LEI DO ABATE: UMA ANÁLISE SOBRE A SUA ABRANGÊNCIA E PREVISISBILIDADE NOS CASOS DE AERONAVES SEQUESTRADAS

Bruno Ferraz Nobre
Universidade da Força Aérea – UNIFA
Rua: Bicuíba, 813 – apt. 301 – Patamares – Salvador/Ba – CEP: 41680-050; Telefone: 71 98846-5331 /98760-4523– E-mail: ferraznobre@hotmail.com

Humberto Lourenção
Academia da Força Aérea – AFA
Rua: Estrada de Aguaí, s/n – Jardim Bandeirantes – Pirassununga – São Paulo - CEP: 13631972 Telefone: 19 3565 – 7000 / 19 - 99923-8883 – E-mail: lourencao@hotmail.com

RESUMO: A LEI DO ABATE E O CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA: UMA ANÁLISE SOBRE A SUA ABRANGÊNCIA E PREVISISBILIDADE NOS CASOS DE AERONAVES SEQUESTRADAS

Discute-se muito sobre a constitucionalidade da Lei 9.614/98, denominada Lei do Abate, que alterou o art. 303 da lei 7565/86, para incluir a hipótese de destruição de aeronaves. Observa-se que mesmo após a regulamentação da lei 9.614/98 pelo Decreto 5.144/2004, não houve menção aos ilícitos que deveriam ser considerados uma ameaça a segurança nacional para efeito de destruição de aeronaves. Este artigo analisa de modo qualitativo e teórico a ausência de previsibilidade expressa do art. 303 para a hipótese de sequestro e verifica a possibilidade de uma interpretação sistemática da lei para os casos de aeronaves sequestradas no território nacional.

Palavras-Chave: Lei do Abate – Sequestro de Aeronaves – Abate de aeronaves - CBA

1. INTRODUÇÃO

O presente artigo possui como tema a Lei do Abate e o Código Brasileiro de Aeronáutica, CBA, uma análise sobre a sua abrangência e a previsibilidade nos casos de aeronaves sequestradas.

Observa-se que o Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei 7.565/86, não aborda de forma expressa a hipótese de aeronaves sequestradas, muito menos traz em seu rol quais seriam os procedimentos, a serem adotados diante desse fato.

Constata-se ainda que a Lei 9.614/98, conhecida como a lei do abate de aeronaves, mesmo após ter sido regulamentada pelo decreto 5.144/ 2004, também não menciona a hipótese de sequestro, perdendo inclusive a oportunidade de elencar os ilícitos considerados uma ameaça a segurança nacional para fins de abate de aeronaves.

Diante da omissão legislativa sobre o tema, estaríamos diante de uma norma penal em branco. Poder-se-ia questionar: quais seriam os fatos ilícitos considerados pelo Estado Brasileiro como uma ameaça à segurança nacional ou atentatórios à soberania do país que viesse a autorizar a destruição de uma aeronave civil? Quais seriam os procedimentos, a serem adotadas a essas hipóteses de sequestros? Oportunizando-se, ainda, analisar qual o limite constitucional previsto para a aplicação das medidas previstas no art. 303, § 2° da Lei 7565/86?

À luz dessas reflexões, indaga-se: seria possível utilizar-se de uma interpretação abrangente, sistemática, da Lei 7565/86 e da Lei 9614/98, assim como, do Decreto 5.144/2004, para disciplinar essa hipótese de sequestro, ou faz-se necessária uma análise maior, como por exemplo, da 'lei antiterrorismo' nº 13.260/2016, 'da lei de segurança nacional' e/ou do 'código penal' brasileiro no intuito de se alcançar um enquadramento legal sobre o tema?

De que forma se daria o abate de uma aeronave sequestrada, tendo em vista a lacuna legislativa sobre os procedimentos específicos, a serem adotados para essa hipótese. Poderá se abater qualquer aeronave em situação de sequestro?

