

LEI DO ABATE: ENTRE A INCONSTITUCIONALIDADE DA LEI E A GARANTIA DA SEGURANÇA AÉREA NACIONAL¹

SHOOT DOWN LAW: BETWEEN THE UNCONSTITUTIONALITY AND THE GUARANTEE OF NATIONAL AIR SECURITY

Pedro Eufrazio Sagrillo da Silva²
Angela Carolina Soncin Franco de Lima³

RESUMO

A segurança aérea é um tema de extrema relevância no contexto global, e no Brasil, a Lei n. 9.614, de 5 de março de 1998 (Lei do Abate de Aeronaves) desempenha um papel crucial nesse cenário. A legislação, ao apresentar ações relacionadas à interceptação e o eventual abate de aeronaves consideradas hostis, apresentou uma significativa mudança para lidar com ameaças aéreas potenciais, despertando controvérsia entre os doutrinadores, que passaram a defender a inconstitucionalidade da Lei do Abate de Aeronaves por entender que esta fere o direito à vida, garantido constitucionalmente. O presente trabalho se justifica dada a insegurança jurídica trazida ao aplicador da lei pelo questionamento envolvendo a constitucionalidade da Lei do Abate, assim como o interesse em demonstrar a importância e a eficiência da medida de destruição no combate do tráfico ilícito de entorpecentes, uma vez que a medida visa assegurar a proteção dos interesses nacionais, o território e a segurança da população. Diante disso, o estudo objetiva analisar as inovações trazidas pela Lei do Abate de Aeronaves, de modo a identificar a importância do reconhecimento da constitucionalidade desta Lei, de maneira a garantir segurança jurídica a seu executor, que poderá seguir os procedimentos legais previstos, sem margem para discutir a possibilidade ou não de utilizá-los, garantindo a segurança nacional e resguardando a sociedade e a soberania do país. Para tanto, realiza-se uma abordagem descritiva com caráter qualitativo e metodologia indutiva, utilizando a técnica da pesquisa bibliográfica, com base em dissertações, livros, artigos e anais de eventos científicos. Além disso, são avaliadas legislações, decretos, projetos de lei e reportagens sobre o tema. Os resultados deste estudo identificam e descrevem os aspectos fundamentais e os protocolos envolvidos na aplicação da Lei do Abate de Aeronaves, destacando sua importância para a segurança nacional e a proteção da vida e da integridade física da população brasileira. Adicionalmente, a pesquisa visa fornecer *insights* sobre como essa legislação pode ser eficaz na proteção da soberania e na gestão de potenciais ameaças aéreas. O estudo destaca a relevância desta legislação para a segurança nacional e da população brasileira e contribui para uma compreensão mais aprofundada de suas implicações e aplicações práticas.

Palavras-chave: Constitucionalidade da Lei do Abate; Segurança nacional; Segurança da população brasileira; Aviação de caça.

¹Artigo de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Formação de Oficiais Aviadores (CFOAv) da Academia da Força Aérea (AFA).

² Cadete Aviador do 4º Esquadrão (Turma Álion, 2021).

³ 2º Ten QOCON MDR. Mestre em Direitos Coletivos e Cidadania. Pós-graduada em Direito Processual Civil, em Direito Público, em Direito e Processo do Trabalho e em Direito do Agronegócio. Academia da Força Aérea. E-mail: soncinacsfl@fab.com.br .

ABSTRACT

Air security is a highly relevant topic globally, and in Brazil, Law n. 9,614, of March 5th, 1998 (Aircraft Shootdown Law) plays a crucial role in this scenario. The legislation, by presenting actions related to the interception and eventual slaughter of aircraft considered hostile, presented a significant change in dealing with potential aerial threats, arousing controversy among scholars, who began to defend the unconstitutionality of the Aircraft Shootdown Law as they understood that violates the constitutionally guaranteed right to life. The present work is justified given the legal uncertainty brought to the law enforcer by the question involving the constitutionality of the Shootdown Law, as well as the interest in demonstrating the importance and efficiency of the destruction measure in combating illicit drug trafficking since the measure aims to ensure the protection of national interests, territory and the security of the population. Given this, the study aims to analyze the innovations brought about by the Shooting Down Law, in order to identify the importance of recognizing the constitutionality of this Law, so as to guarantee legal certainty to its executor, who will be able to follow the legal procedures laid down, without any room to discuss the possibility or not of using them, guaranteeing national security and safeguarding society and the country's sovereignty. To this end, a descriptive approach is carried out with a qualitative character and inductive methodology, using the technique of bibliographical research based on dissertations, books, articles, and annals of scientific events. In addition, legislation, decrees, bills, and reports on the topic are evaluated. The results of this study identify and describe the fundamental aspects and protocols involved in applying the Aircraft Shootdown Law, highlighting its importance for national security and the protection of the life and physical integrity of the Brazilian population. Additionally, the research aims to provide insights into how this legislation can effectively protect sovereignty and manage potential aerial threats. The study highlights the relevance of this legislation for national security and the Brazilian population and contributes to a deeper understanding of its implications and practical applications.

Keywords: Constitutionality of the Shootdown Law; National security; Security of the Brazilian population; Fighter aviation.

INTRODUÇÃO

A imensidão territorial brasileira, que se estende por aproximadamente 8,5 milhões de quilômetros quadrados, engloba uma diversidade de biomas e de fronteiras com dez países, revelando desafios singulares à segurança nacional e afeta à população brasileira, especialmente no que tange à vigilância do espaço aéreo.

Esta extensa área, além de rica em recursos naturais, é também um corredor para atividades ilícitas transnacionais, como o tráfico de drogas e armas, demandando uma atenção contínua e sistematizada das autoridades nacionais. Nesse contexto, a necessidade de se manter uma constante

vigilância do espaço aéreo brasileiro funciona não apenas como uma medida de proteção da soberania nacional, mas também como forma vital para prevenir e combater atividades que comprometem a segurança nacional, servindo-se, para tanto, de instrumentos como a Política Nacional de Defesa (PND)⁴, o Código Brasileiro de Aeronáutica, Conferências, e outros documentos que regulam o tema.

A PND (2020), por exemplo, evidencia a importância atribuída ao controle do espaço aéreo como atividade essencial para resguardar a soberania e os interesses nacionais, estabelecendo como responsável dessa atividade a Força Aérea Brasileira, por meio de seus componentes fundamentais: o Sistema de Defesa Aeroespacial Brasileiro (SISDABRA) e o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB).

Destaca-se, ainda, a Conferência de Chicago⁵, realizada em 1944, por meio da qual convencionou-se que os Estados possuem a soberania exclusiva e absoluta sobre o espaço aéreo. Com esta Conferência, nasceu a preocupação com as aeronaves que sobrevoam espaços aéreos nacionais e ultrapassam fronteiras, firmando-se, então, diretrizes para tanto.

Coelho (2012) destaca que a autorização dada aos membros participantes desta Conferência – a qual, apesar de possibilitar a passagem de aeronaves civis pertencentes aos países participantes desta Conferência sem autorização prévia – não pode ser confundida com a autorização para passagens clandestinas, principalmente aquela utilizada pelas organizações criminosas, para, dentre outras atividades ilícitas, o tráfico de drogas.

E é justamente o tráfico de drogas e o crescente uso de aeronaves para sua realização, colocando em risco a vida da população, que faz crescer a necessidade de intervenções no voo de uma aeronave civil, seja fazendo-a pousar ou derrubando-a. Como reforça Huskisson (2005), a crescente produção de entorpecentes na América do Sul, escoada para o restante do mundo utilizando aeronaves, reforça esta necessidade.

