

O TRÁFICO E A SEGURANÇA DO ESPAÇO AÉREO: A LEI DO ABATE BRASILEIRA À LUZ DA CONVENÇÃO DE CHICAGO DE 1944

AIR TRAFFICKING AND AIRSPACE SECURITY: THE BRAZILIAN SHOOT- DOWN LAW IN LIGHT OF THE 1944 CHICAGO CONVENTION

Tatiana de A. F. R. Cardoso Squeff*

Tiago Amadeu Borges Diniz**

*Doutora em Direito Internacional pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), com período sanduíche junto à University of Ottawa (Canadá). Mestre em Direito Público pela UNISINOS, com fomento CAPES e período de estudos junto à University of Toronto (Canadá), com fomento DFAIT. Pós-graduada em Direitos Humanos pela Universidade de Coimbra, Relações Internacionais pela UFRGS/PPGEEI, em Direito Internacional pela UFRGS/PPGD e em Língua Inglesa pela Unilasalle. Professora do Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade Federal de Uberlândia (UFU/MG), onde também atua como professora adjunta da graduação nas disciplinas de Direito Internacional. Professora do Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM/RS).
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9912-9047>

**Graduando em Relações Internacionais da Universidade Federal de Uberlândia (UFU). Bolsista do Programa de Formação para Internacionalização (ProInt). Membro do Grupo de Estudos e Pesquisas em Direito Internacional (GEPDI-UFU), onde participou do Núcleo de Moot Courts.
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0734-2807>

Como citar: SQUEFF, Tatiana de A. F. R. Cardoso; DINIZ, Tiago Amadeu Borges. O tráfico e a segurança do espaço aéreo: a Lei do Abate brasileira à luz da Convenção de Chicago de 1944. **Revista do Direito Público**, Londrina, v. 19, n. 2, p. 246-264, jul. 2024. DOI: 10.5433/1980-511X.2024.v19.n2.p246-264. ISSN: 1980-551X.

Resumo: Este texto busca analisar a Lei do Abate de Aviões brasileira, aprovada apenas em 2004, em face dos termos estabelecidos pela Convenção de Chicago de 1944, responsável por definir as normas relativas à aviação civil internacional. Pontualmente, enfatiza-se a análise do artigo 3 bis, anexado à Convenção em 1984, como texto norteador da relação entre Estados e o uso da força contra aeronaves civis, que, em teoria, proibiria a derrubada de aviões. Justifica-se o presente estudo no crescente uso dessa prática para a defesa da soberania nacional. Ao final, o texto destaca a conformidade da Lei Brasileira em relação à Convenção e à prática dos Estados sobre o tema. Por fim, quanto à estrutura e os aspectos metodológicos, utiliza-se o método dedutivo de abordagem e o descritivo-explicativo de análise, apresentando inicialmente de que forma o Brasil regula o seu procedimento interno para interceptar e abater aeronaves suspeitas e, num segundo momento, as regras que emanam do Direito Internacional e a prática dos Estados sobre o tema, ponderando, ao cabo, sobre a sua (in)compatibilidade. Deste modo, ampara-se nos procedimentos bibliográfico e, sobretudo, documental de pesquisa.

Palavras-chave: lei do abate de aviões brasileira; uso da força; convenção de Chicago; tráfico de drogas; artigo 3 bis.

Abstract: This text seeks to analyze the Brazilian Aircraft Shoot-Down Law, passed only in 2004, in view of the terms established by the Chicago Convention of 1944, responsible for defining the rules related to international civil aviation. Specifically, emphasis is placed on the analysis of Article 3 bis, annexed to the Convention in 1984, as the guiding text of the relationship between States and the use of force against civil aircraft, which, in theory, would prohibit the shooting down of aircraft. The present study is justified by the growing use of this practice for the defense of national sovereignty. At the end, the text highlights the conformity of Brazilian Law in relation to the Convention and the practice of the States on the subject. And regarding the structure and methodological aspects, the deductive method of approach and the descriptive-explanatory method of analysis are used, initially presenting how Brazil regulates its internal procedure to intercept and shoot down suspicious aircraft

and, in a second moment, the rules emanating from International Law and the practice of States on the subject, pondering, in the end, on their (in)compatibility. In this way, the study is based on the bibliographic and, above all, documental research procedures.

Keywords: brazilian aircraft shoot-down law; use of force; Chicago convention; drug trafficking; article 3 bis.

INTRODUÇÃO

Desde a expansão da aviação civil na segunda metade do século XX, o abate de aeronaves de passageiros se tornou um tema de debate no Direito Internacional. São numerosos os casos de abatimentos por engano, como o voo PS752 da *Ukraine International Airlines* em 2020 ou o controverso caso do voo MH17 da *Malaysia Airlines* em 2014. Mais ainda, o próprio processo de interceptação que leva ao abate deve ser alvo de investigação notando, por exemplo, os acontecimentos com o avião do ex-Presidente boliviano Evo Morales em 2013 e o incidente de 2021 com o voo 4978 da *Ryanair*, que transportava o jornalista e ativista da oposição do governo da Bielorrússia, Raman Pratasevich.

Todavia, um questionamento que emerge é justamente se existe um regulamento internacional que prescreva sobre o tema. De fato, dever-se ia olhar para a Convenção da Aviação Civil Internacional feita em Chicago de 1944, mas, originalmente, esta não prescrevia nenhuma regra sobre o tema.

Isso apenas foi alterado quando da entrada em vigor em 1998 do Protocolo de Montreal de 1984 - no Brasil, desde 1999 - relativo à inclusão do artigo 3 bis à citada Convenção de Chicago. Tal dispositivo, somado às decisões proferidas no âmbito do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), age no sentido de coibir a utilização de armas contra aviões civis; apesar disso, ele possui uma redação ambígua e pouco afirmativa, o que gera uma série de dúvidas quanto a sua real implementação por parte dos Estados Membros.

No Brasil, o tema é regulado pela Lei Federal n. 9.614 que foi sancionada em 1998, após três anos de intensos debates no Congresso. Esta possibilita o abate de aeronaves civis no caso de esgotamento dos meios coercitivos existentes. Mais especificamente, restou estabelecido no texto legal que quando uma aeronave suspeita adentrar o território brasileiro e não responder aos comandos para que sejam feitos o seu pouso e a subsequente averiguação do avião, poderá a autoridade aeronáutica responsável pela interceptação, ao seu critério, realizar medidas para forçar o pouso do avião.

Entretanto, essa regra ainda estava pendente de regulamentação. Isso só veio a acontecer no ano de 2004, a partir da aprovação do Decreto n. 5.144, que se passou a permitir, de fato, a “medida de destruição” de aeronave para impedir o prosseguimento do voo, observando-se, todavia, a prevenção da perda de vidas inocentes em ar ou em terra. Para fins introdutórios, outrossim, importante atentar para o fato de, na sua norma doméstica, o Brasil claramente refere-se à utilização da força contra aeronaves declaradas infratoras ou “hostis”.

Nesse escopo, questiona-se se a legislação brasileira estaria de acordo com o artigo 3 bis do Protocolo de Montreal à Convenção de Chicago. Afinal, por diversos motivos, em especial no tocante ao combate ao tráfico de drogas no Brasil, a interceptação e derrubada de aeronaves civis seguem acontecendo mesmo com a existência do citado artigo.

