

LEI DO ABATE DE AERONAVES

Guilherme PAES GUERRA¹
Victor MATHEUS MOLINA²

RESUMO: Com o advento da Lei 9.614 de 1998, com sua posterior regulamentação, feita pelo decreto 5.144 de 2004, introduziu-se no ordenamento jurídico brasileiro a possibilidade de derrubada de uma aeronave que entre em nosso espaço aéreo de maneira irregular e que seja proveniente de regiões conhecidamente produtoras de mercadorias entorpecentes. Isso se fez necessário após a modernização de nossos sistemas de devesa, onde foi possível comprovar o grande e crescente número de vôos irregulares que partiam de país produtores de drogas e adentravam em espaço aéreo brasileiro. Foram criados três esquadrões, que ficaram responsáveis pelo cumprimento dessa tarefa, reduzir a entrada de entorpecente em nosso país por meio de aeronaves, o primeiro em Boa Vista (RR), o segundo em Porto Velho (RO) e o terceiro em Campo Grande (MS). Para a derrubada de uma aeronave tem de ser obedecidos os procedimentos de maneira criteriosa, e eles se dividem em medidas de averiguação, de intervenção, de persuasão, e por fim, se necessário, e em apenas casos extremos, a medida de destruição. Após a entrada em vigor dessas medidas o número de vôos irregulares, segundo fontes da Força Aérea Brasileira, caiu cerca de 32,3% e até hoje, todos os pilotos dos aviões interceptados obedeceram as ordens dos pilotos da Força Aérea Brasileiro, não sendo nem mesmo preciso dar início a medida de persuasão.

Palavras-chave: Lei do abate de aeronaves. Medida de destruição. Entorpecentes.

¹ Discente do 5º ano do curso de direito das Faculdades Integradas “Antonio Eufrásio de Toledo” de Presidente Prudente. catengas@hotmail.com.

² Discente do 5º ano do curso de direito das Faculdades Integradas “Antonio Eufrásio de Toledo” de Presidente Prudente. Walrus02@hotmail.com.

1 INTRODUÇÃO

O que será discutido neste artigo é a lei que regula o abate de aeronaves em território brasileiro, nomeada como lei do tiro de destruição, mas é popularmente conhecida como lei do abate. A escolha do tema foi baseado na necessidade de levar as pessoas o conhecimento deste tipo de inovação em nosso ordenamento jurídico, já que esta lei é de conhecimento de poucos e também pela sua grande relevância social, já que esta inovação vem com o propósito de diminuir a entrada de drogas em nosso território, e com isso a tentativa de extirpar este câncer social. Para tanto, foram usados alguns poucos artigos retirados da internet, já que este assunto não é encontrado em nenhuma doutrina.

2 DESENVOLVIMENTO

Foi na tentativa de coibir tal irregularidade que a Lei 9.614 de 5 de março de 1998, “Lei do Tiro de Destruição”, mas difundida nos meios de comunicações como “Lei do Abate”, acrescentou um parágrafo ao artigo 303 do Código Brasileiro de Aeronáutica, modificando-o consideravelmente, sendo referido artigo posterior regulamentado pelo Decreto nº. 5.144 de 16 de Julho de 2004 e, sendo, por conta disso, motivo da crescente discussão.

Com o acréscimo do parágrafo 2º, e a re-numeração do 2º como 3º, o texto legal do artigo 303, da Lei nº 7.565 de 18.12.1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, passou a ser o seguinte:

“ CAPÍTULO IV

DA DETENÇÃO, INTERDIÇÃO E APREENSÃO DE AERONAVE

Art.303. A aeronave poderá ser detida por autoridades aeronáuticas, fazendárias ou de 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 (art. 21) ou de porte proibido de equipamento (parágrafo único do art. 21) ³;

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 foi indicado.