Para o Brasil, devido à sua extensão e localização, e ao fazer fronteiras com os maiores produtores de cocaína do mundo, como Colômbia e Peru, é necessário um normativo a permitir que o Estado brasileiro possa atuar de forma ativa sobre essas aeronaves (Coelho, 2012).

Neste sentido, destaca-se o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei n. 7.565/1986), uma das normas garantidoras da legalidade da atuação ativa dos pilotos na defesa nacional, trazendo maior

⁴ É o documento condicionante de mais alto nível para o planejamento de ações que visam a defesa do país, prioritariamente, para ameaças externas (Agência Senado, 2022)

⁵ Desta Conferência nasceu a Convenção de Aviação Civil Internacional (CACI), assinada em 7 de dezembro de 1944, na cidade de Chicago, a qual foi ratificada por meio do Decreto Lei n° 21.713, oficializando, assim, a aplicação dessa Convenção (e seus Anexos) no Brasil (ANACpédia, 2024).

segurança jurídica ao executor da abordagem. Contido no referido Código, está o art. 303, o qual possibilita, expressamente, a “detenção, interdição e apreensão de aeronave” (Brasil, 1986). As hipóteses permissivas para tal estão elencadas ao longo de seus incisos e parágrafos.

Inicialmente, o art. 303 tratava apenas da possibilidade de detenção de aeronaves que voassem “no espaço aéreo brasileiro com infração das convenções ou atos internacionais, ou das autorizações para tal fim”(1986), ou que, ao adentrar no espaço aéreo brasileiro desrespeitasse “a obrigatoriedade de pouso em aeroporto internacional” (1986), ou se houvesse a necessidade de “exame dos certificados e outros documentos indispensáveis” (1986), ou, ainda, “para verificação de sua carga no caso de restrição legal (artigo 21) ou de porte proibido de equipamento (parágrafo único do artigo 21)”(1986) ou “para averiguação de ilícito” (1986).

Ocorre que, a atual redação do art. 303 da Lei n. 7.565/1986 veio com a entrada em vigor da Lei n. 9.614/1998, a qual acrescentou – com a inclusão do § 2º ao artigo – a possibilidade de realização do tiro de destruição contra aeronaves consideradas hostis⁶.

Com a autorização do tiro de destruição, surgiram também dúvidas acerca da constitucionalidade de sua norma autorizadora. Os direitos fundamentais foram trazidos à discussão, especialmente o direito à vida, exigindo do intérprete da lei um sopesamento de direitos e de garantias fundamentais em contraponto à soberania nacional e à defesa da população brasileira, em uma intensa discussão sobre qual deles deve prevalecer.

Diante desse cenário, o presente estudo objetiva analisar as inovações trazidas pela Lei do Abate de Aeronaves, de modo a identificar a importância do reconhecimento da constitucionalidade desta Lei, de maneira a garantir segurança jurídica a seu executor, que poderá seguir os procedimentos legais previstos, sem margem para discutir a possibilidade ou não de utilizá-los, garantindo a segurança nacional e resguardando a sociedade e a soberania do país.

Para tanto, apresentam-se o conceito, a evolução histórica e as principais características atinentes aos direitos e garantias fundamentais trazidos pela Constituição Federal de 1988, com ênfase naqueles aspectos discutidos pelos doutrinadores que defendem a (in)constitucionalidade da norma.

⁶ O Decreto n. 5.144/2004 regulamentou os §§ 1º, 2º e 3º do art. 303 da Lei n. 7.565/1986 no que concerne às aeronaves hostis ou suspeitas de tráfico de substâncias entorpecentes e drogas afins, estabelecendo “os procedimentos a serem seguidos com relação a aeronaves hostis ou suspeitas de tráfico de substâncias entorpecentes e drogas afins, levando em conta que estas podem apresentar ameaça à segurança pública” (art. 1º). Segundo o art. 4º do Decreto referido, é considerada aeronave hostil, aquela suspeita de tráfico de substâncias entorpecentes e drogas afins que não atenda aos procedimentos coercitivos e estará sujeita à medida de destruição (BRASIL, 2004).

Ademais, verificam-se os princípios constitucionais, de maneira a investigar o sopesamento de direitos e de garantias fundamentais para a aplicação do art. 303 da Lei n. 7.565/1986.

Deste modo, com a análise posta e complementada pelo exame da legislação específica, assim como dos documentos nacionais de defesa e de situações concretas, é possível trilhar um caminho até se responder ao questionamento: **O reconhecimento da constitucionalidade da Lei do Abate é importante para a garantia da segurança nacional e da população brasileira por meio da contenção de aeronaves hostis?**

1 REFERENCIAL TEÓRICO

A discussão acadêmica sobre o normativo regulamentador da destruição de aeronaves em pleno voo é necessária, haja vista a quantidade de conceitos, de teorias e de análises com posicionamentos completamente divergentes sobre o assunto, causando insegurança jurídica ao aplicador da norma e abrindo margem para a discussão dos atos de seu executor.

Coelho (2012) estuda em profundidade o assunto. Em artigo sobre a constitucionalidade da Lei do Abate, afirma a importância de um normativo para regulamentar o abate de aeronaves, uma vez que uma aeronave em pleno voo pode causar grandes danos para os que estão em solo, já que não é possível saber a intenção do piloto – sublinha-se que a aeronave é, potencialmente, uma arma letal.

O autor destaca a mudança ocorrida ao longo do tempo quanto ao conceito de fronteira tendo em vista as transformações nos vetores de entrada, antigamente pelo mar, posteriormente por vias terrestres e, hoje, pelas vias aéreas, além da robusta estrutura do Brasil para a vigilância de seu espaço aéreo (Coelho, 2012).

O Brasil está muito próximo dos maiores produtores de entorpecentes do mundo, o que aumenta a possibilidade de o escoamento dessa produção passar pelo território brasileiro, principalmente após a década de 1980, quando os outros países da América do Sul começaram a apertar as medidas contra o tráfego aéreo ilícito. O primeiro deles a estabelecer normas que possibilitaram o abate de aeronaves foi o Peru, na sequência, a Colômbia. Dessa forma, cada vez mais, as aeronaves que realizavam esse tipo de atividade começaram a direcionar seus voos para território brasileiro (Coelho, 2012).

Outro ponto importante é a relativização dos direitos fundamentais para aplicação da Lei do Abate, assim, analisar a possibilidade da morte de um indivíduo em função da medida coercitiva do Estado deságua no questionamento sobre a relativização dos direitos fundamentais.

Diante disso, esse estudo toma como base – sem prejuízo das demais legislações e documentos nacionais de defesa objetos de análise – a teoria da relativização de direitos fundamentais de Robert Alexy. O autor se contrapõe à ideia de uma rigidez absoluta desses direitos ao propor um modelo de colisão e ponderação, no qual esses direitos não devam ser absolutos, mas relativos, a depender do contexto específico de sua aplicação. Sua teoria é fundamentada no princípio da proporcionalidade, o que permite uma análise mais flexível dos direitos fundamentais, considerando a situação concreta a ser questionada.

Neste sentido, analisam-se as reflexões trazidas por Farias (2020), as quais buscam diferenciar o abate de aeronaves da pena de morte, pois a maior parte das discussões sobre a lei reside na sua possível incongruência com a proibição da pena de morte no Brasil.