Assim sendo, através do presente estudo, visa-se debater a compatibilização entre tais regramentos, considerando, em especial, as formas em que a ambiguidade e sutileza da norma internacional

poderia abrir brechas para que se estabeleça normas internas que permitam o abate domesticamente. À vista disso, na medida em que se utiliza do método dedutivo de abordagem e descritivo-explicativo de análise, busca-se inicialmente apresentar de que forma o Brasil regula o seu procedimento interno para interceptar e abater aeronaves suspeitas e, num segundo momento, as regras que emanam do Direito Internacional e a prática dos Estados sobre o tema, ponderando, ao cabo, sobre a sua (in)compatibilidade.

Deste modo, amparando-se nos procedimentos bibliográfico e, sobretudo, documental de pesquisa, serão explorados o Código Brasileiro de Aeronáutica, a Lei do Abate e o seu regulamento, a Convenção de Chicago de 1944 e o seu Protocolo de 1984, de modo que se pretende não apenas descrever a situação normativa brasileira diante do Direito Internacional, como também explorar a possibilidade de abater-se aeronaves civis no país à luz da prática internacional e dos regramentos externos que ele ratificara.

1 A INTRODUÇÃO DO ABATE DE AERONAVES NO BRASIL E AS DISCUSSÕES EM TORNO DA SUA UTILIZAÇÃO E LEGALIDADE

O espaço aéreo de um Estado corresponde ao espaço sobrejacente em relação à superfície terrestre ou hídrica, até o limite da camada atmosférica. É de responsabilidade do Estado, portanto, o exercício exclusivo da soberania sobre o espaço aéreo acima do seu território, o que inclui o mar territorial, cuja extensão chega a 12 milhas náuticas (Brasil, 1986; 1993, Rezek, 2011).

Isso significa que o Brasil, por exemplo, aplicará as suas leis neste espaço a quaisquer aeronaves que ali circularem, com a exceção de aviões militares de outros Estados, aos quais sempre serão aplicadas a lei do seu país de origem, haja vista a extensão fictícia do território de tais países às suas aeronaves públicas.¹ Contudo, caso às aeronaves civis estejam em espaço aéreo internacional (ou seja, situado na faixa de ar acima do Alto Mar), a lei aplicável será a do local de matrícula da aeronave, na medida em que todo avião, por determinação da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), deve possuir uma nacionalidade (Coelho Junior, 2012).

Ato contínuo, destaca-se que cabe ao Brasil, ainda, deter aeronaves em voo ou em solo brasileiro quando identificado um flagrante desrespeito das normas domésticas, as quais colocam em risco a segurança do espaço de navegação aérea, a ordem pública e a paz interna ou externa. Trata-se de um tema central quando se refere ao combate ao tráfico de drogas na América do Sul, o qual não é exclusivo do Brasil² (Batista; Fantacelle, 2016, p. 52-53; Bolívia, 2014; Brasil, 1986).

As suas origens estão nas crescentes ações transnacionais cooperativas contra essa prática ilícita, especialmente a partir da década de 1980, que instigaram alguns países a criarem medidas

1 Deriva da Convenção de Direito Internacional Privado de Havana de 1929 e dispõe que as relações de trabalho da tripulação de navios regem-se pelas leis do local da matrícula da embarcação, ou seja, pela lei do pavilhão.

2 Atualmente, Bolívia, Brasil, Colômbia e Peru, por exemplo, mantêm leis que autorizam a utilização da força contra aeronaves civis que estejam em desacordo com as normas domésticas.

legais para mitigar – ou mesmo impedir - o uso de aeronaves como meio de transporte de ilícitos entre fronteiras. Inclusive, esta foi a justificativa oficial para a proposição da Lei do Abate brasileira, assinada pelos então ministros Nelson Jobim, da Justiça, e Mauro José Miranda Gandra, da Aeronáutica, em 1995. Mais explicitamente, a nova lei sancionada em 1998 por meio da Lei Federal n. 9.614 tinha como embasamento a tentativa de impedir o uso de aeronaves enquanto meio para a prática de atos hostis ou atentatórios contra a segurança nacional, especialmente na região da Floresta Amazônica³ (Brasil, 1998; Coelho Junior, 2012; Feitosa; Pinheiro, 2012).

O projeto buscou respaldo em normas internacionais e no direito de exercer a soberania sob o espaço aéreo sobrejacente ao território do Estado, bem como sob suas respectivas áreas marítimas. E uma das ações soberanas do Estado seria justamente a possibilidade de deter ou derrubar aviões suspeitos dentro de seus limites territoriais, tendo sido essa questão incluída no Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA).

Assim, passou a ser previsto no artigo 303 do referido Código a possibilidade de detenção de aeronaves por autoridades aeronáuticas, fazendárias ou da Polícia Federal quando forem constatadas as seguintes ocorrências:

- I - se voar no espaço aéreo brasileiro com infração das convenções ou atos internacionais, ou das autorizações para tal fim;
- II - se, entrando no espaço aéreo brasileiro, desrespeitar a obrigatoriedade de pouso em aeroporto internacional;
- III - para exame dos certificados e outros documentos indispensáveis;
- IV - para verificação de sua carga no caso de restrição legal (artigo 21) ou de porte proibido de equipamento (parágrafo único do artigo 21);
- V - para averiguação de ilícito (Brasil, 1986).

Para além disso, o artigo 303 do CBA, alterado pela Lei do Abate (isto é, a Lei Federal n. 9.614/98), previu a competência da autoridade aeronáutica responsável aplicar os meios que julgar necessários para que seja realizado o pouso da aeronave de forma segura (Brasil, 1986).

No ponto, com o esgotamento dos métodos coercitivos impostos pelo agente público para forçar o pouso do avião suspeito, este passa a ser considerado “hostil”, de modo que restaria autorizado o abate por parte das autoridades brasileiras competentes para autorizar o ato (no caso, a Presidência da República ou a pessoa delegada) (Dissenha; Quintas, 2017, p. 102).⁴

No que tange os métodos, ao todo, contabiliza-se nove medidas a serem adotadas pela autoridade aeronáutica responsável de forma que, apenas quando os oito procedimentos iniciais forem desrespeitados, é que a aeronave será efetivamente considerada “hostil”, possibilitando-se, desta

3 O projeto, desta forma, era parte um conjunto de medidas pensadas à época para ampliar a capacidade de acompanhar, vigiar e agir sobre esta região, incluindo a redistribuição de efetivos, a modernização de equipamento, a criação de novas unidades de vigilância e a ênfase no treinamento de forças especiais.

4 Idem, art 303§2. Importante destacar que esse ato foi delegado em 2014, a partir do Decreto n. 8.6265 de 11 de junho, para o Comandante da Aeronáutica, em virtude das adequações legislativas impostas para que o país recebesse os megaeventos de 2014 (Copa do Mundo de Futebol) e 2016 (Olimpíadas).

forma, o abate. Ao mesmo tempo, a lei também prescreve que no caso do cometimento de excesso por parte do agente público quanto aos meios coercitivos apontados/utilizados para que o suspeito faça o pouso da aeronave, este poderá responder por seus atos.

Outrossim, para que se efetivem as medidas dispostas no CBA, faz-se necessário o conhecimento do documento que regulamenta o procedimento de abate no Brasil. Trata-se do Decreto n. 5.144/04, o qual regulamenta os parágrafos 1º, 2º e 3º do art. 303 do CBA, cuja adoção apenas aconteceu - registra-se – apenas seis anos após as modificações inseridas pela Lei do Abate no Código em apreço.

