



Escola da Magistratura do Estado do Rio de Janeiro

A Adoção da Medida de Destruição da Aeronave e a Vedação Constitucional à Pena de Morte

Marcio Luiz da Silva Ribeiro

Rio de Janeiro
2010

MARCIO LUIZ DA SILVA RIBEIRO

A Adoção da Medida de Destruição da Aeronave e a Vedação Constitucional à Pena de Morte

Artigo Científico apresentado à Escola de Magistratura do Estado do Rio de Janeiro, como exigência para obtenção do título de Pós-Graduação.

Orientadores: Prof^a. Mônica Areal
Prof. Nelson Tavares
Prof^a. Katia Silva
Prof^a. Neli Fetzner
Prof. Guilherme Sandoval

Rio de Janeiro
2010

A ADOÇÃO DA MEDIDA DE DESTRUIÇÃO DA AERONAVE E A VEDAÇÃO CONSTITUCIONAL À PENA DE MORTE

Marcio Luiz da Silva Ribeiro

Graduado pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. Advogado.

Resumo: O presente artigo busca analisar a aplicação da medida de destruição da aeronave frente ao ordenamento jurídico brasileiro, mormente em contraposição à vedação, prevista na Constituição Federal, da pena de morte. Embora não exista posicionamento expresso de nossos Tribunais Superiores acerca desta medida, muitos doutrinadores entendem que esta medida, ao estipular a queda forçada de uma aeronave, estaria, de forma indireta, estabelecendo uma pena de morte para os ocupantes daquela embarcação, o que ofenderia a garantia constitucional citada.

Palavras-chaves: Medida de Destruição de Aeronave. Constitucionalidade. Pena de Morte.

Sumário: Introdução. 1. A Implantação da Medida de Destruição da Aeronave. 1.1. Adoção da Medida de Destruição no Direito Alemão. 2. A Pena de Morte no Ordenamento Jurídico Brasileiro. 3. A Constitucionalidade da Medida de Destruição. Conclusão. Referências.

INTRODUÇÃO

O trabalho apresentado aborda a temática da adoção, no ordenamento jurídico brasileiro, do dispositivo previsto no artigo 303 do Código Brasileiro de Aeronáutica, com as inovações trazidas pela Lei n.º 9.614/98, vale dizer, trata do emprego da Força Aérea no combate ao narcotráfico, autorizando a medida de destruição contra aeronave utilizada pelo

tráfico de entorpecentes. Para tal, estabelece como premissa o contexto histórico em que tal norma foi estipulada, principalmente sua aplicação num contexto de falta de melhores métodos de investigação e até de interceptação de aeronaves em determinados pontos do espaço aéreo brasileiro.

Trata-se, em realidade, de uma medida efetivamente controvertida, que gerou nos doutrinadores pátrios o questionamento quanto à validade da referida legislação, que introduziu essa medida no cenário jurídico nacional.

Diante desse panorama, tal norma tem sido aplicada, apesar de um número mínimo de vezes, contra aeronaves utilizadas pelo narcotráfico, especialmente quando sobrevoam a vasta região amazônica, local onde, conforme amplamente divulgado pela imprensa brasileira, os sistemas de radares brasileiros não se apresentam com total precisão, contendo pequenas regiões fora de seu controle.

Tendo isso em mente, o presente trabalho objetiva investigar se haveria direitos fundamentais individuais, especialmente a garantia à vida, expressos na Constituição Federal, a serem violados pela legislação brasileira que trata do emprego da Força Aérea, autorizando este tiro de destruição contra aeronave utilizada no narcotráfico.

Mais que isso, pretende o trabalho discutir, dentro de determinados limites, quais seriam as consequências jurídicas decorrentes de uma eventual destruição, em voo, de uma aeronave utilizada no narcotráfico, à luz dos direitos fundamentais individuais expressos em nossa Constituição Federal.

Ao longo do artigo, serão analisados os seguintes tópicos: a possibilidade de aplicação desta medida de destruição em nosso ordenamento jurídico brasileiro, o conflito entre sua aplicação e o respeito aos direitos e garantias fundamentais elencados no texto constitucional, a aplicação da medida como sanção penal punitiva, mesmo diante da ausência de um devido processo legal, e seu reflexo na responsabilidade estatal pela consequência

obtida.

1. A IMPLANTAÇÃO DA MEDIDA DE DESTRUIÇÃO DA AERONAVE

O território brasileiro, dada suas proporções continentais, sempre proporcionou uma dificuldade maior para a contenção e repressão de determinados ilícitos, especialmente o comércio clandestino de substâncias entorpecentes.