Nesse compasso, uma alteração na lei seria suficiente ou faz-se realmente necessária a existência de uma lei específica para tratar do tema? Nesse diapasão, o objetivo é analisar o art. 303 da Lei 7565/86, alterado pela Lei 9614/98, conhecida como a "Lei do Abate" e verificar a possibilidade de uma interpretação sistemática desses dispositivos frente a hipótese ora aventada.

Propõe-se explorar as hipóteses legais previstas, lançando um olhar crítico, mas não definitivo, sobre o tema.

O problema central dessa pesquisa surgiu a partir de uma análise do art. 303 da Lei 7565/86, combinado com a modificação promovida pela Lei 9614/98, a qual introduziu o § 2° do art. 303, viabilizando o abate de qualquer aeronave considerada hostil e que preencha os requisitos descritos nos incisos do artigo ora analisado.

Notou-se que, mesmo antes da alteração mencionada, o rol do art. 303 da Lei 7565/86 já era limitado e não abarcava, de modo expresso, a hipótese ora ventilada, de sequestro de aeronaves.

Depreende-se, que a lei não exauriu as possibilidades de aplicação do dispositivo, deixando o dispositivo aberto, amplo, caracterizando uma lacuna legislativa, o que levou ao questionamento

imediato sobre a hipótese de aeronaves sequestradas.

Muito discute-se sobre a constitucionalidade da Lei 9614/98, em observância aos valores envolvidos, como por exemplo: a soberania nacional e o direito à vida.

Não obstante, a lei supracitada não descreve qual ou quais seriam os procedimentos, a serem adotados no caso de enfrentamento com aeronaves nacionais e pilotos brasileiros. Como sustentar o argumento da preservação da soberania nacional nesses casos?

Salienta-se, desta forma, que essa omissão legislativa pode gerar inúmeras interpretações o que poderá possibilitar a aplicação de medidas desarrazoadas frente a ordem jurídica e humanitária vigente.

O presente estudo justifica-se, portanto, a partir da necessidade de pensar e refletir sobre as hipótese de aeronaves sequestradas e até onde pode-se valer de uma interpretação sistemática para abarcar os ilícitos que ameacem a segurança nacional e atentem contra a soberania do Estado Brasileiro.

2. CONTEXTO HISTÓRICO

O primeiro sequestro de aeronave comercial do mundo foi datado em 1948, logo após o final da Segunda Guerra Mundial. Teria ocorrido na cidade Chinesa de Macau, na época, colônia portuguesa; do outro lado do continente, tínhamos Hong Kong, na época, colônia inglesa.

O comércio de ouro era grande entre essas duas cidades, e o transporte era feito por aviões para garantir a segurança no transporte. De acordo com o contexto histórico, o plano inicial era sequestrar o avião, desviar a rota para uma pista de pouso clandestina, desembarcar os passageiros e seguir viagem para outro destino, onde sua carga seria descarregada. No entanto, os pilotos reagiram, e o avião acabou caindo no mar. (BOTAS, 2010)

Na década de 60, os sequestros de aeronaves passam a ser impulsionados por motivações políticas. Os americanos, após a guerra do Vietnã, passam a ser alvo dos sequestros de aeronaves.

A jornalista americana Brenda I. Koerner, no seu livro: The Skies Belong to Us, traduzido para o português "o céu nos pertence", destaca um pensamento do editorialista Pittsburgh Press de 1968:

> **"especialistas davam de ombros para a epidemia, convencidos de que nada podia ser feito para impedir sua disseminação. Parece que o melhor que podemos fazer é incluir o sequestro de aviões na lista de coisas de que não gostamos, juntamente com pecado e impostos altos, e rezar para que não haja tragédias".**

Nota-se a que ponto chegou a crise americana entre os anos de 1968 e 1972, na medida em que a autora do livro: "o céu nos pertence" salienta que:

> **"... em resposta ao 22° sequestro aéreo do ano nos Estados Unidos, a Time criou um guia de viagem debochado intitulado 'O que fazer quando o sequestrador aparece'. Uma das recomendações começava assim: 'Não entre em pânico. Embora não sejam bem-vindos, os sequestradores podem ser agradáveis'**.