Esse Decreto determina que uma aeronave deve ser considerada suspeita em seu artigo segundo, *in verbis*:

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 Vôo 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 (Brasil, 2004).

Verifica-se a partir da leitura do dispositivo acima, portanto, que a Lei do Abate, devidamente regulamentada, abrange essencialmente aeronaves suspeitas de tráfico internacional de drogas, sendo esta uma particularidade do Brasil e da América Latina, haja vista que em outros países leis similares existem para fins de coibir atos terroristas (Batista; Fantacelle, 2016).

Ademais, percebe-se que, uma vez enquadrada nas situações elencadas, a aeronave passa a estar sujeita a adoção das medidas coercitivas voltadas a realização de pouso em local determinado e a posterior detenção da aeronave – esta, de acordo com o previsto no parágrafo 1º do artigo 303 do CBA. À vista disto, aquelas aeronaves suspeitas de tráfico de drogas as quais não atenderem aos procedimentos coercitivos estipulados pela autoridade aeronáutica responsável, serão classificadas enquanto “hostis” e, por consequência, estarão sujeitas ao abate (Brasil, 2004).

Por definição do decreto nº 5.144, de 16 de julho de 2004, o abate consiste no “disparo de tiros, feitos pela aeronave de interceptação, com a finalidade de provocar danos e impedir o prosseguimento do voo da aeronave hostil” e deve obedecer aos termos contidos no artigo 6 do Decreto regulamentador:

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).

A Lei, entretanto, foi questionada por alguns no que tange a sua constitucionalidade, pontualmente em face do que prevê o artigo 5º da Constituição Federal Brasileira de 1988, quanto ao direito à vida, e o artigo 292 do CBA, quanto ao direito de ampla defesa e o devido processo legal (também constitucional, como prescreve o artigo 5º, inciso LVII), de forma que a Lei do Abate poderia ensejar a aplicação da pena de morte de modo sumário no Brasil (Coelho Junior, 2012; Gomes, 2009; Pedro, 2006)⁵.

Em resposta a esses argumentos, o legislador tentou justificar o uso do abate de aeronaves na existência de um rito para o seu uso, determinado pelo Decreto 5.144/04, e na realização de um controle permanente do território brasileiro, mais especificamente da Amazônia brasileira, na tentativa de reduzir potenciais ameaças à soberania nacional e a integridade territorial do Estado. Ademais, apresentou argumentos de que o Brasil faria parte do corredor de exportação de drogas para a Europa e para a África, além de possuir um elevado mercado consumidor. Dessa forma, justificar-se-ia a adoção pelo país de normas mais restritivas e agressivas como o abate de aeronaves, tal como outros Estados da região igualmente operavam, com o intuito de conter o narcotráfico (Coelho Junior, 2012; Feitosa; Pinheiro, 2012; Geiß, 2005).

No ponto, interessante também recordar que mesmo antes da adoção do referido regulamento, em 2003, o Brasil tentou articular com os países da região amazônica (Colômbia e Peru) uma uniformização do abate de aeronaves nacionais ou estrangeiras suspeitas de tráfico de drogas, uma vez que ambos já possuíam medidas internas para o tema. Esse plano de uniformização pretendia, inclusive, expandir-se para outros países, como a Bolívia e a Venezuela para se criar um “sistema interativo de controle” (Batista; Fantacelle, 2016, p. 53).⁶ Apesar disso, o movimento regional não foi concretizado em função da Colômbia, principal origem da cocaína na região, ter costurado um acordo bilateral com os Estados Unidos, excluindo da possibilidade de abate as aeronaves de

5 Queiroz (2005) vai além, tecendo ainda a violação das seguintes regras constitucionais: “[...] d) proibição de juízo ou tribunal de exceção (art. 5º, XXXVII) [...]; f) prevalência dos direitos humanos (art. 4º, II); g) defesa da paz (art. 4º, VI); h) solução pacífica dos conflitos (art. 4º, VII); i) repúdio ao terrorismo (art. 4º, VII); j) legalidade; l) proporcionalidade; m) inviolabilidade da propriedade (art. 5º, caput)”.

6 Para questões relativas às cooperações bilaterais e plurilaterais sobre o tema desenvolvidas na América Latina desde então, *cf.* Dunkelberg (2017).

bandeira estadunidense ou que utilizassem peças de fabricação do país (Batista; Fantacelle, 2016; Feitosa; Pinheiro, 2012)⁷.

De toda sorte, a legislação doméstica foi aprovada no país, passando a permitir e regulamentar o abate de aviões. Outrossim, parte da doutrina não se mostrou convencida. Em suma, as críticas centravam-se nas medidas previstas na Lei, as quais seriam o resultado de uma afirmação de modelo de guerra às drogas pautada na noção de que os grupos de narcotraficantes representem uma grave ameaça à segurança nacional. Para essa parte da doutrina, o uso de ação militar não seria justificado, indicando a necessidade de haver, por exemplo, um procedimento judicial autorizando-o, dadas as implicações que a derrubada de avião poderia ensejar.⁸ Desta feita, acrescentam esses autores que o abate apresentaria uma natureza essencialmente bélica – e não de combate ao crime organizado de fato, gerando implicações consideráveis para o enquadramento da então nova lei numa análise constitucional⁹ ou, quiçá, no campo do Direito Internacional (Batista; Fantacelle, 2016).

Acerca deste, pontualmente, dever-se-ia considerar a proibição do abate de aviões em voo estipulada pelo artigo 3 bis inserido pelo Protocolo de Montreal de 1984 à Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional de 1944, lido em consonância ao artigo 1 do CBA, que dispõe que “o Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte”. Essas consequências relativas ao choque entre o direito doméstico e internacional que, aliás, será objeto de análise na próxima seção, buscando ponderar sobre uma eventual (in)compatibilidade entre a Lei Brasileira em relação à Convenção e à prática dos Estados sobre o tema (Coelho Junior, 2012; Brasil, 1986).

2 O USO DA FORÇA CONTRA AERONAVES CIVIS À LUZ DO DIREITO INTERNACIONAL

No âmbito do Direito Internacional, o principal documento que se debruça a regular a aviação civil internacional é a Convenção de Chicago de 1944, que substituíra Convenção de Paris de 1919, composta por três tratados e 12 anexos. Em seu artigo 3, a Convenção de Chicago é clara ao determinar que as suas regras são aplicáveis apenas para aeronaves civis, não podendo ser esten-

7 Apesar de o Brasil não ter conseguido firmar o acordo regional, este bilateral entre Colômbia e Estados Unidos fortaleceu a indústria aeronáutica brasileira que vendeu 25 aeronaves para a Colômbia para o combate ao narcotráfico.

8 Em sentido contrário, Mesquita (2009) e Guerra (2008, p. 10), afirmam que não seria uma ‘pena de morte’, mas o aparelhamento do Estado para combater atos ilegais cometidos, como aduz o último, por “[...] uma superestrutura de tráfico internacional, que se escondia por intermédio da ausência de uma legislação que desse condições de combater o crime de forma inequívoca e eficiente”.