Em consequência, a partir de meados da década de 70, o tráfico internacional de drogas começou a apresentar um desenvolvimento em alta escala e, aproveitando-se dos problemas de infra-estrutura, comunicações e de controle da região amazônica, passou a estabelecer rotas de tráfico de drogas naquela região.

Durante os anos 80, este comércio apresentou um crescimento espetacular, até atingir, próximo ao final do século passado, uma cifra anual superior a 500 bilhões de dólares, segundo dados fornecidos pelo Professor Osvaldo Coggiola¹, do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.

A vulnerabilidade do espaço aéreo brasileiro, nessa região, permitia que aeronaves, ilegalmente, cruzassem nossas fronteiras, transportando drogas, armas e outras mercadorias contrabandeadas, provocando um aumento nas ocorrências de atividades ilícitas.

Em 1990, essa realidade da região amazônica foi, então, apresentada à Presidência da República, que determinou a implantação de um sistema que viesse proteger o meio ambiente, racionalizar a exploração dos recursos naturais, promover o desenvolvimento sustentável e, ainda, reprimir os ilícitos na Amazônia.

¹ COGGIOLLA, Osvaldo. *O tráfico internacional de drogas e a influência do capitalismo*. Disponível em: <<http://www.adusp.org.br/revista/07/r07a07.pdf>>. Acesso em: 20 de junho de 2010.

Coube à Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República a tarefa de formular o Sistema de Proteção da Amazônia (SIPAM) e ao Ministério da Aeronáutica, atual Comando da Aeronáutica, a de desenvolver o Sistema de Vigilância da Amazônia (SIVAM), integrado ao SIPAM, a fim de fornecer as ferramentas necessárias ao funcionamento deste.

Com a entrada em operação do SIVAM, os voos clandestinos passaram a ser registrados, possibilitando as respectivas interceptações pelas aeronaves da Força Aérea. Contudo, as interceptações das aeronaves suspeitas de tráfico de drogas, sem o amparo legal de uma medida coercitiva para as hipóteses de descumprimento das determinações estabelecidas pelas aeronaves interceptadoras, por si só, não trouxeram solução ao problema, posto que, como visto, ao agente interceptador caberia, apenas, esperar, passivamente, o cumprimento das ordens emitidas.

Dessa forma, em 1998, com o objetivo de fornecer coercibilidade às determinações emanadas das aeronaves interceptadoras, o governo brasileiro enviou ao Congresso Nacional um projeto de lei, que se transformou na Lei n.º 9.614, de 05 de março de 1998, acrescentando um parágrafo ao artigo 303 do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei n.º 7.565, de 19 de dezembro de 1986), que passou a admitir o uso da medida de destruição contra aeronaves que entrem no País de forma irregular e se recusem, depois de interceptadas, a pousar para averiguação de ilícitos, ficando o texto legal com a seguinte redação:²

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.

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

§ 2º Esgotados os meios coercitivos legalmente previstos, a aeronave será

² BRASIL. *Lei n.º 9.614, de 05 de março de 1998*. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9614.htm>. Acesso em: 19 de junho de 2010.

classificada como hostil, ficando sujeita à medida de destruição, nos casos dos incisos do caput deste artigo e após autorização do Presidente da República ou autoridade por ele delegada. (parágrafo incluído pela lei nº 9.614, de 05 mar 1998).

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

Com isso, extrai-se que a lei, expressamente, estabeleceu que a autoridade aeronáutica poderá empregar os meios que julgar necessários para compelir uma aeronave a efetuar o pouso no aeródromo (local reservado ao pouso de aeronaves, onde o exemplo clássico é o aeroporto) que lhe for indicado e, esgotados os meios coercitivos legalmente previstos, a aeronave será classificada como hostil, ficando sujeita à medida de destruição, após autorização do Presidente da República ou autoridade por ele delegada.

Em julho de 2004, foi editado o Decreto nº 5.144, que veio regulamentar os parágrafos 1º, 2º e 3º, do artigo 303, da Lei n.º 7.565/86, a qual dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, versando, estes dispositivos, acerca das aeronaves consideradas hostis ou suspeitas de tráfico de entorpecentes e drogas afins.