Tempo em que as regras de segurança nos aeroportos praticamente não existiam, pessoas desesperadas com a crise política e economia americana, sequestravam e

tomavam o controle de aviões comerciais quase que uma vez por semana, usando armas e bombas.

No auge da década de 70, havia uma média de mais de 40 sequestros por ano, operações de pirataria e terrorismo eram constantes. Ademais, com o advento do 11 de Setembro de 2001, novos procedimentos foram adotados, melhorando a segurança nos aeroportos, o que tornou esse evento quase que escasso, não se ouve mais falar em sequestro. Todavia, vale lembrar que novas ameaças à segurança da aviação estão sempre surgindo, sendo mister um olhar cuidadoso para todas as hipóteses.

Vale evidenciar o que disse Brenda I. Koerner, em seu livro, ao analisar os acontecimentos registrados entre a década de 60 e 70, nos Estados Unidos da América:

> **"Era um erro tratar o sequestro aéreo como um risco controlado. A estratégia de redução de danos das companhias aéreas dependia da suposição de que as características básicas da epidemia nunca iriam mudar, que os criminosos sempre seriam incompetentes..."**

No Brasil, já tivemos o que se poderia chamar da tentativa do 11 de setembro brasileiro, fazendo menção ao 11 de setembro de 2001 nos EUA. Foi considerado o primeiro caso com avião comercial que se tem notícia no Brasil. O ano era o de 1988, um brasileiro conhecido com Raimundo Nonato planejou sequestrar uma aeronave e jogá-la sobre o palácio do planalto. Na época, o presidente em exercício era sua Exa. Sr. José Sarnei.

O voo e a aeronave escolhidos foram o VASP – 375, Boeing 737-300, prefixo PP-SNT. O voo saiu de Belo Horizonte, tendo como destino a cidade do Rio de Janeiro. Ao avistar a cidade, Raimundo Nonato invade o cockpit e mata o copiloto, ordenando o piloto a seguir para Brasília. Entre vários procedimentos, o piloto consegue evitar o que seria, talvez, o maior acidente aéreo da história do país. Desviada a rota para Goiânia, o sequestrador é preso. (LIASCH, 2011)

Evidencia-se, no entanto, que o primeiro avião (no total, foram 4) alvo de sequestro no Brasil saiu do Rio de Janeiro e teve seu destino alterado para Aragarças (GO). O ano era 1959, tratava-se de um movimento organizado por militares da ativa, utilizando aviões da própria força; motivados pela renuncia de Jânio Quadros a candidatura à presidência da república, a intenção era bombardear os dois palácios: Laranjeiras e Catete, no Rio, e seguir para ocupar as bases no Estado do Pará. O Estado de Goiás teria sido escolhido por ser uma rota importante para a navegação. Contudo, os sequestradores foram delatados e acabaram fugindo para os países vizinho como a Argentina em apenas 36 horas de movimento. (MIGUEZ, 2008)

Além do aviões, passaram-se a utilizar helicópteros como meio para a prática de atos altamente repugnantes, o que só faz aumentar o alerta sobre o sequestro de aeronaves em dias atuais.

Em 2002, um helicóptero comercial foi fretado por dois homens que tinham a intenção de realizar voo panorâmico. No entanto, com o helicóptero já em voo, anunciaram o sequestro e determinaram ao piloto que fosse para um presídio de segurança máxima, indicado por eles. Nessa investida, dois presos foram resgatados, todos os quatro sequestradores fugiram, e ninguém ficou ferido. Esse episódio ficou conhecido como o primeiro sequestro de helicóptero utilizado para o resgate de presos em um presídio de segurança máxima no Estado de São Paulo (SILVA, 2002).

