



A LEI DO TIRO DE DESTRUIÇÃO COMO NORMA ESSENCIAL PARA A EFETIVAÇÃO DA ESTRATÉGIA NACIONAL DE DEFESA

Prof. Fernando Gonçalves Coelho Jr.

Bruno Ferreira Araújo

Cristiane Estanislau Ciccarini

Luiz Henrique Donato

Mélani Martins de Oliveira

Ruth Prates Silveira Dias Coelho

Centro Universitário Newton Paiva – Belo Horizonte, MG.

RESUMO: O presente artigo tem como objetivo realizar uma análise da constitucionalidade do decreto lei 5.144/2004, conhecido como *Lei do Tiro de Destruição*, bem como demonstrar sua importância para a efetividade da Estratégia Nacional de Defesa. O trabalho em pauta pretende, ainda que modestamente, contribuir para um debate sobre a importância de tal norma face aos novos desafios enfrentados pelo Brasil junto aos demais sujeitos da sociedade internacional. Desta feita, foram estudados os conceitos de *Estado* com ênfase em seus elementos físicos e de poder: *território* e *soberania*, respectivamente. Para tal, adotamos metodologia teórica pura, utilizando obras de renomados autores como: Maria Sylvia Zanella Di Pietro, Alberto do Amaral Jr., Luis Ivani de Amorim e José Francisco Rezek, ex-Ministro do STF e ex-Juiz da Corte Internacional de Justiça em Haia, nos Países Baixos. O estudo foi pautado em preceitos legais constitucionais e lastreado por convenções e tratados internacionais firmados pelo Brasil. Como resultado, visualizamos a importância de tal norma para a defesa pátria, concluindo por sua total compatibilidade com nossa Constituição da República.

O Estado¹, sujeito originário de direito internacional, ostenta três elementos essenciais: povo, território e poder soberano. O povo é o conjunto de nacionais, o território pode ser conceituado como o elemento físico do País, ao passo que a soberania consubstancia-se num governo independente e não submetido a qualquer poder superior, tendo por corolário a igualdade jurídica entre os Estados.

Provavelmente o primeiro a utilizar o termo *soberania* foi Jean Bodin, jurista e teórico francês que, no final do século XVI, conceituou tal expressão como poder perene e absoluto



de um Estado. De fato, para um País ter real independência deve governar-se por si próprio, respeitando, obviamente, tratados e convenções internacionais que seja signatário.

Qualquer País aplica de modo exclusivo sua jurisdição em todo o seu território, que é independente da dimensão física do Estado, composto pela parte geográfica do planeta sobre o qual ele exerce sua soberania para todos os fins. Ao contrário do posicionamento do imaginário comum, o território estatal é composto não apenas pelo solo e subsolo, mas também pelos rios, lagos e mares, bem como pelo seu espaço aéreo sobrejacente.

127

Alberto do Amaral Jr.¹ leciona que o Estado possui não apenas o direito de usar a força, mas o direito de usá-la de modo exclusivo em seu território. O poder de comandar, que transforma uma multidão de indivíduos isolados em um corpo político organizado, é o traço característico da nossa modernidade política. A concentração do poder coativo no Estado foi considerada por Hobbes fator imprescindível para conservar a ordem, manter a paz e a segurança coletiva. A centralização da força era a condição para a paz e a segurança, que motivaram a constituição da sociedade e o abandono do estado de natureza.

A parte terrestre do território é a superfície ocupada pelo Estado e delimitada por suas fronteiras. Vale salientar que o território estatal se estende de forma fictícia aos seus navios de guerra e suas aeronaves militares onde quer que se encontrem, através da “lei de pavilhão”.

Por seu turno, a *faixa de fronteira* é uma porção de 150 km, contados da fronteira para o interior do país, onde a União exerce seu poder de polícia para fins de segurança nacional. O art. 20, § 2º da Constituição Federal considera tal faixa fundamental para a defesa do território nacional. Da mesma forma, as diretrizes da Estratégia Nacional de Defesa pautam-se, dentre outros, na dissuasão de forças hostis nas fronteiras terrestres e nos limites das águas jurisdicionais brasileiras.

A mencionada faixa é prevista no Brasil desde 1850, através da Lei 601, que determinava uma largura de 10 léguas. Com a Constituição de 1891, definiu-se como pertencente à União a porção do território indispensável à defesa das fronteiras brasileiras. As Forças Armadas, com ênfase o Exército, devem manter presença nessas áreas, em especial na região amazônica, em face dos obstáculos ao deslocamento e à concentração de forças.

Sobre os mares, devemos recordar da Convenção Internacional sobre o Direito do Mar de 1982, comumente conhecida como Convenção de Montego Bay de 1982. Essa importante convenção versa, dentre outros, a respeito do mar territorial, da zona contígua, da zona econômica exclusiva e da plataforma continental.