§ 2º. Esgotados os meios coercitivos legalmente previstos, a aeronave será classificada como hostil, ficando sujeita à medida de destruição, nos casos dos incisos do caput deste artigo e após autorização do Presidente da República ou autoridade por ele delegada (parágrafo acrescido pela Lei 9.614/98)

§ 3º. A autoridade mencionada no § 1º responderá por seus atos quando agir com excesso de poder ou com espírito emulatório. (parágrafo re-numerado e alterado pela Lei 9.614/98)".

Determinadas medidas foram tomadas pelo Governo Brasileiro a fim de coibir a entrada de aeronaves ilegais dentro do Espaço Aéreo Brasileiro, que *"alcança uma altitude que justifica um interesse público que possa reclamar a ação do poder político"* (ACQUAVIVA, 2000, p. 43).

Vale ressaltar que o espaço aéreo compreende o mar territorial, que alcança horizontalmente uma distância de 12 NM (Milhas Náuticas) contadas a partir da baixa-maré. Portanto, as medidas visam impedir o transporte de drogas sobre o Território Brasileiro. Essas medidas se tornaram necessárias principalmente após a modernização do Sistema de Defesa Aéreo e Controle do Tráfego Aéreo Brasileiro como o qual se pode constatar o crescente número de vôos irregulares.

O Sistema de Vigilância da Amazônia (SIVAM) é um grande avanço nesse trabalho, comprovando que as principais rotas de entrada de drogas ilícitas em Território Brasileiro ocorreram por via aérea, em pequenas aeronaves, oriundas das regiões reconhecidamente produtoras dessas substâncias.

³ Parágrafo único. O porte de aparelhos fotográficos, cinematográficos, eletrônicos ou nucleares, a bordo de aeronave, poderá ser impedido quando a segurança da navegação aérea ou o interesse público assim o exigir.

Sendo as principais, citadas anteriormente. Essa droga é utilizada para consumo interno e também segue para os países vizinhos, além de Europa e dos Estados Unidos, entre outros destinos.

A utilização do tiro de destruição seguirá rigorosamente os passos abaixo especificados.

Acionadas pelo Comando de Defesa Aeroespacial Brasileiro (COMDABRA) sobre a possibilidade de uma aeronave ter ingressado de maneira irregular em espaço aéreo nacional, aeronaves de interceptação da Força Aérea Brasileira sairão em busca da aeronave suspeita.

Esse tipo de tarefa é feita pelos caças leves EMB-314 Super Tucano, designados na Força Aérea como A-29. Esses aviões recebem dos R-99A/B, aeronaves usadas para rastrear vôo a altitudes onde os radares de solo não tem capacidade, toda a cobertura necessária, pois ele pode visualizar tanto os caças como o trafego desconhecido. O R-99A/B é conhecido também como avião radar. Isso faz com que a chance de erro caia de maneira grandiosa.

É importante mencionar, antes de continuar discutindo sobre o tema, que as aeronaves citadas são de fabricação nacional, feitas pela EMBRAER.

Vale também dizer que no cenário atual, há uma atuação conjunta entre Polícia Federal e Força Aérea Brasileira, onde, em muitos casos e para evitar a morte de pessoas, os caças da F.A.B. apenas acompanham a aeronave, sem serem notados, a aeronave invasora, deixando para a polícia, fazer em solo a apreensão da mercadoria e dos envolvidos.

Três esquadrões são competentes para realizar tal tarefa. O 1º/3º GAV (primeiro esquadrão do terceiro grupo de aviação), Esquadrão Escorpião, baseado em Boa Vista (RR), o 2º/3º GAV (segundo esquadrão do terceiro grupo de aviação), Esquadrão Grifo, de Porto Velho (RO) e o 3º/3º GAV (terceiro esquadrão do terceiro grupo de aviação), Esquadrão Flecha, de Campo Grande (MS). Estes são responsáveis pela defesa e vigilância de nossa fronteira a fim de evitar a entrada de mercadorias ilícitas em território brasileiro.