9 Frisa-se, ainda, o arquivamento de uma Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) contra o Decreto 5.144/04 pela Procuradoria-Geral da República, com base no argumento desta conduta ser um ato ‘extremo e excepcional’, aplicável a partir de um ‘regramento específico e rigoroso’, cujo abuso, inclusive, pode ser objeto de questionamento por parte de eventuais interessados.

didada para os aviões à serviço de Estados (logo, incluindo os militares¹⁰), muito embora tenha quem diga - como Abeyratne (2014) - que tal definição ainda é aberta ao debate (ONU, 1944; Rezek, 2011).

No ponto, tem-se que a aviação civil pode ser, de forma simplista, entendida como tudo aquilo que envolve as atividades de aviação realizadas por aeronaves civis, ou seja, todas aquelas aeronaves usadas para o transporte de passageiros, bagagem, carga e correio. Ela pode ser dividida em três grupos: (a) transporte comercial regular ou não; (b) voos privados para lazer e negócios; e (c) serviços especializados tais como agricultura, fotografias, resgates e propagandas, por exemplo. Sendo assim, a diferenciação entre a aviação militar e a civil regulada pela Convenção de Chicago está centralizada, essencialmente, no tipo de emprego dado à aeronave (ONU, 1944).

A relação entre Estado e aviação civil, para além de aspectos comerciais, deve considerar, ainda, a ameaça à segurança decorrente do uso de aeronaves civis como armas. Exemplo dessa situação foi visto na explosão do voo 103 da *Pan Am* quando este sobrevoava a cidade de Lockerbie, na Escócia, em 1988¹¹, assim como nos atentados terroristas de 11 de setembro de 2001, levado à cabo nos Estados Unidos da América contra as torres do *World Trade Center*, em Nova York, e o Pentágono, em Washington D.C (Geiß, 2005).

Fatos como estes é que promovem um rotineiro debate em torno da adaptação de políticas domésticas de proteção do espaço aéreo, as quais incluem o abate de aeronaves, apesar da existência de uma proibição internacional em torno deste ato. Trata-se da emenda à Convenção de Chicago adotada em Montreal ainda em 1984, ou seja, muito antes de tais exemplos¹², a qual propunha explicitamente a necessidade de os Estados reafirmem o princípio da não utilização de armas contra aeronaves civis em voo (ou mesmo de realizar qualquer ação que coloque em risco a segurança de aviões civis) (Geiß, 2005; ICAO, 1984).

Designadamente, refere-se à adição do artigo 3 bis à Convenção de 1944, proibindo o uso da força contra aeronaves, o qual entrou em vigor internacional em maio de 1998 após o Conselho clamar poder mais de 10 anos para que os Estados o ratificassem ao receber 102 ratificações – dois terços dos estados membros da OACI, incluindo o Brasil, que internalizou o documento ocorreu através do Decreto n. 3.032, de 22 de abril de 1999. Ocorre que os termos do referido artigo 3 bis são ambíguos, uma vez que não deixa claro a força da regra de “não utilização de armas contra aeronaves civis”, bem como os seus eventuais limites, fazendo brotar um debate em torno de uma

10 Aqui, faz-se relevante citar que a aviação militar opera, por exemplo, em conflitos armados - seja no transporte de pessoal, cargas e pensamento logístico - e contempla frotas de bombardeiros, caças e aeronaves de reconhecimento e de ataque não tripulado, como *drones*, além de aeronaves usadas para serviços alfandegários ou policiais, nos termos da Convenção de 1944, no Brasil, Decreto 21.713 de 27 de agosto de 1946, art. 3(2) (Brasil, 1946).

11 Refere-se a uma explosão no voo que tinha saído de Frankfurt, na Alemanha, com destino a Detroit, nos Estados Unidos, que vitimou 270 pessoas, entre passageiros, aeroviários e residentes da região em que o avião caiu. Este caso foi considerado um ato de terrorismo conduzido pela Líbia, especificamente, a mando de seu antigo Chefe de Estado, Muammar al-Gaddafi (1942-2011), que reconheceu a responsabilidade sob o atentado em meados dos anos 2000.

12 “*There is, however, support for the view that the principle it announced [of not using force Against civil aircrafts] is declaratory of customary international law*” (Dellinger, 1994, p. 150). No mesmo sentido, trazendo exemplos de prática repetida e aceita pelas nações de que o uso da força contra aviões civis remete à responsabilização do Estado que operou a conduta (Lowenfeld, 1989).

eventual possibilidade de permitir-se o uso da força, especialmente quando presentes os elementos do artigo 51 da Carta das Nações Unidas, que admite o seu uso por parte do Estado em legítima defesa em reação a um ataque armado anterior. Essa questão derivaria especificamente da segunda frase do artigo 3 bis, alínea ‘a’, segundo a qual os termos ali tratados não devem ser interpretados de maneira a alterar, em alguma medida, os direitos e obrigações estabelecidos na Carta das Nações Unidas (Brasil, 1999; Geiß, 2005; ONU, 1988).

Em complementação, Abeyratne aponta que a utilização de termos como o de “*refrain from*” no artigo 3 bis, alínea ‘a’, não garante a impossibilidade de utilização do uso da força. Para o autor, este foi assim incluído em função da pressão exercida por alguns Estados para que a construção fosse realmente ambígua, tecendo que o trecho poderia ser melhor aplicado, considerando os propósitos do documento, se trouxesse a seguinte redação: “[...] *contracting States shall ensure that every State must (a) not resort to to the use of weapons against civil aircraft in flight [...]*” (Abeyratne, 2014, grifo nosso).

Ao seu turno, Geiß (2005) destaca que existem dois critérios fundamentais que limitam a aplicação do artigo 3 bis, mesmo diante da redação ambígua. Para ele, em primeiro lugar, o artigo aplica-se apenas a aeronaves civis e, em segundo lugar, exige que essas aeronaves civis estejam em voo. À luz de casos como o incidente do voo 181 da *Lufthansa*¹³ ou a operação de *Entebbe*¹⁴, por exemplo, os Estados adicionaram esta última qualificação, no caso de a aeronave estar necessariamente “em voo”, excluindo da aplicação do artigo 3 bis às ações pautadas na lei territorial para casos de aeronave sequestrada antes da decolagem, logo, ainda sendo permitidas ações mais incisivas em solo.

De qualquer modo, não sendo um caso referente ao artigo 51 da Carta das Nações Unidas, restam claros os objetivos do artigo 3 bis ‘a’ de impedir o abate de aeronaves civis. Este argumento, até mesmo, foi utilizado pelo Brasil ao questionar a conduta da Guarda Nacional Venezuelana, que abatera um pequeno avião de registro brasileiro em 1992 que adentrara o espaço aéreo do país sem autorização exigida pelo artigo 5º da Convenção de 1944, relativa a voos não regulares (Brasil, 1946).

Rezek, sobre o fato, explicou que a Venezuela afrontou os termos inseridos pelo Protocolo de Montreal de 1984. Relata o internacionalista que, “*apesar de caracterizada a violação do espaço aéreo da Venezuela por particulares reincidentes nessa prática, como na de subtrair-lhe riquezas minerais mediante garimpo não autorizado e causar-lhe danos ambientais*”, a derrubada do avião antes mesmo da adoção de medidas preliminares para se forçar o pouso, por exemplo,

13 Trata-se de um voo da empresa aérea alemã Lufthansa sequestrado em 13 de outubro de 1977 por quatro membros da Frente Popular para a Libertação da Palestina (PFLP). A aeronave transportava 86 passageiros e cinco tripulantes, e durante cinco dias vagou entre a Europa, o Oriente Médio e a África, enquanto se desenrolavam as negociações, até ser invadida em solo por um comando antiterrorista alemão em Mogadíscio, na Somália, na noite de 17 de outubro. Os passageiros foram libertados ilesos e três dos quatro sequestradores foram mortos.