A falta de consenso sobre a extensão das águas territoriais gerou, vez por outra, graves incidentes entre países que mantinham boas relações. Em 1956, o governo norte-americano apreendeu barcos pesqueiros peruanos, sob alegação de que estavam dizimando cardumes junto às costas do Oceano Pacífico. Tal episódio ficou conhecido como "Guerra do Salmão". Logo, outro conflito repetiu-se com barcos pesqueiros japoneses.¹



o ano de 1958, Reino Unido e Islândia travaram a "Guerra do Bacalhau", que com troca de tiros de canhão. Logo seguiu-se a "Guerra do Arenque", onde a Guatemala reclamava pela incursão em suas águas de barcos noruegueses.¹

Em 4 de janeiro de 1993, o Governo brasileiro sancionou a Lei nº 8.617, que tornou os limites marítimos brasileiros coerentes com os limites preconizados pela convenção.

A importância dos mares para o Brasil é de fato gigantesca: sabe-se que mais de 95% do comércio exterior do nosso País é realizado por via marítima.¹ Estrategicamente, o mar é de vital importância para o Brasil.

Justificando a responsabilidade do Brasil sobre tais riquezas, Di Pietro¹ assevera que de acordo com o artigo 20, IV, da Constituição, alterado pela Emenda Constitucional n. 46/05, são bens da União as ilhas fluviais e lacustres situadas nas zonas limítrofes com outros países, bem como as ilhas oceânicas e as costeiras, excluídas, destas, as que contenham a sede de Municípios, exceto aquelas áreas afetadas ao serviço público e a unidade ambiental e as referidas no art. 26, II da Constituição da República.

Quanto ao espaço aéreo, podemos afirmar que é aquele espaço sobrejacente em relação à superfície terrestre ou hídrica, até o limite da camada atmosférica. Neste espaço o Estado exerce soberania plena (sobre os ares situados acima de seu território e de seu mar territorial). Alguns doutrinadores entendem que não há que se falar em passagem inocente, sendo o Estado possuidor, senhor absoluto desse espaço. Tratados e permissões avulsas devem franquear a aviação por outros países, visto que toda a aeronave deve possuir uma, única, nacionalidade e uma única matrícula, conforme determinações da OACI¹ - Organização da Aviação Civil Internacional.

Contra atos que violassem a segurança da aviação civil internacional, foram criados, no seio de tal organismo, vários instrumentos jurídicos tais como a Convenção sobre Infrações e Certos Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, celebrada em Tóquio (1963)¹; Convenção para Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves¹, negociada em Haia (1970)¹; e a Convenção para Repressão aos Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, acordada em Montreal (1971)¹.

Tóquio/63 aplica-se às infrações penais, bem como aos atos que possam pôr em risco a segurança da aeronave, das pessoas dentro dela ou possam perturbar a ordem e a disciplina a bordo. O texto confere amplos poderes ao comandante. Haia/70 foi negociada no auge do período dos seqüestros aéreos com motivação política. O acordo disciplina o tema da jurisdição dos Estados e traça regras para a concessão de extradição do infrator. Ele determina, ainda, que os Estados-partes comuniquem à OACI todos os dados referentes aos seqüestros e seus autores. Montreal/71 cuida, por igual, das infrações penais. Fixa a jurisdição e estabelece regras concessivas da extradição.



Na hipótese de ser inviável atender a eventual pedido extradicional, a Convenção estabelece regras para o julgamento do(s) acusado(s).¹

Além das Convenções acima citadas, houve a promulgação do Protocolo de Montreal, de 1984¹, concebido para proteger o tráfego aéreo não contra a ação de terroristas ou *gangsters*, mas contra abusos do próprio Estado na preservação de sua segurança territorial.¹

No Brasil, o principal problema enfrentado no espaço aéreo é a questão do tráfico ilícito de entorpecentes, principalmente na sua região Norte.

As intensivas e sistemáticas ações transnacionais de narcotraficantes, principalmente a partir dos anos oitenta, obrigaram os Países a criarem medidas legais para impedir o uso de aeronaves como transporte de ilícitos entre fronteiras. Mostrando a necessidade de se possuir uma lei de dissuasão aérea, Camazano Alamino¹ escreve que:

(...) o Peru foi o primeiro país a estabelecer normas para abater aeronaves utilizadas pelo narcotráfico, tendo destruído até a atualidade mais de uma centena de aparelhos de todos os tipos, que se negaram a obedecer às determinações das autoridades aeronáuticas para as medidas de fiscalização e de controle.

As ações contundentes da Força Aérea Peruana provocaram uma significativa redução dos vôos clandestinos no espaço aéreo daquele país, fato que obrigou aos narcotraficantes a passarem a utilizar o Brasil como uma das principais rotas para o transporte de todo tipo de ilícitos.

A Colômbia foi o segundo país a adotar tal sistemática, tendo aprovado a sua “Lei do Abate” há poucos anos, principalmente visando proibir a utilização do dinheiro lavado pelo narcotráfico pelos diversos movimentos guerrilheiros existentes no país... Só em 2003, cerca de 15 aeronaves de narcotraficantes foram abatidas ou destruídas no solo pela Força Aérea Colômbia. (...)

