2017;
- BRASIL. **Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986**. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7565.htm> Acesso em: 13 set. 2017;
- BRASIL. **Lei nº 9.614, de 5 de março de 1998**. Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para incluir hipótese destruição de aeronave. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9614.htm> Acesso em: 12 set. 2017;
- BRASIL. **Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005**. Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/Lei/L11182.htm> Acesso em: 13 set. 2017;
- BRAZILNATION. **Lei do abate pela 1ª vez caça da FAB atira e obriga avião de traficantes a pousar**. (2009). Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=XgicKNMFkfk>> Acesso em: 06 out. 2017;
- BRASIL. MINISTÉRIO DA DEFESA FORÇA AÉREA BRASILEIRA. **FAB intercepta aeronave que transportava 500kg de cocaína**. (2017). Disponível em: <<http://www.fab.mil.br/noticias/mostra/30435/NOTA%20OFICIAL%20-%20FAB%20intercepta%20aeronave%20que%20transportava%20500kg%20de%20coca%203%ADna>>. Acesso em: 02 nov. 2017;

CARVALHO, Salo de. **A Política Criminal de Drogas no Brasil (Estudo Criminológico e Dogmático da Lei 11.343/06)**. 5º ed. ampl. e atual. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2010;

CROUCH, Tom D. **Asas: Uma História da Aviação, das Pipas a Era Espacial**. Rio de Janeiro: Record, 2008;

CUNHA JÚNIOR, Dirley da. **Curdo de direito constitucional**. 5º ed. rev. ampl. e atual. Bahia: JusPodivm, 2011;

FAGER, Márcia. **Sistemas de investigação dos acidentes aeronáuticos da aviação geral – uma análise comparativa**. São Paulo, 2009. Dissertação (pós-graduação em saúde pública, saúde do trabalhador) – Faculdade de Saúde Pública, Universidade de São Paulo, 2009. Disponível em: < <http://livros01.livrosgratis.com.br/cp116809.pdf>> Acesso em: 13 set. 2017;

FERRARI, Regina Maria Macedo Nery. **Direito constitucional**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2011;

G1.GLOBO.COM. **Piloto de avião interceptado com cocaína disse ter decolado de fazenda dos Maggi, diz FAB**. (2017). Disponível em: <<https://g1.globo.com/politica/noticia/fab-intercepta-aviao-com-cocaina-que-decolou-de-fazenda-da-familia-de-blairo-maggi.ghtml>>. Acesso em: 02 nov. 2017;

GOMES, Luiz Flávio. **Lei do abate: inconstitucionalidade**. (2009). Disponível em: <<https://lfg.jusbrasil.com.br/noticias/1990529/lei-do-abate-inconstitucionalidade>>. Acesso em: 02 nov. 2017;

NOTICIASDODIA. **Fantástico 02/07/2017 - Imagens exclusivas mostram caça da FAB atirando contra avião suspeito**. (2017). Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=WpJiVggmis0>> Acesso em: 06 out. 2017;

OLIVEIRA, Alessandro Vinícius Marques de. **Regulação da oferta no transporte aéreo: do comportamento de operadoras em mercados liberalizados aos atritos que emergem da interface com o público-privado**. São José dos Campos: 2008;

PACHECO, José da Silva. **Comentários ao Código Brasileiro de Aeronáutica (Leis nº 7.565, de 19.12.1986, e 11.182, de 27.09.2005)**. 4º ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Forense, 2006;

PALHARES, Guilherme Lohmann. **Transportes Turísticos**. São Paulo: Aleph, 2002;

REZENE, Sarah. **A Lei do abate de aeronaves: uma questão de segurança, defesa nacional e soberania**. (2015). Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/39977/a-lei-do-abate-de-aeronaves-uma-questao-de-seguranca-defesa-nacional-e-soberania>>. Acesso em 02 nov. 2017;

RODRIGUES FILHO, José Moaceny Félix. **A legislação do abate de aeronaves. Análise diante dos direitos fundamentais e das normas penais permissivas**. Revista Jus Navigandi. Teresina, ano 9, n. 444, 24 set. 2004. ISSN 1518-4862. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/5735>>. Acesso em: 5 out. 2017;

SANTOS, Marcelo Henrique; VIEIRA JUNIOR, Agostinho Gonçalves. **LEI FEDERAL N 9.614 / 98 – LEI DO TIRO DE DESTRUIÇÃO – REFLEXÕES CONTITUCIONAIS.** Revista Jurídica. Edição 19. Goiás: UniEvangélica, 2012. Disponível em: <<http://revistas.unievangelica.edu.br/index.php/revistajuridica/article/download/616/616>> Acesso em: 12 set. 2017;

SILVA, Odair Vieira da; SANTOS, Rosiane Cristina dos. **TRAJETÓRIA HISTÓRICA DA AVIAÇÃO MUNDIAL.** Revista Científica Eletrônica de Turismo. Semestral. Edição 11. São Paulo: Faef, 2009. ISSN: 1806-9169. Disponível em: <http://faef.revista.inf.br/imagens_arquivos/arquivos_destaque/WydybjUDpYtjIL4_2013-5-23-10-51-57.pdf>. Acesso em: 12 set. 2017;