Em complemento, para analisar a volatilidade atual acerca dos conceitos de segurança e defesa nacionais, Garcia (2010) apresenta as ameaças transnacionais à segurança, evidenciando que, no passado, o inimigo era único, definido e previsível, enquanto hoje a situação é diferente. As ameaças estão por todos os lados, sem forma definida nem conhecimento a respeito de quando vão influenciar a segurança nacional.

Garcia (2010) elenca algumas situações relacionadas ao terrorismo, cenário um pouco distante do vivido no Brasil, no qual essa ameaça é mais branda, embora possibilite, ainda assim, traçar um paralelo entre a violência trazida por grupos criminosos organizados que causam terror e ameaçam a segurança e a defesa nacionais, e o tráfico de drogas, o qual movimenta milhões de dólares anualmente.

Dito isso, o combate ao tráfico de entorpecentes, principalmente pelo controle aéreo fronteiriço – haja vista a grande extensão territorial do Brasil – tem na Política Nacional de Defesa (2020) um instrumento para assegurar que o país possa preservar a soberania e a integridade nacional mantendo seus interesses perante pressões e ameaças iminentes.

Neste estudo, analisam-se os posicionamentos de Dissenha e Quintas (2017), os quais defendem a inconstitucionalidade da norma que autoriza o abate de aeronaves. Segundo os autores, o direito à vida é valor indisponível, e, o que se discute quando se fala em tráfico de drogas internacional por via aérea, diz respeito à segurança pública, e não à segurança nacional, o que não permite sopesar o direito à vida com qualquer outro direito fundamental, vez que não há que se falar em risco ao Estado Democrático de Direito.

Para Lenza (2021), outro autor a compor este estudo, traz que os direitos fundamentais devem ser assegurados de forma a limitar o poder do Estado sobre o indivíduo e assegurar o bem-estar da sociedade.

2 METODOLOGIA

Neste trabalho, adota-se a metodologia descritiva, com foco na análise detalhada do objeto proposto, por meio, principalmente, de abordagens qualitativas. Enfatiza-se a análise de estudos documentais e bibliográficos. A pesquisa documental envolve a interpretação de documentos e de legislações e tem como objetivo coletar dados sobre as divergências e as características envolvendo o tema.

A pesquisa bibliográfica, por sua vez, concretiza-se por meio da consulta a livros e artigos científicos relacionados à discussão proposta. O tema é analisado sob o raciocínio indutivo, pelo qual se investigam as especificidades de algo para se chegar a uma teoria geral. Isso implica realizar pesquisas menores que contribuem para a construção de uma premissa mais ampla, capaz de elucidar a relevância do debate proposto.

No que tange à pesquisa da legislação, enfatizam-se, especialmente, a Lei n. 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), a Lei n. 9.614/1998, e o Decreto n. 5.144/2004.

Visando fundamentar a aplicabilidade, a efetividade, a constitucionalidade e a destinação da Lei do Abate em conjunto com a legislação aplicável, o estudo está ancorado em três pilares: a Política Nacional de Defesa, o Livro Branco de Defesa Nacional e a Constituição Federal de 1988, uma vez que a Política Nacional de Defesa estabelece diretrizes para a salvaguarda da soberania nacional, enfatizando a importância de mecanismos eficazes para se proteger o espaço aéreo brasileiro. O Livro Branco de Defesa Nacional, por sua vez, permite analisar detalhadamente as estratégias de defesa, incluindo a previsão de recursos e a articulação entre as Forças Armadas e outros órgãos de segurança, possibilitando uma visão organizacional da aplicação deste normativo. Já a Constituição Federal de 1988 fundamenta todas as ações de defesa nacional dentro de um quadro de legalidade e respeito aos direitos do ser humano. A integração destes documentos cria, portanto, um sólido arcabouço teórico e legal para se interpretar a Lei do Abate, alinhando-a com os princípios de defesa, soberania e proteção do território nacional, o que viabiliza o estudo proposto.

Como forma de exemplificar e analisar a efetividade e a aplicação da Lei no cenário brasileiro, destacam-se reportagens pelas quais é possível observar, na prática, como a legislação é aplicada e o quanto é efetiva a operação de defesa.

Assim, para se realizar esse trabalho, são utilizadas fontes secundárias para melhor esclarecer o tema, de maneira a demonstrar a importância do reconhecimento da constitucionalidade da Lei do Abate, trazer segurança jurídica a seu aplicador e garantir a segurança nacional e da população brasileira por meio da contenção de aeronaves hostis.

3 DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS TRAZIDOS PELA CONSTITUIÇÃO FEDERAL

A Constituição Federal de 1988 é o maior e o mais importante conjunto de normas existente no Brasil. Ela representa a base normativa e jurídica do país, estabelecendo as regras e os princípios fundamentais a serem seguidos por todos os cidadãos e instituições brasileiras. Também chamada de Constituição Cidadã, apresenta de forma abrangente os direitos e as garantias fundamentais dos cidadãos, estabelecendo tanto os direitos e os deveres dos brasileiros e estrangeiros, quanto a organização dos Poderes e a consolidação do Estado Democrático de Direito.

O gênero “direitos e garantias fundamentais” vem classificado ao longo do Título II da Constituição Federal de 1988, divididos em cinco grupos: direitos e deveres individuais e coletivos, direitos sociais, direito de nacionalidade, direitos políticos e partidos políticos (Lenza, 2021).

Apesar da incontestável relevância de cada grupo, neste estudo, não se pretende analisar profundamente os direitos e as garantias fundamentais trazidos pela Constituição Federal de 1988, de modo a exaurir suas razões e fundamentos, mas sim, apresentá-los em sua dimensão e importância, verificando a possibilidade de sopesar esses direitos com base na análise de casos concretos.

Os direitos e garantias fundamentais, objeto de estudo de forma direcionada, têm por objetivo despertar para a necessidade de se analisar o caso concreto para a sua correta aplicação, de modo a verificar a possibilidade de relativizá-los com vistas a proteger o fim a que se destina, especialmente para aplicar o art. 303, § 2º, da Lei n. 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica).

3.1 EVOLUÇÃO DOS DIREITOS FUNDAMENTAIS E SUAS PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS

Os direitos e deveres individuais e coletivos não se restringem ao art. 5º da CF/1988, mas podem ser encontrados ao longo do texto constitucional, expressamente, em decorrência de algum princípio constitucional, ou de Tratados e Convenções Internacionais dos quais o Brasil seja signatário (Lenza, 2021).

Isso porque, a evolução mundial tem sido marcada por mudanças significativas que refletem não apenas avanços tecnológicos, mas também mudanças sociais e o reconhecimento dos direitos fundamentais dos indivíduos, os quais foram surgindo em diferentes gerações⁷ de direitos fundamentais. Essas mudanças estão diretamente ligadas às demandas e aos desafios enfrentados pela sociedade em cada período (Diógenes Júnior, 2012).

A evolução das gerações de direitos fundamentais reflete a complexidade das demandas sociais e a busca por uma sociedade mais justa, igualitária e sustentável. Cada geração desses direitos surgiu como resposta aos desafios e aos questionamentos de seu tempo.

Para Lenza (2021), os direitos fundamentais possuem características que fundamentam sua existência e auxiliam o entendimento de seu papel no ordenamento jurídico. Para o autor, esses direitos possuem como principais características: historicidade, universalidade, limitabilidade, concorrência e irrenunciabilidade.