Em março deste ano, mais uma vez, o país foi alvo de sequestradores de aeronaves. O alvo novamente foi um helicóptero contratado para realizar voos panorâmicos e que veio a ser utilizado com o fito de resgatar um preso de uma penitenciária localizada no estado de Santa Catarina. Durante o trajeto, a aeronave teve perda de sustentação e veio a cair em uma área urbana. (Portal G1, 2018)

3. ANÁLISE DA CONSTITUCIONAL E DA INCONSTITUCIONAL DA LEI 9614/98

Observa-se que a Lei 9.614/98, conhecida como a Lei do Abate, vem para alterar a Lei 7.565/86, denominada Código Brasileiro de Aeronáutica, incluindo a hipótese de medida de destruição para aeronaves consideradas hostis, nos casos descritos pelo art. 303 da referida lei, a qual veio a ser regulamentada no ano de 2004 pelo Decreto 5.144, estabelecendo os procedimentos a serem seguidos para aeronaves consideradas hostis ou suspeita de tráfico de drogas.

Ademais, destaca-se o Decreto 8.265/2014, o qual delegou ao comandante da aeronáutica a competência para tratar e decidir sobre as aeronaves sujeitas à medida de destruição. A Lei do Abate, como é conhecida a Lei 9.614/98, levanta inúmeras discussões a respeito da sua legitimidade perante o sistema jurídico posto, tornando-se objeto de análise de estudiosos, pesquisadores, juristas, operadores do direito, entre uma gama de interessados no tema.

Ressalta-se que o momento da criação da Lei 9.614/98 convergia para um plano de execução estratégico da grande potência norte americana, pós guerra fria. O Brasil, como grande aliado, veio sofrendo pressões internas e externas para a criação de medidas que viessem a impedir o avanço do narcotráfico no país, medidas que dificultassem o deslocamento dessas drogas, especialmente, do tráfico para o território americano. No entanto, a justificativa oficial para a criação da lei veio expressa na exposição de motivos n. C-004/GM-3, datada de 3 novembro de 1995, pautada na legitimidade do direito de exercer a soberania no espaço aéreo nacional, inibindo práticas hostis ou atentatórias contra a segurança da Nação Brasileira. (FEITOSA, 2012)

No decorrer da pesquisa, ficou evidente a dualidade entre os que defendem a constitucionalidade da lei e os que defendem a sua inconstitucionalidade. Os dois posicionamentos trazem argumentos fortes, o que torna ainda mais interessante o debate. Os que defendem a constitucionalidade da lei baseiam-se nos princípios constitucionais de saúde pública, soberania nacional, defesa e segurança nacional.

Como pode verificar-se, ao analisar o pensamento de José Viegas Filho, a Lei 9614/98 cumpriu os princípios e regras de constitucionalidade, tendo sido verificada e votada pelas duas casas do Congresso Nacional, além de ser uma “legítima aspiração da sociedade”, afirma o autor. Ademais, a medida de destruição “é a última etapa de uma série de nove procedimentos, clara e detalhadamente definidos, ao cabo dos quais ficaria patente a determinação da aeronave suspeita em resistir, de modo inequívoco, a comandos da autoridade do Estado brasileiro”. Afirmou, ainda, que a regulamentação se pautou não só por apurados critérios técnicos, mas também pelo sentido de respeito aos direitos humanos que inspira o povo e o governo brasileiro. (FILHO, 2004)

Nesse ínterim, vale acentuar os procedimentos mencionados, objeto do art. 303 da lei 7565/86 e suas alterações:

Art. 303. A aeronave poderá ser detida por autoridades aeronáuticas, fazendárias ou da Polícia Federal, nos seguintes casos:

I - se voar no espaço aéreo brasileiro com infração das convenções ou atos internacionais, ou das autorizações para tal fim;

II - se, entrando no espaço aéreo brasileiro, desrespeitar a obrigatoriedade de pouso em aeroporto internacional;

III - para exame dos certificados e outros documentos indispensáveis;

IV - para verificação de sua carga no caso de restrição legal (artigo 21) ou de porte proibido de equipamento (parágrafo único do artigo 21);

V - para averiguação de ilícito.

§ 1° A autoridade aeronáutica poderá empregar os meios que julgar necessários para compelir a aeronave a efetuar o pouso no aeródromo que lhe for indicado.