Após serem guiados pelo avião radar, o piloto do caça seguirá a risca todos os procedimentos, com o intuito de evitar, mais uma vez a possibilidade de

erro. Para tanto ele tomará as medidas contidas no decreto que regulamentou a lei do Tiro de Destruição (Decreto 5.144 de 2004) e no IMA 100-12⁴, que são:

MEDIDAS DE AVERIGUAÇÃO:

É o primeiro nível da medida de interceptação. Nela a aeronave da Força Aérea Brasileira colhe informação sobre a identidade da aeronave. Esse nível possui os seguintes procedimentos:

a) O reconhecimento à Distância. Neste momento o piloto da aeronave de interceptação se mantém em uma posição onde a aeronave interceptada não possa vê-lo, normalmente acima e por trás da aeronave suspeita. Dessa posição ele fotografa o possível transgressor e colhe as informações externas da aeronave. Como o nível de vôo, por exemplo.

b) A confirmação da Matrícula⁵. Neste momento, as informações colhidas são enviadas para o Centro de Operações Militares (COpM) do CINDACTA (Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo) responsável pela região onde a aeronave foi interceptada. O 1º/3º GAV e o 2º/3º GAV contatará o COpM do CINDACTA IV, cuja jurisdição é a região amazônica, ele está sediado em Manaus. Já o 3º/3º GAV fará contato com o CINDACTA II, responsável pela região sul, Mato Grosso do Sul e parte de São Paulo, este com sede em Curitiba. Esses centros de controle transmitem ao piloto da Força Aérea Brasileira todas as informações da aeronave interceptada, como possíveis documentos vencidos, nome do seu proprietário, etc.

⁴ O IMA 100-12 é um conjunto de Regras do Ar e Serviço de Tráfego Aéreo, aprovado pela Portaria da Diretoria de Eletrônica e Proteção de Vôo, do Ministério da Aeronáutica, em 25.06.1999.

⁵ A matrícula, conhecida também no meio aeronáutico como prefixo, é uma forma de diferenciar uma aeronave de outra, funciona nas aeronaves como as placas funcionam nos carros. Por ela também, é possível a identificação da nacionalidade da aeronave.

Estando a aeronave em situação regular, será realizado apenas o seu acompanhamento;

Constatada alguma irregularidade, a aeronave de interceptação sairá de sua posição e se colocará ao lado da aeronave interceptada, e realizará o próximo passo, que é:

a) A comunicação via frequência internacional de emergência, 121.5 ou 243 MHz, ou por sinais visuais de conhecimento obrigatório por todo aeronavegante. Essa comunicação visa o esclarecimento das possíveis irregularidades.

MEDIDAS DE INTERVENÇÃO:

Não sendo satisfatória as medidas anteriores, passa-se ao segundo nível. As medidas coercitivas. Esse nível é caracterizado pela execução de dois procedimentos, quais sejam:

a) A mudança de rota, determinada pela aeronave de interceptação. Essa determinação será feita tanto pelo rádio como por sinais visuais;

b) E o pouso obrigatório em aeródromo determinado pela aeronave de interceptação.

As medidas citadas abaixo foram acrescentadas com a edição da Lei n.º 9.614/98, que são elas:

MEDIDAS DE PERSUASÃO:

Esta medida será tomada se o piloto da aeronave transgressora não atender a nenhuma das medidas anteriores. Para tanto, serão dados tiros de advertência lateralmente à aeronave interceptada, com munição traçante, mas sem atingi-la.

Desobedecidos os seis procedimentos mencionados, a aeronave interceptada passará a ser considerada hostil, e ficará sujeita à medida de destruição.

MEDIDA DE DESTRUIÇÃO:

A medida de destruição consiste no posicionamento do avião de caça atrás da aeronave suspeita e a realização de disparos com munição real para destruí-la.