Quando se fala em historicidade, identifica-se que os direitos fundamentais possuem um caráter histórico, os quais, apesar de nascerem com o cristianismo, vêm se modificando ao longo do tempo, sempre com o objetivo de garantir o bem-estar da sociedade e criar valores a serem nela enraizados (Lenza, 2021).

A universalidade, por sua vez, revela que os direitos fundamentais “destinam-se, de modo indiscriminado, a todos os seres humanos” (Lenza, 2021, *ebook*). Os direitos também podem ser

⁷ As gerações de direitos não são essenciais para se fundamentar o presente estudo. Apesar disso, para melhor compreensão, citam-se três gerações. Os direitos de primeira geração, também conhecidos como direitos individuais e coletivos, tiveram origem nas Revoluções Burguesas dos séculos XVIII e XIX (Salgado, 1996). Esses direitos estão fundamentados na ideia de liberdade individual e incluem garantias a exemplo da liberdade de expressão, o direito à propriedade e o direito à vida, tendo como principal objetivo a proteção do indivíduo contra o abuso de poder do Estado e a igualdade perante a lei. Já os direitos de segunda geração (econômicos, sociais e culturais) surgiram com o avanço da Revolução Industrial e o aprofundamento da desigualdade social. Essa geração de direitos visa garantir condições dignas para todos os cidadãos, abrangendo direitos como o direito ao trabalho, à educação, à saúde e à previdência social. O foco passou a ser a promoção da igualdade material e a redução das disparidades socioeconômicas. Posteriormente, diante dos novos desafios globais e de um maior enfoque na justiça social e sustentabilidade, surgiu a terceira geração de direitos fundamentais, também chamados de direitos de solidariedade. Esses tratam de questões transindividuais e coletivas, como o direito ao desenvolvimento, ao meio ambiente saudável e à autodeterminação dos povos. Surgem para suprir a necessidade de proteção de interesses difusos e coletivos, saindo da esfera individual para assegurar as comunidades e o planeta como um todo (Salgado, 1996).

concorrentes tendo em vista que exercer um direito não exclui a possibilidade de exercer outro de maneira concomitante (Lenza, 2021).

Os direitos fundamentais são, também, irrenunciáveis. Em algum momento, podem não ser exercidos pelo cidadão, no entanto, não há possibilidade de se renunciar a qualquer um deles (Lenza, 2021). Possuem, ainda, a característica da limitabilidade, pois, em alguns momentos, para o exercício de um desses direitos, outro direito se faz prejudicado. Para lidar com situações dessa natureza, eles podem ser relativizados, desde que analisados e ponderados corretamente (Lenza, 2021).

Ressalta-se, desde já, a relevância da análise do caso concreto para o qual o direito será aplicado, uma vez que, apesar da importância irrefutável da garantia dos direitos fundamentais, eles não são absolutos, ou seja, podem ser relativizados para assegurar um bem maior.

3.2 DIFERENÇAS ENTRE DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS

O art. 5º da Constituição Federal, de suma importância para regular a vida em sociedade e limitar as atitudes do Estado, trata de direitos e deveres individuais e coletivos. Eles são espécie do gênero direitos e garantias fundamentais, conforme se identifica no Título II da Carta Magna. Apesar de o texto constitucional “referir-se, de modo expresso, apenas a direitos e deveres, também consagrou as garantias fundamentais” (Lenza, 2021, *ebook*). Daí a necessidade de a doutrina diferenciá-los.

Neste sentido, Barbosa (2010, p. 360) acrescenta:

As disposições meramente declaratórias, que são as que imprimem existência legal aos direitos reconhecidos, e as disposições assecuratórias, que são as que, em defesa dos direitos, limitam o poder. Aquelas instituem os direitos, estas as garantias; ocorrendo não raro juntar-se, na mesma disposição constitucional, ou legal, a fixação da garantia, com a declaração do direito.

Assim, enquanto os direitos fundamentais são disposições declaratórias, ou seja, que declaram a existência de uma norma, de um interesse, de uma vantagem, as garantias fundamentais possuem conteúdo assecuratório desses direitos, levando o texto constitucional a ser aplicado em todo o território nacional. Neste sentido, segundo Lenza (2021, *ebook*), “os direitos são bens e vantagens prescritos na norma constitucional, enquanto as garantias são os instrumentos através dos quais se assegura o exercício dos aludidos direitos (preventivamente) ou prontamente os repara, caso violados”.

Direitos e garantias fundamentais não podem ser confundidos. É a análise do caso concreto que irá definir a aplicação correta de cada um deles. Os direitos fundamentais possuem como característica a limitabilidade, o que permite, com a análise do caso concreto, o exercício de um direito em detrimento de outro, autorizando sua relativização. Prova dessa possibilidade é vislumbrada com a aplicação do art. 5º, XLVII, “a”, da Constituição Federal, que cria a existência da pena de morte em caso de guerra declarada, aparentando afrontar diretamente a garantia do direito à vida.

Outro exemplo da relativização dos direitos fundamentais são as prisões cautelares (prisão em flagrante, prisão temporária, prisão preventiva e a polêmica prisão administrativa) na seara criminal, em aparente confronto com o direito à liberdade.

Sobre esses conflitos, Rodrigues Filho (2004, p. 1) leciona:

Observamos, em suma, que, esses conflitos são somente aparentes, tendo em vista que eles perfeitamente coexistem de forma harmônica no ordenamento jurídico, pois, não há abstratamente uma supressão dos direitos fundamentais, apenas, topicamente, exige-se, sob a orientação da metódica da razoabilidade, uma precedência hermenêutica de um sobre o outro, para dar coerência ao sistema de normas e princípios.

A metodologia da razoabilidade apresentada por Rodrigues Filho (2004) consiste em se ponderar a tomada de decisão, utilizando critérios de maneira que os princípios fundamentais possam ser aplicados nas questões que apresentam confrontos de direitos, por exemplo, o princípio da proporcionalidade.

Já Ávila (2021) entende que, a proporcionalidade não é um princípio nem uma regra, mas um postulado normativo aplicativo, ou seja, uma condição criada pelo próprio direito para ele ser corretamente aplicado. Quiroga Lavié, mencionado por Ávila, contribui para esse pensamento. Para ele, os direitos fundamentais, a exemplo do direito à vida, têm a função de reduzir a ação do Estado sobre o indivíduo, porém, sem desconhecer que ainda é subordinado ao Estado. Dessa forma, esses direitos estão subordinados a medidas coercitivas com o intuito de não permitir uma ação ilegal.

A partir dessa breve explanação dos direitos e garantias fundamentais, inicia-se o estudo que propõe demonstrar que os posicionamentos doutrinários sobre a inconstitucionalidade da Lei do Abate – com fundamento na incompatibilidade do art. 303, § 2º, do Código Brasileiro de Aeronáutica com a garantia dos direitos fundamentais, especialmente o direito à vida – não deve prevalecer, haja vista que referida norma é um instrumento previsto pelo ordenamento jurídico brasileiro para

assegurar as fronteiras, combater o tráfico ilícito de entorpecentes e, por consequência, a ameaça à segurança nacional e da população brasileira.

Diante disso, a relativização de direitos fundamentais pode ser aplicada, desde que observados o princípio da proporcionalidade e os procedimentos previstos para a aplicação da norma.