§ 2° Esgotados os meios coercitivos legalmente previstos, a aeronave será classificada como hostil, ficando sujeita à medida de destruição, nos casos dos incisos do caput deste artigo e após autorização do Presidente da República ou autoridade por ele delegada. (Incluído pela Lei nº 9.614, de 1998) (Vide Decreto nº 8.265, de 2014)

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

Observa-se que, em consonância com a previsão do inciso V, combinado com a redação do parágrafo 2° do referido artigo, alterado pela da Lei 9614/98, denominada de Lei do Abate, qualquer ilícito estará sujeito ao seu mandamento; previsão que motiva ainda mais autores a irem de encontro a previsão legal do mencionado parágrafo e da lei que o originou.

Diante de tal cenário, encontramos os que defendem a inconstitucionalidade da lei, e, por isso, são contra a Lei do Abate, baseiam-se nos princípios constitucionais de preservação da vida, da inviolabilidade do direito a vida, da vedação constitucional referente a pena de morte em tempos de paz.

Quanto aos princípios constitucionais violados com surgimento da Lei 9614/98, exibe-se o art. 4º, II, "prevalência dos direitos humanos"; VI – "defesa da paz"; VII – "solução pacífica dos conflitos".

Na esteira desse pensamento destaca-se o art. 5º, *caput*: "Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes".

Apontam-se ainda o incisos II, III e XXXVII do artigo 5º, da Constituição Federal de 1988: "ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer senão em virtude de lei"; "ninguém será submetido a tortura nem a tratamento desumano ou degradante"; "não haverá juízo ou tribunal de exceção".

Nos incisos XLVI, XLVII, LIII, do referido art. 5, observa-se que: "a lei regulará a individualização da pena e adotará, entre outras, as seguintes:"; O inciso XLVII "não haverá pena de morte"; LIII "ninguém será processado nem sentenciado senão pela autoridade competente".

Já o inciso LIV estabelece que "ninguém será privado de sua liberdade ou de seus bens sem o devido processo legal"; LV "aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes"; LVII "ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória" e § 2º "os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte". (GOMES, 2009)

No contraponto, em defesa da constitucionalidade da aludida lei, depara-se com o raciocínio do professor Dr. Ivan Muniz de Mesquita:

> **"talvez não seja possível a aplicação plena dos referidos princípios constitucionais, o que não significa dizer que o infrator não tenha chance de se defender. Claro que tem, basta que ele cumpra as determinações da aeronave interceptadora e que o piloto desta, proceda de acordo a Lei nº 9.614 de 1998 (LTD) e seu regulamento**". (MESQUITA, 2009)

Ainda nesse contexto, o autor afirma que o princípio do devido processo legal não foi violado pela medida do tiro de destruição, uma vez tratar-se de uma circunstância *sui generis*. Afirma:

> **"É claro que em situação normal todo brasileiro tem direito ao juiz natural, à ampla defesa e ao contraditório. Todavia, a aplicação plena desses princípios, nesta hipótese, não é possível, em virtude das circunstâncias anormais de que se reveste o caso, o que não significa dizer que o infrator não tenha chance de se defender. Claro que tem, desde que cumpra as determinações da aeronave interceptadora e que esta tenha agido na forma da Lei e de seu regulamento".** (MESQUITA, 2009)

Observa-se, portanto, que não são poucas as análises e os argumentos sobre a constitucionalidade, ou inconstitucionalidade da Lei 9614/98. Sendo assim, o que se propõe é uma análise sobre tais fundamentos, pois o que nota-se é a utilização da legitimidade do ato de abater as aeronaves civis, embasada, exclusivamente na suspeita de transporte de drogas ilícitas, o que de fato, por si só, não afrontaria a soberania do país.

No mais, se o argumento da lei é a defesa do território, a manutenção da soberania nacional, como justificar tal posicionamento em relação ao abate de aeronaves de nacionalidade brasileira? Seriam essas um risco ou um perigo à defesa nacional, seriam de fato, uma ameaça real?