14 A Operação Entebbe foi uma missão de resgate contraterrorista liderada por Israel no Aeroporto Internacional de Entebbe, na Uganda, no dia 4 de julho de 1976. Uma semana antes, em 27 de junho, uma aeronave da companhia aérea *Air France* com 248 passageiros havia sido sequestrada por membros da Frente Popular para a Libertação da Palestina e das Células Revolucionárias da Alemanha e desviada para Entebbe.

caracterizara um ato ilícito. Ademais, tem-se que a derrubada do avião só seria admissível em última instância (Rezek, 2011).¹⁵

Na sequência, o artigo 3 bis, alínea ‘b’, reconhece a plena possibilidade de aplicação de quaisquer instruções e medidas que respeitem as normas de Direito Internacional, incluindo aquela de exigir o pouso da aeronave para fazer cessar a violação de qualquer proposição presente na Convenção de 1944, que inclui, por exemplo, a soberania dos Estados, prevista no artigo 1º. Essa questão assume grande relevância em casos em que os países têm obrigações internacionais cujo cumprimento é exigido como forma de expressão da própria soberania, no caso, de ter ascendido à certo regramento (ICAO, 1984).

Exemplificativamente, tem-se a situação brasileira envolvendo o pedido de cooperação internacional feito pelo Tribunal Penal Internacional ao Brasil, em 2009, exigindo o cumprimento das obrigações assumidas perante o Estatuto de Roma e chanceladas igualmente pelo texto constitucional pátrio em virtude do artigo 5º, parágrafo 4º, designadamente, a prisão para fins de entrega à Corte situada em Haia do então presidente sudanês, Omar Al-Bashir, o qual cruzaria pelo espaço aéreo brasileiro em direção a outro país da América Latina em visita de Estado. No caso as discussões pairavam sobre a eventual necessidade de exigir o pouso de seu avião para fins de implementação do pedido, as quais não ocorreram em virtude da desistência do Chefe de Estado Sudanês em vir ao continente Americano.

Situação similar, mas com desfecho distinto, foi o caso envolvendo o voo do então presidente boliviano Evo Morales, o qual foi obrigado a realizar pouso não programado na Áustria em 2 de julho de 2013 e teve seu avião revistado. Morales retornava para a Bolívia após reuniões em Moscou e o seu voo foi forçado a pousar devido ao bloqueio do espaço aéreo de diversos países europeus sob a justificativa de suspeitar da presença de um procurado da justiça estadunidense no avião, Edward Snowden, o qual pressionou pela cooperação dos Estados Europeus (Allen, 2020; Brasil, 1946, 2009; ICAO, 1984).

Contudo, salienta-se que, neste caso, não se tratava de um avião puramente civil, o que afastaria, via de regra, a norma aqui em comento. Afinal, o seu uso pela autoridade máxima da Bolívia o torna inviolável, tal como lembrou a Organização dos Estados Americanos (OEA) em comunicado oficial condenando a medida austríaca. A União Europeia (UE), por outro lado, se absteve de comentar sobre a eventual violação do Direito Internacional, apenas tecendo ter sido uma decisão individual de seus membros (EUROPEAN UNION, 2014; OEA, 2013).

Mais recentemente, em 23 de maio de 2021, outro caso atinente ao uso do artigo 3 bis ocorreu quando o voo 4978 da *Ryanair* partindo da Grécia com destino à Lituânia foi forçada pela Bielorrússia a pousar em seu território para que fosse feita a prisão de um jornalista dissidente do governo

15 Na América Latina, por exemplo, é rotineiro o transporte de civis em voos não autorizados por narcotraficantes, na tentativa de dissuadir o Estado quanto à utilização de força para abater o avião. Em vista disso, quando não se trata do uso da aeronave como arma, tem-se que o melhor caminho é esperar que o combustível da aeronave acabe, de maneira que ela terá de pousar, para, então, em solo, prender os criminosos e submetê-los ao sistema judiciário. A derrubada, portanto, seria a última opção (Maierovitch, 2003).

local, Raman Pratasevich. O voo foi interceptado por aviões militares e orientado a realizar o pouso na capital Minsk, sendo as ordens devidamente seguidas pelos pilotos do voo comercial. A grande questão é que as autoridades aeronáuticas do país disseram haver a possibilidade de existir uma bomba a bordo do avião, o que não se concretizou (Allen, 2020; Browning, 2021).

Em função disso, a OACI abriu investigação para apurar os fatos e analisar a conformidade com as obrigações que emanam do documento de 1944, especialmente em relação aos fatos que levaram à interceptação. Em comunicado de janeiro de 2022, o Conselho da OACI reportou a falta de informações e inconsistências nos dados apresentados pela Bielorrússia a respeito do procedimento de interceptação e na sua reconstituição. Nesse sentido, a Organização condenou veementemente o uso de falsas informações para a fundamentar a interceptação (ICAO, 2021).

De toda sorte, guardadas as diferenças, dois dos casos apresentados acima guardam um ponto comum, qual seja, o abuso por parte das autoridades das regras da Convenção de Chicago. Por outro lado, pode-se analisar essa situação também sob outra ótica, a saber, de uma eventual “liberdade” garantida pelo Protocolo de 1984, vez que o artigo 3 bis não prescreve as disposições necessárias para fazer com que certa aeronave acate a ordem de pouso, trazendo que compete aos Estados trazer em sua legislação tais regramentos (ICAO, 1984).

O documento, afinal, tece apenas que os regramentos devem ser “*compatíveis com os preceitos pertinentes ao direito internacional*”, tal como aludido *supra*. Dito de outra forma, não se visualiza na regra internacional quais seriam as medidas para fazer cessar o impedimento de uma ação ilegal, abrindo espaço para a aplicação de regras tal como a Lei Brasileira de Abate de Aeronave. Até mesmo porque, importa avultar, a omissão do Estado em adotar regras específicas que terminam por conduzir a acidentes aéreos ou mesmo a sua inabilidade de evitar abates pode ensejar a sua responsabilização, a ser levado ao Conselho da OACI, nos termos da Convenção de Chicago de 1944 (ICAO, 1984).

Veja-se o exemplo do abate realizado em 17 de julho de 2014 do voo MH17 da *Malaysia Airlines* em território ucraniano, mas em região separatista pró-Rússia de Donesk, culminando na morte de 283 passageiros e 15 tripulantes. Este caso gerou importantes debates no âmbito da OACI, a qual após uma série de investigações conduzidas por autoridades holandesas (em virtude de um *codeshare* com a empresa *KLM*, sediada neste país e da morte de 196 nacionais deste Estado), concluiu ainda em 2018 que o míssil Buk-TELAR teria origem russa, na tentativa de responsabilizar este Estado no Conselho da OACI pelo abate ilegal nos termos do artigo 3 bis – reafirmado nos documentos emitidos pela Organização - forte no seu controle efetivo do ato de disparo (Prime Minister of Australia, 2022; Cravo, 2015; ICAO, 2014; United Nations, 2018)¹⁶.