Em seu texto, esse decreto estabelece os procedimentos a serem seguidos com relação a aeronaves hostis ou suspeitas de tráfico de substâncias entorpecentes e drogas afins, levando em conta que estas podem apresentar ameaça à segurança pública. Para fins de aplicação desta legislação, o artigo 2º, do Decreto 5.144, de 2004³, caracteriza a aeronave como aeronave suspeita de tráfico de substâncias entorpecentes e drogas afins tanto aquela que ingressa no território nacional, sem plano de voo aprovado, com origem de áreas reconhecidamente fontes de produção ou distribuição de drogas ilícitas, como aquela que omite dos órgãos de controle de tráfego aéreo informações acerca da sua identificação ou descumpre ordens dada por estes órgãos.

Enquadrando-se a aeronave nessas situações, estarão, de acordo com o artigo 3º,

³ BRASIL. *Decreto n.º 5.144, de 16 de julho de 2004*. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_At_2004-2006/2004/Decreto/D5144.htm>. Acesso em: 19 de junho de 2010.

caput, do mesmo diploma legal⁴, sujeitas às “medidas coercitivas de averiguação, intervenção e persuasão, de forma progressiva [...], executadas por aeronaves de interceptação, com o objetivo de compelir a aeronave suspeita a efetuar o pouso em aeródromo que lhe for indicado”.

Essas medidas coercitivas, estabelecidas nos textos dos parágrafos do artigo 3º do decreto em questão, correspondem:⁵

§ 1º As medidas de averiguação visam a determinar ou a confirmar a identidade de uma aeronave, ou, ainda, a vigiar o seu comportamento, consistindo na aproximação ostensiva da aeronave de interceptação à aeronave interceptada, com a finalidade de interrogá-la, por intermédio de comunicação via rádio ou sinais visuais, de acordo com as regras de tráfego aéreo, de conhecimento obrigatório dos aeronavegantes.

§ 2º As medidas de intervenção seguem-se às medidas de averiguação e consistem na determinação à aeronave interceptada para que modifique sua rota com o objetivo de forçar o seu pouso em aeródromo que lhe for determinado, para ser submetida a medidas de controle no solo.

§ 3º As medidas de persuasão seguem-se às medidas de intervenção e consistem no disparo de tiros de aviso, com munição traçante, pela aeronave interceptadora, de maneira que possam ser observados pela tripulação da aeronave interceptada, com o objetivo de persuadi-la a obedecer às ordens transmitidas.

A aeronave suspeita de tráfico de substâncias entorpecentes e drogas afins que não atender aos procedimentos coercitivos acima descritos, conforme estipula o artigo 4º do decreto em pauta, “será classificada como aeronave hostil e estará sujeita à medida de destruição”⁶, consistindo esta, nos termos do artigo 5º do mesmo decreto⁷, “no disparo de tiros, feitos pela aeronave de interceptação, com a finalidade de provocar danos e impedir o prosseguimento do voo da aeronave hostil”, somente podendo ser utilizado como último recurso, após o cumprimento de todos os procedimentos que previnam a perda de vidas inocentes, no ar ou em terra.

Com isso, esses documentos legislativos (Lei n.º 9.614/98 e Decreto n.º 5.144/04) exteriorizaram o que muitos autores denominaram “Lei do Abate”, ou a “Lei do Tiro de Destruição”, como preferem outros.

⁴ *Ibid.*

⁵ *Ibid.*

⁶ *Ibid.*

⁷ *Ibid.*

A partir dessas modificações, parecia, em tese, que o problema da ausência de coercibilidade nas medidas adotadas pelas aeronaves interceptadoras estava solucionado pela possibilidade de efetivação da medida de destruição.

Ocorreu, contudo, que essa medida gerou um conflito de opiniões jurídicas, no que tange à sua constitucionalidade, transformando-se em objeto de discussão e questionamento, posto que, segundo alguns profissionais que atuam na área jurídica⁸, tal medida seria inconstitucional por determinar a pena de morte no Brasil, em tempo de paz, o que é expressamente vedado pela Constituição Federal vigente.

De outro lado, defendia-se que tal medida “não pode ser tratada como uma pena de morte, e sim como uma resistência à prisão”⁹.

Não se pode negar, diante desses fatos, tratar-se de uma medida polêmica. Também em outros países, especialmente na Alemanha, sua implantação também veio cercada de críticas e discussões.

1.1. ADOÇÃO DA MEDIDA DE DESTRUIÇÃO NO DIREITO ALEMÃO

No direito germânico, antes da aplicação de medida semelhante, o procedimento adotado restringia-se a uma rígida fiscalização de passageiros nos aeroportos e a presença, no interior dos aviões, de um agente armado, disfarçado, com a única missão de atuar na hipótese

⁸ ASSIS, Jorge César. *Interceptação e abate de aeronave*: considerações sobre a lei nº 9.614, de 05.03.1998. Disponível em: <<http://www.mpm.gov.br/static/noticias/revistampm/19/artigo6.pdf>>. Acesso em: 20 de junho de 2010.