4 POSSIBILIDADE DE DESTRUIÇÃO DE AERONAVES HOSTIS À LUZ DA LEI N. 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986 (CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA) E DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988

O Brasil possui uma grande extensão territorial, o que faz aumentar a necessidade constante de fiscalização de fronteiras e dificulta o pleno controle da entrada e da saída de pessoas e demais meios de transporte. Diante disso, dada a possibilidade de se usar aeronaves para o controle territorial e a necessidade de se regulamentar a fiscalização exercida por estas aeronaves, a Lei n. 7.565/1986 trouxe, em seu art. 303, as hipóteses de detenção de aeronaves, elencando-as em seus incisos⁸.

Ademais, com a Lei n. 9.614/1998, foi acrescentado o § 2º ao art. 303 do Código Brasileiro de Aeronáutica, possibilitando aplicar medida de destruição a aeronaves classificadas como hostis, depois de esgotados os meios coercitivos legalmente previstos, e mediante autorização do Presidente da República ou autoridade por ele delegada.

A Lei, então, regulou a atuação fiscalizatória por meio das aeronaves, resguardando o princípio da soberania nacional e garantindo a segurança da população brasileira. Apesar disso, surge a discussão acerca da constitucionalidade do § 2º do art. 303 do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei do Abate), sob o argumento de que a medida violaria o direito à vida, por aplicar uma pena de morte à tripulação, criando um embate envolvendo a possibilidade de relativização de direitos fundamentais.

4.1 ART. 303 DO CÓDIGO BRASILEIRO AERONÁUTICO APÓS A EDIÇÃO DA LEI N. 9.614/1998

⁸ BRASIL. Lei n. 7.565/1986. “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 a averiguação de ilícito.

Antes de se adentrar ao § 2º do art. 303 do Código Brasileiro Aeronáutico, explica-se que, a classificação de uma aeronave como suspeita ou hostil, assim como a aplicação da medida de destruição trazida pelo mencionado parágrafo, vem precedida de um rigoroso procedimento de controle e de ações capazes de mitigar eventuais falhas da operação.

Com base na legislação vigente, as aeronaves suspeitas de tráfico de substâncias entorpecentes e drogas afins, nos termos do art. 2º do Decreto n. 5.144/2004⁹, devem se submeter a medidas coercitivas de averiguação, intervenção e persuasão, com o “objetivo de compelir a aeronave suspeita a efetuar o pouso em aeródromo que lhe for indicado e ser submetida a medidas de controle no solo pelas autoridades policiais federais ou estaduais” (art. 3º).

Assim, nos termos dos §§1º, 2º e 3º do Decreto n. 5.144/2004, estipulou-se:

§ 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 (Brasil, 2004).

As medidas de averiguação, intervenção e persuasão seguem um sentido lógico de gradação de maneira que a autoridade aeronáutica possa, inicialmente, esclarecer o objetivo da aeronave alvo da operação. Nessa medida, se não for constatada a intenção criminosa, a aeronave será liberada para prosseguir seu voo normalmente; porém, se houver resposta e permanecer a dúvida, realizam-se as próximas medidas coercitivas, deixando clara a intenção do legislador, a qual não é destruir, simplesmente, a aeronave interceptada, mas que o pouso aconteça para verificação.

Por outro lado, se a aeronave suspeita não cooperar ou se confirmada atividade ilícita no processo da interceptação, ato contínuo é a intervenção com o objetivo de fazer o piloto pousar a

⁹ BRASIL. Decreto n. 5.144/2004. “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 reconhecidas fontes de produção ou distribuição de drogas ilícitas; ou II – omitir aos órgãos de controle de tráfego aéreo informações necessárias à sua identificação, ou não cumprir determinações destes mesmos órgãos, se estiver cumprindo rota presumivelmente utilizada para distribuição de drogas ilícitas”.

aeronave criminosa, para que, no solo, possam se realizar ações comuns de verificação e de condução pela Polícia Federal, conforme a legislação em vigor (Brasil, 2004).

Mesmo que as ordens emanadas não sejam suficientes para se efetuar o pouso, a medida de persuasão servirá para mostrar ao infrator que o interceptador possui meios para serem usados numa possível destruição da aeronave. Cabe ao piloto da aeronave interceptada a opção sobre a medida a ser tomada na sequência.

Diante desse cenário, relevante descrever, ainda que brevemente, como a legislação se desenvolveu para inserir a medida de destruição dentre as normas brasileiras. A Lei n. 9.614/1998 nasceu com o objetivo de acrescentar a possibilidade, no Código Brasileiro de Aeronáutica, de destruição de uma aeronave considerada hostil ao ingressar no espaço aéreo brasileiro, desde que esgotados todos os meios coercitivos legais.

Mesquita (2021) defende que a inserção da possibilidade de destruir uma aeronave em pleno voo pela Força Aérea Brasileira vem de um grande esforço estadunidense de repressão do tráfico de drogas, visto que as principais rotas do narcotráfico responsáveis por escoar drogas aos EUA eram provenientes da América do Sul.

A política antidrogas norte-americana conhecida por “guerra às drogas” (*war on drugs*), na disputa eleitoral de 1968, marcou o intenso combate ao tráfico de entorpecentes nos EUA. Anos mais tarde, a ação de combate não se manteve apenas no território dos EUA, mas se estendeu a países considerados integrantes da rota utilizada pelos traficantes (Feitosa, 2012).

Essa política foi reforçada entre 1980 e 1990 com a gestão dos Presidentes Ronald Reagan e George H. W. Bush. Para eles, o tráfico de entorpecentes era uma ameaça à segurança nacional americana. Reagan intensificou o combate ao narcotráfico, militarizando-a. Anos mais tarde, Bush editou a diretiva de segurança americana categorizando o narcotráfico como um problema de segurança regional, ressaltando a necessidade de se dedicar especial atenção a países produtores de cocaína, a exemplo da Colômbia, do Peru e da Bolívia (Feitosa, 2012).

Neste contexto, o primeiro país a estabelecer a medida de destruição foi o Peru (1993). No ano seguinte a Colômbia seguiu a mesma linha. Já no Brasil, o Projeto de Lei n. 1.229/1995 propôs inserir a possibilidade de destruição de aeronaves consideradas hostis, a qual tramitou pelas duas casas do Congresso Nacional. Em 1996, ela foi aprovada e teve sua redação inserida no § 2º do art. 303 do Código Brasileiro Aeronáutico, por meio da Lei n. 9.614/1998: “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, 1986).

Nota-se que, o parágrafo em questão autoriza aplicar a medida de destruição a aeronaves classificadas como hostis, fazendo surgir a necessidade de requisitos básicos para assim classificá-las com esse perfil.

Neste sentido, o Decreto n. 5.144/2004 veio regulamentar os §§ 1º, 2º e 3º do art. 303 da Lei n. 7.565/1986, no que concerne às aeronaves hostis ou suspeitas de tráfico de substâncias entorpecentes e drogas afins, deixando clara a possibilidade de se aplicar a medida de destruição quando uma aeronave suspeita de tráfico de substâncias entorpecentes e drogas afins não atender aos procedimentos coercitivos descritos no art. 3º do Decreto¹⁰. Isto porque, uma aeronave nestas condições será classificada como hostil, isto é, capaz de colocar em risco não apenas a soberania nacional, mas também a segurança da população brasileira.

Apesar disso, há um controle rigoroso da legislação até se permitir a medida de destruição, o que só irá ocorrer depois de esgotadas todas as medidas coercitivas legais que antecedem essa conduta. Para isso, a legislação traz algumas condições, como as do art. 6º do Decreto n. 5.144/2004:

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;

I – emprego dos meios sob controle operacional do Comando de Operações Aeroespaciais do Comando da Aeronáutica;

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;

III – execução por pilotos e controladores de defesa aérea qualificados segundo os padrões estabelecidos pelo Comando de Operações Aeroespaciais do Comando da Aeronáutica;

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 (Brasil, 2004).