A entrada em operação do Sivam, bem como a modernização dos meios de detecção e controle do espaço aéreo brasileiro, confirmou que as mais importantes rotas do narcotráfico passam pelo Brasil, vindas dos principais centros produtores e com o objetivo de suprir os mercados consumidores do Brasil, Europa e Estados Unidos.

A FAB, por sua vez, (...) interceptava as aeronaves clandestinas e não podia tomar qualquer medida mais eficiente para obrigá-las a pousar ou, até mesmo, abatê-las, tendo em vista que não existia uma legislação que amparasse tal ação.



Objetivando defender o espaço aéreo pátrio, o Governo Federal publicou, em 16 de julho de 2004, o decreto 5.144¹, regulamentando assim os §§ 1º, 2º e 3º do artigo 303 da Lei 7565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer), permitindo que aeronaves consideradas hostis ou suspeitas de tráfico de substâncias entorpecentes e drogas afins possam ser objeto de medidas coercitivas de averiguação e até mesmo, autorizando a destruição em voo de aeronaves.

Segundo o Centro de Comunicação Social da Aeronáutica¹, a Lei do Tiro de Destruição trata dos casos em que uma aeronave pode ser submetida à detenção, à interdição e à apreensão por autoridades aeronáuticas, fazendárias ou da Polícia Federal. No art. 303 do CBAer foi introduzido pela Lei 9614/99 o parágrafo segundo, com a seguinte redação:

§ 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. (negritamos)

Atualmente algumas manifestações jurídicas ocorrem de forma contrária a tal lei, sob o argumento que a mesma é inconstitucional já que, supostamente, a mesma não fornece ao piloto da aeronave hostil o direito ao contraditório e à ampla defesa. Assim, segundo equivocada justificativa, estaria tal norma instituindo a pena de morte no Brasil. Entretanto, os artigos 18 e 303 do Código Brasileiro de Aeronáutica evidenciam que basta o comandante ou o piloto da aeronave hostil cumprir as determinações das autoridades aeronáuticas do País para que o mesmo continue seu voo. Se o piloto persistir na hostilidade, então o mesmo estará abrindo mão do seu direito de defesa bem como será considerado invasor e, desta forma, sua aeronave poderá ser interceptada e, eventualmente, abatida.

Um dos cerne da Estratégia Nacional de Defesa no tocante à Força Aérea Brasileira (FAB) é exercer no ar a vigilância do espaço aéreo, sobre o território nacional e as águas jurisdicionais brasileiras, inibir o sobrevoo desimpedido do espaço aéreo nacional pelo inimigo, particularmente na Região Amazônica, onde ocorre a maior parte de vôos clandestinos. Ainda conforme a Estratégia Nacional de Defesa, a índole pacífica do Brasil não elimina a necessidade de assegurar à FAB o domínio de um potencial estratégico.

Visando enfrentar e superar tecnicamente o problema das invasões aéreas, a FAB substituirá os atuais aviões de combate a partir do primeiro quartel deste século até o ano de 2025. Para isso, aeronaves de quarta ou quinta geração deverão ser incorporadas às nossas Forças Armadas, baseadas em conceitos bélicos franceses (*Dassault Rafale*), suecos (*Saab Gripen-NG*) ou norte-americanos (*FA-18 Super Hornet*).



Entretanto, é de suma importância salientar que tais máquinas não terão valia alguma, caso o decreto 5.144/04 (Lei do Tiro de Destruição) seja considerado inconstitucional visto que os pilotos não poderão abater qualquer aeronave hostil ao nosso País, deixando o espaço aéreo brasileiro completamente vulnerável.

Na Grécia Antiga, imaginando as tarefas superiores de Zeus, falava-se que quem dominasse o céu, dominaria o mundo. Em mesma posição nos colocamos.

BIBLIOGRAFIA

AMARAL Jr., Alberto do. Noções de Direito e Direito Internacional. Brasília, FUNAG - Fundação Alexandre de Gusmão / Ministério das Relações Exteriores, 2008.

ARAÚJO, Luis Ivani de Amorim. *Direito Internacional Penal*. Rio de Janeiro: Forense, 2000.

Decreto Legislativo nº 33, de 15.6.72 e Decreto Presidencial nº 72.383, de 20.6.73.

Decreto Legislativo nº 71, de 28.9.71 e Decreto Presidencial nº 70.201, de 24.2.72.

Decreto Legislativo nº 479, de 27.2.69 e Decreto Presidencial nº 66.529, de 30.4.70.

Di Pietro, Maria Sylvia Zanella. *Direito Administrativo*, São Paulo: Atlas, 2008.

GARCIA, Márcio P.P., in: BRANT, Leonardo Nemer C. (org.). *Terrorismo e Direito – os impactos do terrorismo na comunidade internacional e no Brasil: perspectivas político-jurídicas*. Rio de Janeiro: Forense, 2003.

RASSELLI, Luiz Antônio. *Mar Territorial de 200 Milhas*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1976.

Revista *Flap Internacional*, no. 384, ano 41, setembro de 2004.

REZEK, J. F.. *Direito Internacional Público: curso elementar*. São Paulo: Saraiva, 2000.

www.reservaer.com.br.