Vejamos o que nos traz FEITOSA, 2012: "No contexto da Guerra Fria, argumentava-se que a derrubada de aviões civis se devia à violação do espaço aéreo; contudo, no abate brasileiro ou colombiano, não se trata efetivamente de violação do espaço aéreo, pois pode

ocorrer inclusive com aviões oriundos do próprio território nacional.

4. O ART. 303 DO CBA, ALTERADO PELA LEI DO ABATE E REGULAMENTADO PELO DECRETO 5.144/86: HIPÓTESE DE SEQUESTRO DE AERONAVES

O art. 303 do Código Brasileiro de Aeronáutica foi alterado pela lei 9.614/98, conhecida como a lei do abate de aeronaves. Naquela oportunidade alteraram o § 2° do artigo ora mencionado, incluindo a hipótese de destruição de aeronaves consideradas hostis, vejamos o que diz o dispositivo:

> **§ 2° Esgotados os meios coercitivos legalmente previstos, a aeronave será classificada como hostil, ficando sujeita à medida de destruição, nos casos dos incisos do caput deste artigo e após autorização do Presidente da República ou autoridade por ele delegada. (Incluído pela Lei nº 9.614, de 1998)**

Ademais, a lei 9614/98, permaneceu por 6 anos inalterada até o advento do Decreto 5.144/2004, o qual regulamentou §§ 1, 2 e 3 do art. 303 do CBA. Nota-se, portanto, que a lei do abate não faz alusão à hipótese de sequestro de aeronaves, deixando uma lacuna legislativa ao não contemplar esse tema.

Por outro lado e não menos importante, o Decreto não disciplinou quais seriam os atos ilícitos considerados uma ameaça à segurança nacional e/ou um atentado à soberania nacional.

Decisão, na qual materializar-se-iam os tipos de ilícitos apontados como de extrema relevância frente a aplicação das medidas elencadas pelo art. 303 da Lei 7.565/86. Previsão que poder-se-ia limitar ou reduzir as diversas interpretações atuais sobre o que poderá ser objeto de destruição pelo art. 303 do CBA.

Ainda sim, não há previsão da hipótese de sequestro de aeronaves na Lei 13.260/2016, Lei Antiterrorismo. Seguindo na omissão, constata-se, ao analisar da Lei 7.170/83, que versa sobre os crimes contra a segurança nacional, a ordem política e social, também não prevê tal hipótese.

Nesse compasso, outro ponto de inflexão que se observa sobre a atuação do dispositivo acima analisado é uma lei que autoriza a destruição de aeronaves consideradas hostis. Todavia, o intuito de criação da lei foi a proteção da soberania nacional. Ainda assim, não raro deparamo-nos com aeronaves com registro nacional e pilotos brasileiros sendo alvo dessas medidas. Como lidar com essa realidade, sem perder a essência da exposição de motivos que fez criar a Lei do Abate brasileira?

Nesse ínterim, ressalta-se ainda que a "Lei do Abate de Aeronaves", em vários países, já levou à perda de milhares de pessoas inocentes pelo chamado "erro de julgamento", como aborda Matthews no seu artigo intitulado: "7 times militaries have shot down civilian planes". Na oportunidade, o autor demonstra o impacto que pode ter uma lei que permite, mas não avalia as possíveis variáveis dessa decisão em diversos seguimentos, como por exemplo: no campo social, político, econômico e financeiro que podem ser altamente impactados.

Na Alemanha, em 2003, motivados pelos atentados às torres gêmeas nos Estados Unidos, em 2001 e, após sofrer uma ameaça de ter o banco central europeu destruído por uma aeronave, aprovou-se a lei de abate para aviões sequestrados, a qual previa que o ministro

da defesa poderia ordenar o abatimento de aviões sequestrados ou considerados perigosos. (NIEDERNHOEFER, 2006)

A lei de segurança aérea autorizava a destruição de um avião sequestrado por terroristas, caso estes pretendam utilizá-lo como arma, dirigindo-o, por exemplo, contra um arranha-céu ou usina nuclear.