O legislador, quando da edição da Lei do Abate, e ao descrever o art. 303 do Código Brasileiro de Aeronáutica, foi criterioso ao estabelecer diversos procedimentos a serem respeitados quando o aplicador da lei estiver diante de situações para as quais caibam detenção, interdição, apreensão ou destruição de uma aeronave considerada suspeita ou hostil.

¹⁰ BRASIL. Decreto n. 5.144/2004. “Art. 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”.

Ao se classificar a aeronave como hostil, esta, por si só, pode causar riscos a outrem. A vida de milhares de pessoas pode ser colocada em risco em função de apenas uma aeronave, o que autoriza a medida de destruição em prol do bem coletivo. Não há que se falar, portanto, em inconstitucionalidade da medida.

5 A APLICABILIDADE DA LEI DO ABATE

A alteração trazida pela Lei do Abate ao art. 303 do Código Brasileiro Aeronáutico, a qual regulamenta a destruição da aeronave identificada como hostil, levanta um intenso debate sobre a constitucionalidade da norma e a efetividade desta medida como garantia da segurança nacional. Esta seção, especialmente à luz da relativização dos direitos fundamentais, oferece um prisma por meio do qual essa legislação pode ser analisada sob a ótica da necessidade e da eficiência.

Inicialmente, é crucial reconhecer que, a Lei do Abate, por permitir a destruição de aeronave tripulada, pode gerar questionamento sobre a garantia ao direito à vida, um direito fundamental. No entanto, sob a ótica da teoria de Alexy (2014), os direitos fundamentais não são absolutos, logo, estão sujeitos a uma análise de ponderação, a exemplo da colisão entre a garantia do direito à vida e a garantia da segurança nacional, aí compreendida a segurança da população brasileira. Nesse sentido, a Lei do Abate é um excelente exemplo da necessidade de balancear direitos fundamentais individuais e coletivos.

A discussão em torno da Lei do Abate revela, por exemplo, uma relação entre a proteção de direitos fundamentais individuais *versus* o bem-estar coletivo. Certo é que, a teoria da relativização de direitos fundamentais oferece uma fundamentação teórica essencial para compreender e orientar o debate proposto, enfatizando a importância de uma análise cuidadosa envolvendo a necessidade e a eficiência ao se considerar aplicável essa medida legal.

5.1 CONSTITUCIONALIDADE DA LEI DO ABATE E RELATIVIZAÇÃO DE DIREITOS FUNDAMENTAIS

A Lei do Abate, que inovou trazendo a possibilidade da aplicação de medida de destruição de aeronaves consideradas hostis em situações específicas, é um tema sensível, que requer uma análise criteriosa da sua compatibilidade com os princípios constitucionais e direitos fundamentais, dada a discussão travada sobre a (in)constitucionalidade da Lei.

Defensores da inconstitucionalidade afirmam não ser cabível a aplicação da relativização do direito fundamental à vida, trazendo que:

a lei que autoriza o tiro de destruição para aeronaves meramente suspeitas de tráfico de drogas não parece adequada à racionalidade do Estado Constitucional de Direito que preserva a vida do cidadão a qualquer custo. De fato, a criação e ampliação de espaços de exceção à validade do direito à vida é característica de Estados de exceção e regimes totalitários, rigorosamente descompromissados com direitos humanos. (Dissenha e Quintas, 2017, p. 118).

Essa discussão abre espaço para se interpretar e analisar teorias de conflito de direitos fundamentais, as quais, no caso normativo, baseia-se no questionamento da garantia da segurança nacional e da população brasileira em detrimento ao direito à vida. Nesse sentido, retoma-se a teoria da relativização proposta por Alexy (2014), a qual demanda contextualizar a Lei do Abate no âmbito da Constituição Federal, avaliando-a à luz dos princípios e dos valores consagrados na Carta.

Segundo Alexy (2014), a limitação a um direito fundamental deve ocorrer, se necessário, de maneira que direitos e princípios constitucionais não sejam considerados absolutos e, assim, seja possível inibir a prática de ações ilícitas atentatórias ao próprio Estado Democrático de Direito, pois é dever do Estado proteger os demais direitos dos cidadãos.

Sendo assim, é possível considerar a ponderação de direitos e princípios fundamentais quando se está diante da necessidade de agir contra uma aeronave classificada legalmente – após a análise de requisitos e de procedimentos – como hostil.

A autorização legal para se conter uma aeronave capaz de ferir a soberania nacional, assim como a garantia de proteção da população brasileira não visa a morte do piloto, mas persuadi-lo a obedecer às ordens transmitidas e realizar o pouso (ainda que forçado) de maneira a interromper a atividade ilícita.

Corroborando com este entendimento, Fernandes (2020) ressalta não haver certeza quanto à morte da tripulação. É uma possibilidade, mas não uma certeza. Ademais, o legislador, ao editar o Decreto n. 5.144/2004, escreve explicitamente que a medida de destruição tem “a finalidade de provocar danos e impedir o prosseguimento do vôo 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. 5º, 2004).

Machado (2021) também trata da relativização de direitos fundamentais ao afirmar que, escolher dentre os direitos fundamentais, a exemplo do direito à vida e à segurança nacional, não seria plausível, por outro lado, seu equilíbrio fortalece a capacidade de uma nação suprir os direitos e as

necessidades de seus cidadãos. Assim, agir para proteger a coletividade em detrimento do individual – especialmente quando se está pautado na aplicação da lei e de rigorosos requisitos que visam prevenir a perda de vidas inocentes, e diante da possibilidade daquele que é interceptado escolher a medida a ser adotada – é medida que se impõe.

A autorização trazida pelo art. 303, § 2º, não é medida isolada, isto é, vem cercada de procedimentos prévios. Fica a cargo da tripulação interceptada escolher como proceder após ter sido alertada do procedimento a ser adotado.

O tráfico de drogas é um problema recorrente na sociedade brasileira sobre o qual o Estado não pode se omitir, haja vista seu dever de zelar pela segurança nacional à população do país. Nesse cenário, o abate surge como medida coercitiva que pode dar efetividade ao dever de segurança intrínseco ao Estado.

Segundo Fernandes (2020), o abate de aeronaves não constitui pena de morte, mas medida coercitiva, que visa impedir o prosseguimento da prática de crimes, ao passo que a pena de morte é sanção imposta pelo Estado, em decorrência do devido processo legal.

Corroborando esse entendimento, Farias (2020) faz importante diferenciação entre a Lei do Abate e a pena de morte sob duas óticas: a ontológica e a teleológica. Para o autor, a diferenciação reside no objeto foco da atitude do Estado. Uma delas tem por objetivo a morte como preço de uma ação ilícita pregressa (pena de morte); já a outra mira a prática de um ilícito no momento presente, o que acarreta a ação do Estado (contenção da aeronave).

Em paralelo, Farias (2020) apresenta uma ação correlata, qual seja, as barreiras policiais em estradas, algo mais frequente no cotidiano. Em algumas dessas barreiras, utiliza-se um instrumento conhecido como “cama-de-faquir”, uma espécie de cama de prego que visa conter o veículo furando seus pneus. Assim como num tiro de destruição, também é possível ocorrer a morte dos ocupantes de um veículo que tem seus pneus furados.