De outro lado, há quem sustente que a responsabilidade pela garantia da segurança do voo seria do território, no caso, a Ucrânia, nos termos dos artigos 3 e 9 da Convenção de 1944 e do próprio precedente do Canal de Corfu no qual a Corte Internacional de Justiça expressou que os

16 Sobre a questão do controle efetivo, *cf.*: CIJ, 1986.

Estados não podem permitir que seus territórios sejam usados para a prática de violações de direitos de outros Estados. Afinal, tendo em vista a soberania que esta tem em relação ao seu espaço aéreo, não deveria ela ter agido com a devida diligência e fechado o seu espaço aéreo após o abate de alguns dos seus aviões militares na região leste do país? (CIJ, 1948; Cravo, 2015; Jasiuk *et al.*, 2019).

Enfim, o que o caso acima demonstra é justamente a necessidade de seguir e implementar o que prescreve o Protocolo de Montreal e a Convenção de 1944 como um todo, a fim de os Estados não terem a sua conduta questionada no âmbito da OAI, seja por sua ação (a condução de abates) ou omissão (não impedir que estes ocorram em seu território). Além do Brasil, que, como aludido no primeiro ponto deste texto, editou um regulamento que possibilita o uso do abate de aeronaves em 2004, note-se que outros países agiram da mesma forma.

Um primeiro exemplo é o caso da Alemanha, que promulgou a sua Lei do Abate, *Luftsi-cherheitsgesetz* (LuftSiG), em 2005, nove anos após ratificar o Protocolo de Montreal, autorizando a derrubada de um avião civil que esteja prestes a ser usado como arma, frente a um alvo terrestre, em alusão a teoria da legítima defesa antecipatória¹⁷. Essa lei, segundo Geiß, teve a sua tramitação acelerada em virtude dos ataques de 11 de setembro citados *supra*, diferenciando-se, por conseguinte, da Brasileira, pensada para combater o narcotráfico (Geiß, 2005; ONU, 1944).

Já os Estados Unidos possuem uma legislação desde 1984, quando editou o *Aircraft Sabotage Act*, voltado a implementar o Protocolo de 1984, em que pese o país não o tenha ratificado até os dias atuais. O referido *Act* incluiu no U.S.C. - código criminal - o §32(b)(2), transformando a conduta de derrubada de avião em um ato ilícito, e apontando uma pena àquele que realizou o ato de até 20 anos de prisão (United States, 1984). Interessante referir que a citada lei poderia ter efeitos extraterritoriais, sendo aplicável a pessoas de outros países, inclusive militares ou forças policiais estrangeiras, caso estas fornecessem informações ou mesmo dessem assistência para o abate de um avião, mesmo quando registrado no exterior¹⁸ (Wolf, 2020; Geiß, 2005).

Apesar disso, diante de uma ameaça de uma contínua violação das regras de aviação civil (que, repita-se, inclui o exercício da soberania e, logo, a proteção do espaço aéreo e as leis internas que criminalizam o terrorismo e o tráfico de drogas) por parte de uma aeronave que ignora a ordem de ter o seu pouso forçado, tem-se que, diante das leis do país, o Presidente poderia autorizar o abate do avião. Mas a comunicação entre os controladores e a aeronave pode ser um empecilho para a plena realização dessa medida. Um caso emblemático de falha nesse processamento foi visto nos atentados de 11 de setembro, quando não foi possível estabelecer uma comunicação com o

17 Também cunhada de peremptória, para que ela ocorra dentro dos parâmetros legais, faz-se necessário ter um ataque armado iminente (em detrimento de um ataque armado prévio, tal como acontece quando do uso da tese tradicional do artigo 51 da Carta da ONU). Trata-se da condução do *Caroline Test*, que verifica a iminência, além da necessidade e da proporcionalidade, do ataque armado, permitindo a retaliação prévia. O seu oposto é a legítima defesa preventiva, que é o uso da força adotado em resposta a algum futuro putativo (em detrimento ameaça imediata).

18 Essa medida foi uma verdadeira reação às condutas de Peru e Colômbia na década de 1980, as quais haviam declarado que derrubariam aviões que estivessem sendo utilizados para o tráfico de drogas. Impende ressaltar que os Estados Unidos não eram contrários ao combate ao narcotráfico (tanto que se tem entre 1980 e 1990 uma verdadeira e declarada “*war on drugs*” no país); porém, estes países latinos estariam abusando do seu poder (Johnson, 1998, p. 80-82).

voo 93 da *United Airlines*, que, em que pese não tenha sido abatido, caíra na Pensilvânia por uma ação interna adotada pelos passageiros e comissários contra os sequestradores/terroristas (Foont, 2007; Geiß, 2005).

Esses exemplos, somados ao do Brasil, demonstram que o uso do abate de aeronaves tem como fundamento a segurança nacional e a integridade territorial, seja frente a atos terroristas, seja em combate ao narcotráfico. No caso, tem-se como regra que os Estados não podem utilizar da derrubada de aviões civis em voo abertamente, sendo necessário ponderar diante do caso concreto e consideradas as vidas e os bens em jogo quanto a sua utilização, cuja excepcionalidade, se presente, garante o não questionamento da medida (Rezek, 2011).

Noutras palavras, apenas se o Estado não agir de maneira diligente é que ele poderá ser acionado na OAI (ou mesmo em outros órgãos internacionais, à exemplo do que familiares das vítimas do voo da Malaysia abatido em 2014 perante à Corte Europeia de Direitos Humanos). E haja vista as lacunas e ambiguidade dos termos da normativa internacional, como expôs-se nesta seção, a “*due dilligence*”, então, contemplaria a adoção de leis domésticas que garantam um procedimento explícito para o uso do abate, tais há no Brasil, denotando, inclusive, a compatibilidade de suas prescrições para com o que prescreve o Direito Internacional sobre o tema (Cravo, 2015; Trindade, 2014).

CONCLUSÃO

A permissão para o abate de aeronaves no Brasil não está totalmente em desacordo com os termos que emanam da Convenção de Chicago, especificamente do artigo 3 bis, inserido pelo Protocolo de Montreal de 1984. Como demonstrado, apesar de o citado artigo clamar para que os Estados não utilizem de armas contra aeronaves civis em voo, a sua redação abre margem para interpretações acerca do uso do abate, denotando que, uma vez que existam fundamentos para tanto e que estes estejam devidamente ancorados na legislação doméstica, o ato poderia ser empregado. Isso porque, a devida diligência estatal estaria presente.

A única ressalva, seria, de fato, haver na realização do abate uma contrariedade aberta às regras de Direito Internacional, em especial, àquelas que emanam da Carta das Nações Unidas, muito embora mesmo estas estejam passíveis de questionamentos. Afinal, o próprio artigo 3 bis garante que a abdicação do uso da força não modifica os direitos e obrigações dos Estados sob a Carta.

Como exposto, se a intenção fosse de realmente evitar quaisquer abates, não haveria espaço para indefinição, tal como há na cláusula de 1984. Contudo, em função de os Estados estarem inclinados a combater o narcotráfico à época – e hoje estejam fortemente engajados na luta antiterrorista – acredita-se que não era realmente o objetivo proibir totalmente o emprego da derrubada de aviões. Apesar disso, diante do exposto, acredita-se que a falta de uma definição clara culminou na existência de uma “margem de apreciação” por parte dos Estados frente ao caso concreto, mes-

mo quando existentes parâmetros internos a serem seguidos. Alguns exemplos abusivos do abate (como o da Ucrânia) ou mesmo do pouso forçado (como as ações realizadas pela Áustria e pela Bielorrússia) são vistos na prática internacional.