O procedimento anteriormente narrado deverá atender, obrigatoriamente, as rígidas exigências contidas no Decreto nº 5.144, de 16 de julho de 2004. São elas:

a) tanto aeronaves de interceptação quanto os radares envolvidos no policiamento do espaço aéreo terão que estar obrigatoriamente sob o controle operacional das autoridades de Defesa Aérea Brasileira pertencentes ao Comando de Defesa Aeroespacial Brasileiro (COMDABRA);

b) todos os procedimentos serão registrados em gravações, tanto sonoras como visuais;

c) o procedimento irá ocorrer sobre áreas não densamente povoadas e relacionadas com rotas presumivelmente utilizadas para o tráfico de drogas.

Também, no Decreto já mencionado anteriormente, o Presidente da República, delega ao Comandante da Aeronáutica, no artigo 10, a competência para autorizar a utilização da medida de destruição, elevando assim, o grau de segurança e confiabilidade.

Após a entrada em vigor e a regulamentação da Lei n° 9.614/98, que autoriza o Tiro de Destruição, segundo fontes do Comando de Defesa Aeroespacial Brasileiro (COMDABRA) e do Centro de Comunicação Social da Aeronáutica (CECOMSAER), “a média diária de aeronaves voando irregularmente no espaço aéreo brasileiro caiu 32,3% nos primeiros 30 dias da aplicação da Lei, se comparado com a média do acumulado no ano até a véspera de a medida entrar em vigor, dia 16 de outubro 2004”.

Conforme as mesmas fontes citadas no parágrafo anterior, “nesse primeiro mês, os radares de Defesa Aérea detectaram 8,3 vôos diários desconhecidos, ou seja, sem plano de vôo contra 12,3 nos outros meses de 2004”.

É importante mencionar que não será todo tráfego desconhecido, considerado ilícito, e interceptado pela Força Aérea Brasileira.

Nas interceptações realizadas nesse período, todos os pilotos de aviões suspeitos acataram as determinações dos caças da Força Aérea Brasileira, não sendo necessário utilizar nem mesmo o tiro de aviso.

No referido período, sequer houve a necessidade de se impor o pouso obrigatório para fiscalização, dentro do conjunto de medidas previstas, o que sinaliza a retração no transporte aéreo de entorpecentes pelo Brasil.⁶

⁶ Dado fornecido pelo site oficial da Força Aérea Brasileira (www.fab.mil.br)

3 CONCLUSÃO

Pode concluir, após a explanação sobre a lei que possibilita a derrubada de uma aeronave em território nacional e sobre os dados fornecidos pela Força Aérea Brasileiro, que a ela não só inovou nosso ordenamento jurídico, no que diz respeito ao combate ao trafico de drogas, como também vem dando resultados reais e de grande proporção auxiliando, e muito, no combate deste mal monstruoso que assola não só e unicamente a nossa sociedade, mas também o mundo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACQUAVIVA, Marcus Cláudio. **Teoria Geral do Estado**. 2^a. ed. ver. e aum. São Paulo: Saraiva 2000.

Instituto de Controle do Espaço Aéreo. **IMA 100-12**. Disponível em <[http://icea.gov.br/ead/ima100-12intraer/ICA 100 12 abr%2007.pdf](http://icea.gov.br/ead/ima100-12intraer/ICA_100_12_abr%2007.pdf)>. Acesso em 02 de set. de 2007.

LIMA, Fernando. **Inconstitucionalidade da Lei do Abate**. Disponível em <<http://www.tex.pro.br/wwwroot/02de2004/inconstitucionalidadedaideioabatefernandolima.htm>>. Acesso em 25 de ago. de 2007.

RODRIGUES FILHO, José Moaceny Félix. **A legislação do abate de aeronaves. Análise diante dos direitos fundamentais e das normas penais permissivas**. In: *Jus Navigandi*. Disponível em <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=5735>>. Acesso em 27 de ago. 2007.