Além da distinção trazida pelos autores, o Decreto n. 5.144/2004, na tentativa de identificar a aeronave e suprimir o efeito surpresa, traz oito etapas até se interromper a atividade criminosa, o que demonstra a lisura e o cuidado do legislador em dar ao piloto interceptado a opção de obedecer às ordens recebidas e ter ciência das consequências ao desobedecê-las.

Desse modo, retira-se o evento surpresa da ação, uma vez que a tripulação passa a ter ciência da interceptação, optando, se permanecer realizando uma operação irregular, sofrer as consequências. Segundo Coelho Junior (2012), essa conduta afasta o direito de defesa dos tripulantes, uma vez que

todo piloto, ao voar no espaço aéreo brasileiro, deve ter ciência das regras vigentes, logo, sabe o que a autoridade aeronáutica pode fazer para impedir sua ação hostil.

Destaca-se, nesse contexto, a importância de se garantir a Segurança Nacional, uma vez que a Estratégia Nacional de Defesa afirma: “[esta é] a condição que permite a preservação da soberania e da integridade territorial, a realização dos interesses nacionais, a despeito de pressões e de ameaças de qualquer natureza, e a garantia aos cidadãos do exercício dos direitos e deveres constitucionais” (Brasil, 2020).

Para o território nacional se manter íntegro e seguro das ameaças externas, o poder militar deve ser usado para impedir, principalmente, influências externas sobre a nação. Deve ser empregado de modo estratégico, considerando-se os recursos e o cenário existentes, haja vista as condições difusas atuais e a necessidade de um esforço multifacetário diante das adversidades presentes.

Desse modo, afirma Garcia:

A Segurança também modificou o seu valor, passando-se de uma segurança de proteção dos interesses vitais ameaçados por um inimigo comum, ou seja, de uma segurança previsível, para uma segurança agora orientada para riscos diversos, mais difusos na forma, origem, espaço e actores, onde a imprevisibilidade aumenta as condições para a eclosão de conflitos (Garcia, 2010, p. 224).

Garcia (2010) esclarece como as ameaças vêm se modificando com o tempo, deixando cada vez mais nebulosa a definição de inimigos à segurança nacional, colocando uma preocupação sobre a necessidade de se combater a raiz de um problema o qual ainda não se conhece toda a extensão.

Assim, devido à condição difusa das ameaças apresentadas pelo autor, o Estado não deve permitir o uso deliberado e irrestrito de seu espaço aéreo sem saber ou fiscalizar extensivamente as aeronaves sob sua jurisdição. O art. 303 do Código Brasileiro de Aeronáutica deve ser aplicado em sua integralidade, sem qualquer dúvida quanto a sua constitucionalidade, a possibilitar que o aplicador da lei possa fazê-lo, desde que observados os procedimentos postos e o princípio da proporcionalidade. Não deve haver receio quanto à sua responsabilização, garantindo-se, assim, maior segurança jurídica a todos.

6 NECESSIDADE E EFICIÊNCIA DA LEI DO ABATE

Encerrada a discussão a respeito da inconstitucionalidade da Lei do Abate, destaca-se sua necessidade e eficiência. Para tanto, menciona-se o Relatório Mundial sobre Drogas (2021),

elaborado pelo Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crimes (UNODC), o qual reúne informações importantes sobre o tráfico de entorpecentes ao redor do mundo.

Ao se analisar o Relatório, a participação da América do Sul no esquema transnacional merece destaque. O documento revela que os três maiores produtores de cocaína são Colômbia, Peru e Bolívia, os quais, somados, em 2019, produziram cerca de 1.784 toneladas de cocaína em pasta base com 100% de pureza (ONU, 2021).

Apesar da alta produção de drogas nos países da América do Sul, o destino destas drogas é, em sua maioria, o envio aos Estados Unidos e países europeus. Ocorre que, para a droga alcançar seu fim, o território brasileiro é utilizado como rota, o que, sem nenhum controle ou medida interceptadora, o torna vulnerável, reforçando a necessidade de o país controlar e inibir essa atividade, protegendo a sociedade e o território nacional.

O controle do narcotráfico é fortemente realizado, e deve continuar sendo feito, nas áreas de fronteira, seja por terra, água ou ar. Nesse contexto, destacam-se algumas reportagens sobre o trabalho efetivo e preciso da Força Aérea Brasileira, em conjunto com as Polícias Federal e Militar, no combate ao tráfico de drogas, por meio da interceptação de aeronaves, a partir da realização de todo o procedimento preparatório previsto.

Em 9 de abril de 2024, a Força Aérea Brasileira interceptou uma aeronave que adentrou na fronteira do Mato Grosso do Sul vindo do Paraguai sem plano de voo (Tralli, 2024). Para isso, foram utilizadas duas aeronaves, o A-29 Super Tucano na figura da aeronave interceptadora, e a aeronave E-99 como aeronave radar coordenando a missão. O procedimento preestabelecido foi cumprido pelo Super Tucano, atendendo às medidas de policiamento do espaço aéreo. Determinou-se o pouso da aeronave hostil na cidade de Londrina – o que não foi atendido. O piloto infrator realizou um pouso forçado na região de Santa Cruz do Rio Pardo, no estado de São Paulo (Tralli, 2024).

A operação foi coordenada pela Força Aérea Brasileira e pela Polícia Federal, a qual se responsabilizou pelas medidas de controle de solo, prendendo em flagrante o piloto por tráfico internacional de drogas, e apreendendo mais de 400kg de pasta base de cocaína (Tralli, 2024).

Em 18 de janeiro de 2023, foi interceptada aeronave hostil advinda de país vizinho, detectada pelos radares dos Centros Integrados de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA) sem plano de voo e em baixa altitude (DECEA, 2023).

Quando interceptada, após a FAB realizar os procedimentos legais, o piloto realizou um pouso forçado, abandonando a aeronave e a carga. As equipes das Polícias Federal e Militar se encarregaram das medidas previstas em solo (DECEA, 2023).

Segundo o Comando de Operações Aeroespaciais (COMAE), “realizar uma interceptação como esta, demonstra, mais uma vez, a prontidão e a operacionalidade da Força a qualquer hora” (DECEA, 2023).

Ainda em 2023, na região de São José do Rio Preto, foi interceptado por caças tucano da FAB, com a participação de helicópteros da Polícia Militar, um avião com 400 kg de cocaína, que, após desrespeitar os comandos para pouso, realizou pouso forçado entre as cidades de Matão e Dobrada (Diário da Região, 2023).

Os exemplos de sucesso citados, somados à pesquisa realizada neste trabalho, reforçam a licitude das operações e a necessidade de legislação específica capaz de demonstrar severas consequências por seu descumprimento. A sequência de ações verificadas quando os pilotos interceptam as aeronaves, atreladas às iniciativas das Polícias Federal e Militar, corroboram para demonstrar a efetividade da medida que, ao final, consegue apreender drogas e conter aeronaves hostis.

A interceptação possibilita ao piloto realizar o pouso antes de ser forçado a tanto, ou de realizado o tiro de destruição, deixando claro que o objetivo da norma não é ceifar a vida do piloto, como uma pena de morte atribuída ao infrator, mas garantir a segurança aérea nacional e da população brasileira.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nesta pesquisa, identifica-se a necessidade de se aplicar a Lei n. 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), no que tange à proteção do espaço aéreo brasileiro, de maneira a proporcionar uma ação proativa do Estado para garantir a segurança nacional, da população brasileira, e oferecer maior segurança jurídica a seu aplicador.