Por outra banda, para esses casos, existem mecanismos previstos na própria convenção, como a perquirição da responsabilização doméstica do controlador e mesmo a possibilidade de um Estado levar o caso para o Conselho da OACI diante da nação violadora. A grande questão é que estes não têm se mostrado mecanismos efetivos. Veja-se o próprio caso do voo MH17 que caiu na Ucrânia e até hoje não há nenhum tipo de reparação garantida pela Rússia aos familiares das vítimas. Os parâmetros internacionais, todavia, demonstram que essa demora é comum: no caso do incidente em *Lockerbie*, a compensação só foi paga por Gaddafi em 2003, 15 anos após o incidente.

De fato, parece ser necessário repensar os mecanismos de verificação da legalidade do emprego do abate de aviões, mais especificamente se essas condutas foram diligentes, independente do seu fundamento ser o combate ao terrorismo ou ao narcotráfico. Talvez o caminho esteja fora da Convenção de Chicago (e, logo, da OACI), como o uso de Cortes Regionais (como já se vislumbra no caso do voo MH17), no caso do esgotamento dos recursos internos sem uma apreciação legítima do ocorrido à luz dos direitos humanos.

Apesar disso, caso seja esse o trajeto a ser percorrido, registra-se que as discussões centrar-se-ão em um eventual choque das leis de abate com os preceitos basilares da pessoa humana, como o direito à vida, ao contraditório e ao devido processo legal, para citar alguns, o que remete à discussão já havida no Brasil quando da sanção do Decreto nº 5.144 em 2004, e que, por muitos, é vista como uma discussão ultrapassada. Mesmo assim, importante lembrar que a derrubada de aviões deve ser sempre apreciada com base na situação concreta - e não hipotética -, de modo que, ao cabo, acredita-se nessa possibilidade como meio a ser seguido, em especial, para lidar com a crescente utilização do aparato militar pelos Estados para reprimir condutas majoritariamente civis.

REFERÊNCIAS

ABEYRATNE, Ruwantissa. **Convention on international civil aviation: a commentary**. Berlin: Springer, 2014.

ALLEN, Cláudia. Belarus plane arrest: is it a first?. **BBC News**, London, May 2021. Disponível em: <https://www.bbc.com/news/world-europe-57240770>. Acesso em: 30 mar. 2023.

BATISTA, Vinicius Alves; FANTECELLE, Gylliard Matos. Constitucionalidade da lei do abate de aeronaves suspeitas. **Águia Acadêmica**, Teófilo Otoni, v. 4, p. 34-61, 2016. Disponível em: <http://site.fenord.edu.br/revistaacademica/revista2016/textos/completa.pdf>. Acesso em: 30 mar. 2023.

BOLÍVIA. **Ley nº 251, de 22 de abril de 2014**. Ley de seguridad y defensa del espacio aéreo. La Paz: Asamblea Legislativa Plurinacional, 2014. Disponível em: http://www.silep.gob.bo/norma/13283/ley_actualizada. Acesso em: 30 mar. 2023.

BRASIL. **Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946.** Promulga a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago a 7 de dezembro de 1944 e firmado pelo Brasil, em Washington, a 29 de maio de 1945. Brasília, DF: Presidência da República, 1946. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d21713.htm. Acesso em: 30 mar. 2023.

BRASIL. **Decreto nº 3.032, de 22 de abril de 1999.** Promulga o protocolo relativo a uma emenda à convenção sobre aviação civil internacional, concluído em Montreal, em 10 de maio de 1984. Brasília, DF: Presidência da República, 1999. Disponível em <https://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/111396/decreto-3032-99>. Acesso em: 30 mar. 2023.

BRASIL. **Decreto nº 5.144, de 16 de julho de 2004.** Regulamenta os §§ 1o, 2o e 3o do art. 303 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, no que concerne às aeronaves hostis ou suspeitas de tráfico de substâncias entorpecentes e drogas afins. Brasília, DF: Presidência da República, 2004. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5144.htm. Acesso em: 24 jun. 2023.

BRASIL. **Lei 9.614, de 5 de março de 1998.** Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para incluir hipótese destruição de aeronave. Brasília, DF: Presidência da República, 1998. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19614.htm. Acesso em: 30 mar. 2023.

BRASIL. **Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.** Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Brasília, DF: Presidência da República, 1986. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/17565compilado.htm. Acesso em: 30 mar. 2023

BRASIL. **Lei nº 8.617, de 04 de janeiro de 1993.** Dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 1993. Disponível em <https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=LEI&numero=8617&ano=1993&ato=267gXSU5ENFpWT2f5>. Acesso em: 30 mar. 2023.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Petição 4.625-1 - República do Sudão.** Estatuto de Roma. incorporação dessa convenção multilateral ao ordenamento jurídico interno brasileiro (decreto Nº 4.388/2002). instituição do tribunal penal internacional. caráter supra-estatal desse organismo judiciário. incidência do princípio da complementaridade (ou da subsidiariedade) sobre o exercício, pelo tribunal penal internacional, de sua jurisdição. cooperação internacional e auxílio judiciário: obrigação geral que se impõe aos estados partes do estatuto de ROMA (artigo 86)[...]. Recorrente: Tribunal Penal Internacional. Recorrido: Omar Hassan Ahmad Al Bashir. Relatora: Min. Ellen Gracie, 17 de julho de 2009. Disponível em <https://jurisprudencia.stf.jus.br/pages/search/despachol17072/false>. Acesso em: 30 mar. 2023.

BROWNING, Simon. Belarus plane: what happens with a military jet interception?. **BBC News**, London, May 2021. Disponível em: <https://www.bbc.com/news/world-europe-57236086>. Acesso em: 30 mar. 2023.

CIJ - CORTE INTERNACIONAL DE JUSTIÇA. **Nicarágua vs. Estados Unidos:** julgamento de 27 de jun. 1986. Haia: Instituto de Defesa Legal, 1986.

CIJ - CORTE INTERNACIONAL DE JUSTIÇA. **Reino Unido vs. Albânia:** julgamento de 25 de mar 1948. Haia: Instituto de Defesa Legal, 1948.

COELHO JUNIOR, Fernando Gonçalves. A constitucionalidade da lei do abate ou do tiro de destruição. **Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial**, Rio de Janeiro, v. 94, p. 22-25, 2012. <https://sbda.org.br/wp-content/uploads/2018/10/1834.pdf>. Acesso em: 31 mar. 2023.

CRAVO, Daniela. Análise da responsabilidade internacional da Ucrânia por violação dos direitos humanos na queda do voo da Malaysia Airlines (MH17). **Revista de Direito Internacional**, Brasília, DF, v. 12, n. 2, p. 727-738, 2015. Disponível em: <https://www.publicacoes.uniceub.br/rdi/article/view/3510>. Acesso em: 30 mar. 2023.

DELLINGER, Walter. **United States assistance to countries that shoot down civil aircraft involved in drug trafficking**. Washington, DC: Opinions of the Office of Legal Counsel, 1994. Disponível em: <https://www.justice.gov/file/20316/download>. Acesso em: 30 mar. 2023.