No entanto, em 2005, essa lei foi revista pela corte suprema alemã de Karlsruhe, devendo observar outro parâmetros como a análise da intenção do sequestrador-terrorista de colidir contra um alvo, bem como a certeza de que a morte dos passageiros fosse certa, além de contar de forma precisa com as condições dos jatos militares de abater a aeronave. Segundo Otto Schily, ministro do interior, à época, esses parâmetros jamais coincidirão na prática e a aplicação prática da lei reduz-se a praticamente zero. (DEUTSCHE WELLE, 2005)

Em 2010, o Governo Brasileiro teria recebido um telegrama da embaixada americana, alertando sobre o risco de ataque com aviões a prédios públicos, destacando-se a vulnerabilidade do espaço aéreo de Brasília a um ataque terrorista.

De acordo com o documento, o embaixador dos EUA, em Brasília, na época, Clifford Sobel, fazia comentários sobre a lei do abate, mencionando, inclusive, um caso recente, à época, de um homem que havia roubado um avião monomotor na cidade de Luziânia (GO), cidade a 56 km de Brasília, que pilotava a aeronave e tinha a bordo sua filha de apenas 5 anos de idade.

O diplomata norte-americano seguiu, sinalizando sobre a existência de uma lacuna na lei do abate no Brasil. A norma descreve sobre a hipótese de ataque a aviões hostis, especialmente os envolvidos no transporte de drogas ilícitas, todavia, nada diz sobre potenciais ataques a cidades. (RODRIGUES, 2010)

De lá para cá, pouco ou nada foi feito para aperfeiçoar os procedimentos de enfrentamento dessa hipótese de sequestro; nossa legislação atual não abarca essa hipótese, de forma objetiva e específica. A Lei do Abate não prevê esse possível desmembramento, mesmo diante das “novas ameaças”, como os avanços tecnológicos e cibernéticos, não se observa um movimento, um empenho, na tentativa de mitigar esse “gap” legislativo.

5. CONCLUSÃO

Ante todo o exposto, verifica-se que há, de fato, uma lacuna legislativa, e que, diante do contexto atual, inúmeros posicionamentos antagônicos continuarão a ser manifestados até que se reformule ou se crie nova legislação para o tema.

Ressalta-se, assim, a relevância deste estudo para toda a sociedade, tendo em vista a atual conjuntura aeroespacial brasileira, agravada, ao passo em que cresce exponencialmente o setor aéreo no país.

É justamente, a partir dessas reflexões e análises aqui estimuladas, que o presente artigo destaca sua importância no mundo prático e jurídico, lançando um olhar crítico a essas falhas, lacunas, que podem gerar consequências irreparáveis para toda a sociedade.

Em franca convergência com as informações, até aqui mencionadas, é prudente observar a importância dessa pesquisa para toda a sociedade, em especial para o transporte aéreo, no intuito de descortinar e despertar para a necessidade de se reformularem algumas práticas, conceitos e regulamentos para o bem da segurança aérea, contribuindo cada vez mais para uma desenvolvimento eficaz e seguro.

A ameaça de sequestro é iminente, é real e pode surgir a qualquer momento. Consciente dessa hipótese, é salutar o cuidado e atenção às hipóteses, muitas vezes ignoradas, tidas como impossíveis ou remotamente possíveis de ocorrer.

Inevitável não se questionar após analisar e refletir sobre tudo até aqui exposto, deixando, infelizmente, alguns pontos de interrogação sem respostas legítimas que satisfaçam os anseios de toda comunidade aeronáutica e toda a sociedade brasileira.

Seria possível o abate de uma aeronave sequestrada, caso tenha como objetivo, como alvo, uma grande cidade ou um prédio público como a Câmara de Deputados ou a residência presidencial?

Seria possível o abate de uma aeronave sequestrada com um grande empresário por ter invadido área restrita? Seria possível o abate de uma aeronave sequestrada com 200 passageiros a bordo, totalmente sem rumo definido?

Quais seriam os procedimentos adotados, os elementos necessários, suficientes, para analisar a hipótese de abate de uma aeronave sequestrada em rota de colisão com o centro financeiro da cidade de São Paulo, por exemplo?