CORREIA, José Aparecido. *Pena de morte em voo (Lei 9.614/98)*. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=981>>. Acesso em: 20 de junho de 2010.

MAIEROVITCH, Walter Fanganiello. *Pena de morte no Brasil*. Disponível em: <<http://www.midiaindependent.org/pt/red/2004/06/284348.shtml>>. Acesso em: 20 de junho de 2010.

⁹ SCOLESE, Eduardo. *Avião com criança não pode ser abatido*. Disponível em: <http://www.mp.sc.gov.br/canal_mpsc/clipping/jornal_fsp/fsp_040720.htm>. Acesso em: 20 de junho de 2010.

de aquele voo gerar algum perigo, como, por exemplo, num sequestro da aeronave.

Como noticiou a *Deutsche Welle*¹⁰, cadeia de informação internacional alemã, em janeiro de 2003, por duas horas, após roubar um motoplanador no aeródromo de *Babenhausen*, o piloto ameaçou jogar a aeronave contra um dos arranha-céus de Frankfurt. Tal possibilidade trouxe pânico à população, sendo que diversos prédios foram evacuados e ruas interditadas, além do aeroporto internacional ter suspenso suas operações, cancelando 116 voos, gerando um acirrado debate pela adoção de uma medida que pudesse destruir a aeronave.

Por ocasião deste incidente, o Ministro do Interior Otto Schily, segundo a mesma agência de notícias, expressou que não desejava levar o comando das Forças Armadas à difícil situação de decidir pelo abate ou não de uma aeronave sequestrada.

Há de se destacar, entretanto, que esse não foi o primeiro caso de acionamento da Força Aérea alemã, em face de ameaça proveniente de uma aeronave civil. Após a ocorrência daquilo que entrou para a história com a alcunha de “setembro negro”, em 11 de setembro de 1972, o então Ministro da Defesa alemão, Georg Leber, enfrentou o dilema de dar ou não a ordem de abater uma aeronave civil suspeita.¹¹

Alguns dias após os atentados terroristas que vitimaram 11 israelenses, durante os Jogos Olímpicos de Munique, uma aeronave não identificada aproximou-se do estádio em que se realizava a festa de encerramento. De imediato, a Força Aérea alemã foi acionada, por ordem do Chanceler Federal Willy Brandt.

Felizmente, naquele episódio, pouco antes do momento em que, segundo a avaliação do então Ministro da Defesa Leber, não se poderia mais esperar, face à proximidade do estádio, veio a notícia de que a aeronave havia alterado sua rota.

¹⁰ DEUTSCHE WELLE. *Pode abater?*. Disponível em: <<http://www.dw-world.de/dw/article/0,2144,740422,00.html>>. Acesso em: 20 de junho de 2010.

¹¹ *Idem*. *Precedente já em 1972*. Disponível em: <<http://www.dw-world.de/dw/article/0,2144,740392,00.html>>. Acesso em: 20 de junho de 2010.

O evento de janeiro de 2003 veio mostrar que a Alemanha se encontrava atrasada em relação a seus parceiros da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), posto que, logo após os atentados de 11 de setembro de 2001, nos Estados Unidos da América, o governo alemão defendeu, na OTAN, que a aliança militar não deveria definir uma regra comum, mas cada país encontrar sua solução, o que ela mesma não havia, ainda, encontrado.

Deve-se registrar, ainda, que em novembro de 2005, após a Força Aérea alemã solicitar uma posição do governo, foi formada uma comissão para elaborar um plano de emergência. Assim, desde então, representantes dos Ministérios dos Transportes e da Defesa, assim como das Forças Armadas, passaram a discutir o que fazer caso um avião sequestrado por terroristas estivesse voando em direção a um alvo estratégico.

Esse grupo de trabalho, que tratou da Segurança no Espaço Aéreo, elaborou um documento onde propôs a criação de uma nova central de comando, na qual oficiais, funcionários do Ministério dos Transportes e especialistas em segurança manteriam plantão 24 horas por dia. Na hipótese de qualquer aeronave, em algum ponto do país, sair de controle e dirigir-se a um alvo potencial, como o centro de Frankfurt ou o Parlamento, por exemplo, a central analisaria a situação e orientaria o governo.