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**, Joaçaba, v. 18, n. 1, p. 99-122, 2017.

DUNKELBERG, Alonso Gurmendi. Forewarned war: the targeting of civilian aircrafts in South America and the inter-american human rights system. **University of Miami Inter-American Law Review**, Miami, v. 48, n. 1, p. 3-27, 2017.

EUROPEAN UNION. Written questions by Members of the European Parliament and their answers given by a European Union institution. **Official Journal of the European Union**, Luxembourg, v. 57, 2014. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ%3AC%3A2014%3A065E%3AFULL>. Acesso em: 30 mar. 2023.

FEITOSA, Gustavo Raposo Pereira; PINHEIRO, José Augusto de Oliveira. Lei do abate, guerra às drogas e defesa nacional. **Revista Brasileira de Política Internacional**, Brasília, DF, v. 55, n. 1, p. 66-92, 2012.

FOONT, Brian E. Shooting down civilian aircraft: is there an international law. **Journal of Air Law and Commerce**, Dallas, v. 72, n. 3, p. 695-725, 2007.

GEISS, Robin. Civil aircraft as weapons of large-scale destruction: countermeasures, article 3bis of the Chicago convention, and the newly adopted German “Luftsicherheitsgesetz”. **Michigan Journal of International Law**, Ann Arbor, v. 27, n. 1, p. 227-256, 2005. Disponível em: https://repository.law.umich.edu/mjil/vol27/iss1/5/?utm_source=repository.law.umich.edu%2Fmjil%2Fvol27%2Fiss1%2F5&utm_medium=PDF&utm_campaign=PDFCoverPages. Acesso em: 30 mar. 2023.

GOMES, Luiz Flávio. Lei do abate: inconstitucionalidade. **LFG**, São Paulo, 2009. Disponível em: <https://lfg.jusbrasil.com.br/noticias/1990529/lei-do-abate-inconstitucionalidade>. Acesso em: 31 mar. 2023.

GUERRA, Guilherme Paes. **A lei que autoriza o abate de aeronaves frente aos direitos fundamentais**. 2008. Monografia (Graduação em Direito) - Faculdades Integradas Antônio Eufrásio de Toledo, Presidente Prudente, 2008. Disponível em: <http://intertemas.unitoledo.br/revista/index.php/Juridica/article/viewFile/781/756>. Acesso em: 31 mar. 2023.

ICAO - INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. **Council resolution on Malaysia airlines flight MH17, destroyed over eastern Ukraine on 17 July 2014**. Montréal: ICAO, 2014 Disponível em: <https://www.icao.int/Newsroom/NewsDoc2014/COUNCIL%20RESOLUTION%20ON%20>

MALAYSIA%20AIRLINES%20FLIGHT%20MH17.pdf. Acesso em: 30 mar. 2023

ICAO – INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. **Ratification list of the Protocol relating to an amendment to the Convention on International Civil Aviation article 3 bis, signed at Montreal on 10 May 1984**. Montréal: ICAO, 1984. Disponível em: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/3bis_EN.pdf. Acesso em: 31 mar. 2023.

ICAO - ORGANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL. **ICAO Council to pursue fact finding investigation into Ryanair FR4978**. Montréal: ICAO, 2021. Disponível em: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/ICAO-Council-agrees-to-pursue-fact-finding-investigation-into-Belarus-incident.aspx> . Acesso em: 30 mar. 2023

JASIUK, Ewa; KONERT, Anna; DETYNIECKA, Aleksandra; TARGONSKA, Elwira. The responsibility of a State in the shooting down of Malaysian airlines flight MH17. **Transportation Research Procedia**, Amesterdã, v. 43, p. 113-118, 2019.

JOHNSON, Phillip. A. Shooting down drug traffickers. **International Law Studies**, [s.l.] v. 72, p. 79-93, 1998.

LOWENFELD, Andreas. F. Looking back and looking ahead. **The American Journal of International Law**, Washington, v. 83, n. 2, p. 336-341, 1989. DOI 10.2307/2202745

MAIEROVITCH, Wálter Fanganiello. Lula e a pena de morte. **Folha de São Paulo**, São Paulo, maio 2003. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniaofz3005200310.htm>. Acesso em: 31 mar. 2023.

MESQUITA, Ivan Muniz. Lei do tiro de destruição. In: SEMINÁRIO DE ESTUDOS: PODER AEROESPACIAL E ESTUDOS ESTRATÉGICOS, 2., 2009, Rio de Janeiro. **Anais [...]**. Rio de Janeiro: UNIFA, 2009.

OEA - ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS. **Resolução do Conselho Permanente n. 1017 (1927/13)**. Washington: OEA, 2013. Disponível em <https://www.oas.org/consejo/pr/resoluciones/res1017.asp>. Acesso em: 30 mar. 2023.

ONU – ORGANIZAÇÃO DA NAÇÕES UNIDAS. **Convenção sobre Aviação Civil Internacional**. New York: ONU, 1944.

ONU – ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção sobre Aviação Civil Internacional**. New York: ONU, 1988. Decisões de 07 de dezembro, 13 e 14 de julho de 1988

ONU – ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Protocol relating to an amendment to the Convention on International Civil Aviation. New York: ONU, 1948.

PEDRO, Fábio Anderson de Freitas. A inconstitucionalidade da “lei do tiro de destruição”. **Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial**, Rio de Janeiro, v. 89, 2006. Disponível em: <https://sbda.org.br/wp-content/uploads/2018/10/1781.htm>. Acesso em: 31 mar. 2023.

PRIME MINISTER OF AUSTRALIA. Declaration. **Media Statement**, Camberra, 14 mar. 2022. Disponível em: <https://www.pm.gov.au/media/australia-and-netherlands-initiate-mh17-legal-proceedings>. Acesso em: 30 mar. 2023.

QUEIROZ, Paulo. Seriam as leis inúteis? 2005. Disponível em: <http://pauloqueiroz.net/seriam-as-leis-inuteis>. Acesso em: 31 mar. 2023.

REZEK, Francisco. **Direito internacional público**: curso elementar. 13. ed. São Paulo: Saraiva, 2011.

TRINDADE, Judge Antônio A. Cançado. **The construction of a humanized international law**. Leiden: Nijhoff, 2014.

UNITED NATIONS. UN chief notes ‘with concern’ report holding Russia liable for downing airliner. **UN News**, New York, May 2018. Disponível em <https://news.un.org/en/story/2018/05/1010741>. Acesso em: 30 mar. 2023.

UNITED STATES. S.2623 - Aircraft Sabotage Act. 1983-1984. Establishes a separate offense with regard to using violence against any individual on board or destroying or damaging an aircraft registered in a country other than the United States. **Congress**, Washington, DC, 1984. Disponível em: <https://www.congress.gov/bill/98th-congress/senate-bill/2623>. Acesso em: 30 mar. 2023.

WOLF, Jonathan. Is it illegal to shoot down a drone? same as plane, faa says, as minnesota man charged with felony. **Above the Law**, New York, May 2020. Disponível em <https://abovethelaw.com/2020/05/is-it-illegal-to-shoot-down-a-drone-same-as-plane-faa-says-as-minnesota-man-charged-with-felony/>. Acesso em: 31 mar. 2023.

Recebido em: 13/05/2023

Aceito em: 12/12/2023