Seria possível sopesar o valor da vida humana dentro ou fora do avião, diante do iminente desastre? Seria possível o sacrifício de 200 vidas em voo para salvar, por exemplo, 900 vidas humanas em solo?

De que forma se poderia valorar qual dessas vidas humanas seria mais valiosa? Como o Direito vai lidar com casos dessa envergadura? Estamos preparados para isso?

Nem de longe, a intenção desse artigo é esgotar os posicionamentos e perspectivas sobre o assunto, entretanto espera-se que as reflexões sobre o tema sejam cada vez mais estimuladas e discutidas, pois, só assim, acredita-se que possamos contribuir para o fomento à segurança da aviação de forma mais consciente, sempre atentos a novas ameaças.

REFERÊNCIAS

BOTAS, João. 1 sequestro da história da aviação comercial. Disponível em: <http://macauantigo.blogspot.com/2010/01/1-hijacking-da-historia-da-aviacao.html>. Acesso em: 02 de Junho de 2018.

_____. Código Brasileiro de Aeronáutica. 5. ed. Coord.Emilio Sabatovski, Iara P. Fontoura. Karla Knihs. Curitiba: Juruá, 2009.

_____.Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado, 1988.

DEUTSCHE WELLE. Lei do abate aéreo. Disponível em:<https://www.dw.com/pt-br/lei-do-abate-aéreo-diante-do-tribunal/a-1771645>. Acesso em: 25 de Junho de 2018.

_____. Lei 9614, de 5 de Março de 1998. Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para incluir hipótese destruição de aeronave.

FEITOSA, Gustavo Raposo Pereira; PINHEIRO, José Augusto de oliveira. Lei do abate, guerra às drogas e defesa nacional. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-73292012000100005>. Acesso em: 20 de junho de 2018.

GOMES, Luiz Flávio. Lei do abate: inconstitucionalidade. Disponível em:< https://lfg.jusbrasil.com.br/noticias/1990529/lei-do-abate-inconstitucionalidade>. Acesso em: 10 de Agosto de 2018.

LIASCH, Jonas. Voo Vasp 375. Disponível em:<http://culturaaeronautica.blogspot.com/2011/09/voo-vasp-375-como-quase-tivemos-um-11.html>.Acesso em: 12 de Maio de 2018.

MESQUITA, Ivan Muniz de. Lei do Tiro de Destruição. In: II Seminário de Estudos: Poder Aeroespacial & Estudos de defesa. V.I. Rio de Janeiro. Anais. UNIFA, 2009.

MIGUEZ, José Mario. O Primeiro Sequestro Aéreo da História da Humanidade. Disponível em: <https://www.skoob.com.br/livro/pdf/o-primeiro-sequestro-aereo-da-historia

d/114293/edicao:126900>.Acesso em: 15 de Julho de 2018.

PORTAL DE NOTÍCIAS G1. Sequestro de helicóptero que caiu em Joinville. Disponível em: <https://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/2018/08/08/pf-indicia-5-pessoas-por-sequestro-de-helicoptero-que-caiu-em-joinville-e-deixou-3-mortos.ghtml>. Acesso em: 20 de Julho de 2018.

RODRIGUES, Fernando. Espaço aéreo em Brasília é vulnerável, dizem EUA. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/poder/po1212201009.htm>. Acesso em: 10 de Julho de 2018.

SILVA, Alessandro. Quadrilha Sequestra Helicóptero e Resgata 2 de Presídio em Guarulhos. Disponível em: https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff1801200201.htm. Acesso em: 24 de Junho de 2018.

KOERNER, Brendan. O Céu nos Pertence. Disponível em:<http://lelivros.love/book/download-o-ceu-nos-pertence-brendan-i-koerner-em-epub-mobi-e-pdf/>.Acesso em: 05 de Maio de 2018.

VIEGAS FILHO, José. A Lei do Abate é uma forma de pena de morte?. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniao/fz2407200409.htm >. Acesso em: 14 Junho de 2018.