A análise da doutrina e da legislação sobre a matéria revela que a observância do art. 303 do Código Brasileiro de Aeronáutica é medida que se impõe, pois tem o potencial necessário de dissuadir indivíduos e grupos criminosos de se envolverem em atividades representativas à ameaça e à segurança nacional.

O estudo dos direitos e garantias fundamentais mostrou que, embora a ação de destruir a aeronave possa ser considerada extrema, não tem como objetivo matar a tripulação, mas provocar danos que impeçam a aeronave hostil de continuar seu voo e, por consequência, a atividade ilícita, razão pela qual a aplicação do dispositivo não pode ser considerada inconstitucional.

Além disso, a aplicação da Lei do Abate deve ser interpretada em conjunto com os princípios da proporcionalidade e da necessidade, o que, no caso concreto e diante da aplicação dos procedimentos previstos, proporciona à sociedade maior confiança na atuação do Estado em defesa da população brasileira e da Segurança Nacional.

Deste modo, não há que se falar em violação dos direitos fundamentais, pois foram impostos critérios rígidos e procedimento rigoroso para se autorizar a aplicação da medida prevista no art. 303 do Código Brasileiro de Aeronáutica.

As dúvidas levantadas quanto à constitucionalidade da legislação analisada enfraquecem o objetivo do legislador quando de sua elaboração, pois traz insegurança jurídica ao aplicador e a seu executor podendo vir a ser ineficiente para a garantia da segurança nacional e a proteção da vida e da integridade física da população brasileira.

Diante disso, conclui-se que a Lei do Abate é uma ferramenta legítima e eficaz para proteger a segurança e os interesses nacionais. Para tanto, devem ser obedecidos os critérios estabelecidos e realizados sob a execução supervisionada da Força Aérea Brasileira, garantindo, assim, o respeito aos direitos assegurados pela Constituição Federal de 1988.

REFERÊNCIAS

ALEXY, Robert. **Teoria dos direitos fundamentais**. Trad. Virgílio Afonso da Silva. São Paulo: Malheiros, 2014.

ÁVILA, Humberto. A distinção entre princípios e regras e a redefinição do dever de proporcionalidade. **Revista Diálogo Jurídico**, Salvador, Centro de Atualização Jurídica (CAJ), v. I, n. 4, jul. 2001, p. 21.

ANACPEDIA. **Agência Nacional de Aviação Civil. Convenção sobre a Aviação Civil Internacional**. Disponível em: [https://www2.anac.gov.br/anacpedia/por-fra/tr2685.htm#:~:text=A%20Convenção%20de%20Aviação%20Civil,e%20seus%20Anexos\)%20n%20Brasil](https://www2.anac.gov.br/anacpedia/por-fra/tr2685.htm#:~:text=A%20Convenção%20de%20Aviação%20Civil,e%20seus%20Anexos)%20n%20Brasil). Acesso em: 14 abr. 2024.

BARBOSA, Rui. República: teoria e prática (textos doutrinários sobre direitos humanos e políticos consagrados na primeira Constituição da República (seleção e coordenação de Hilton Rocha). Petrópolis: Vozes *apud* SILVA, José Afonso da. **Curso de direito constitucional positivo**. 33. ed. São Paulo: Malheiros, 2010.

BRASIL. Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA). **Lei n. 7.565**, de 19 de dezembro de 1986. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7565.htm. Acesso em: 21 ago. 2023

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 21 ago. 2023.

BRASIL. **Decreto n. 5.144**, de 16 de julho de 2004. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5144.htm. Acesso em: 21 ago. 2023.

BRASIL. **Lei n. 9.614**, de 05 de março de 1998. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9614.htm. Acesso em: 21 ago. 2023.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Estratégia Nacional de Defesa (END)**. Brasília, DF, 2020. Disponível em: https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/pnd_end_congresso_1.pdf. Acesso em: 19 ago. 2023.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Livro Branco de Defesa Nacional**. Brasília, DF, 2020. Disponível em: https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/livro_branco_congresso_nacional.pdf. Acesso em: 18 ago. 2023.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Política Nacional de Defesa (PND)**. Brasília, DF, 2020. Disponível em: https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/pnd_end_congresso_1.pdf. Acesso em: 19 ago. 2023.

COELHO Jr., Fernando Gonçalves. A constitucionalidade da Lei do Abate ou do Tiro de Destruição. **Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial**, n. 94, 2012.

- DECEA. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Ministério da Defesa/Força Aérea Brasileira. **FAB intercepta aeronave com drogas identificadas por radares do DECEA**. 19 jan. 2023. Disponível em: https://www.decea.mil.br/?i=midia-e-informacao&p=pg_noticia&materia=fab-intercepta-aeronave-com-drogas-identificada-por-radares-do-decea. Acesso em: 12 jun. 2024.
- DIÓGENES Jr. José Eliaci Nogueira. Gerações ou dimensões dos direitos fundamentais. **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, XV, v. 100, p. 571-572, 2012.
- DISSENHA, Rui Carlo; QUINTAS, Monick de Souza. Direitos humanos como limites da força aérea brasileira: a lei do abate no combate ao tráfico de drogas. Espaço Jurídico, **Journal of Law**, v. 18, n. 1, p. 99-122, 2017.
- FORÇA ÁREA BRASILEIRA. Ministério da Defesa. **FAB intercepta avião com drogas no Paraná**. Disponível em: <https://www.fab.mil.br/noticias/mostra/42365/INTERCEPTA%C3%87%C3%83O%20-%20FAB%20intercepta%20avi%C3%A3o%20com%20drogas%20no%20Paran%C3%A1>. Acesso em: 9 jun. 2024.
- FARIAS, Andrew Fernandes. Defesa aeroespacial e segurança nacional em xeque: a precária disciplina normativa ao abate de aeronaves. **Revista da UNIFA**, v. 33, n. 1, p. 88-96, 2020.
- FEITOSA, Gustavo Raposo Pereira; PINHEIRO, José Augusto De Oliveira Lei do Abate, guerra às drogas e defesa nacional. **Revista Brasileira de Política Internacional**, v. 55, n. 1, p. 66-92, 2012.
- GARCIA, Francisco Proença. **Da guerra e da estratégia**: a nova polemologia. Lisboa: Prefácio-Edição de Livros e Revistas Lda, 2010.
- HUSKISSON, Darren. The air bridge denial program and the shutdown of civil aircraft under international law. **Air Force Law Review**, Washington DC, v. 56, p. 109-166, 2005.
- LENZA, Pedro. **Direito constitucional e esquematizado**. 25. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2021.
- MACHADO, Cristiane Pereira. Lei do abate. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 26, n. 6.556, 13 jun. 2021. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/91038>. Acesso em: 9 mar. 2024.
- ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Escritório de Drogas e Crimes**. World Drug Report 2021. Viena, 2021. Disponível em: https://www.unodc.org/res/wdr2021/field/WDR21_Booklet_2.pdf. Acesso em: 26 maio 2024.
- 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. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/5735>. Acesso em: 9 mar. 2024.
- SALGADO, Joaquim Carlos. Os direitos fundamentais. **Revista Brasileira Estudos Políticos**, v. 82, p. 15, 1996.

TRALLI, César. Avião vindo da Bolívia faz pouso forçado em MT após interceptação da FAB. **G1**. Disponível em: <https://g1.globo.com/mt/mato-grosso/noticia/2024/04/10/aviao-vindo-da-bolivia-faz-pouso-forcado-em-mt-apos-interceptacao-da-fab.ghtml>. Acesso em: 26 maio 2024.