A solução para esses casos seria o acionamento de aeronaves da Força Aérea, que estão sempre de prontidão, em diferentes bases aéreas do país, para interceptar os aviões que ofereciam perigo. Essas aeronaves cumpririam, inicialmente, a missão de forçar a aeronave sequestrada a pousar num local determinado. Somente em casos extremos, quando se considerasse certo que o avião seria usado como arma e os passageiros de qualquer forma morreriam, poder-se-ia dar ordem de atirar.¹²

Todavia, esse documento elaborado pelo referido grupo de trabalho trouxe dúvidas quanto ao seu amparo legal, ao sugerir que o poder de decisão ficasse nas mãos do governo. A

¹² *Idem. Derrubar o avião, só em caso extremo.* Disponível em: <<http://www.dw-world.de/dw/article/0,2144,740399,00.html>>. Acesso em: 20 de junho de 2010.

polêmica surgiu fundamentada no fato de que, segundo a legislação alemã, o terrorismo não é juridicamente um ato de guerra, e, em consequência, independente de quão dramáticas podem ser suas consequências, a ordem de atirar não caberia ao chefe de governo, uma vez que, constitucionalmente, em tempos de paz, o Ministro da Defesa é o comandante supremo das Forças Armadas.

Desse modo, para passar esta responsabilidade política para o Chanceler Federal, no caso da ameaça de um ataque terrorista, seria preciso mudar a Constituição. Do contrário, em obediência à Constituição, caberia ao Ministro da Defesa, se fosse o caso, o direito de mandar abater uma aeronave, se esta tiver sido sequestrada para utilização num atentado terrorista.

De toda sorte, em junho de 2004, foi aprovada pelo Parlamento a nova lei sobre a segurança do espaço aéreo¹³, permitindo que aeronaves sequestradas para servir de armas para o terrorismo pudessem ser abatidas, cabendo ao Ministro da Defesa a decisão a este respeito.

O próprio Presidente da Alemanha, sancionador da nova lei, permissionária do abate de aviões, expressou um posicionamento com reservas quanto ao seu aspecto constitucional, sugerindo que ela fosse submetida ao Tribunal Federal Constitucional, para exame.¹⁴

No sentido da sugestão presidencial, foram ajuizadas, perante a Corte Suprema alemã, seis ações de inconstitucionalidade contra a nova lei de segurança aérea, visando combater aquilo que alguns entendiam como exagero da legislação alemã de segurança, que pretendia, em tempo de paz, ter o poder de tirar as vidas de pessoas. Os jornais traziam manchetes de destaque, tais como “licença para matar”, “abater para salvar”, entre outras, explicitando o problema cuja solução encontrava-se a cargo do Tribunal Constitucional.¹⁵

Respondendo ao debate, em 15 de fevereiro de 2006, o Tribunal Constitucional

¹³ *Idem. Parlamento aprova abate de aviões sequestrados por terroristas.* Disponível em: <<http://www.dw-world.de/dw/article/0,2144,1240095,00.html>>. Acesso em: 20 de junho de 2010.

¹⁴ *Idem. Lei do abate de aviões gera polêmica.* Disponível em: <<http://www.dw-world.de/dw/article/0,2144,1457742,00.html>>. Acesso em: 20 de junho de 2010.

¹⁵ *Idem. Lei do abate aéreo diante do tribunal.* Disponível em: <<http://www.dw-world.de/dw/article/0,2144,1771645,00.html>>. Acesso em: 20 de junho de 2010.

alemão declarou a inconstitucionalidade dessa polêmica Lei de Segurança Aérea, que permitia, em último caso, o abate de aeronaves civis sequestradas por terroristas. Essa decisão fundamentou-se no fato da autorização de abate de aviões violar o preceito constitucional que restringe a atuação das Forças Armadas alemãs, na segurança interna do país, à ajuda em casos de catástrofes naturais e acidentes graves.¹⁶

Muito embora o ocorrido na Alemanha possa fortalecer os argumentos daqueles que militam pelo reconhecimento da inconstitucionalidade da medida de destruição no atual ordenamento jurídico brasileiro, há de se destacar, contudo, que na Alemanha, como visto, a Constituição restringe a atuação das Forças Armadas alemãs, na segurança interna, à ajuda em casos de catástrofes naturais e acidentes graves e, da mesma forma que em outros países que possuem medida similar ao tiro de destruição, as situações reguladas visavam sempre combater o terrorismo.

Já no sistema brasileiro, o que se busca é o enfrentamento ao narcotráfico, o que, por si só, altera a fundamentação para a adoção da medida. Além disso, a Constituição brasileira destina as Forças Armadas à defesa da pátria, da lei e da ordem, conforme o texto do artigo 142, da Constituição Federal¹⁷, em toda e qualquer ocasião que venha a gerar risco, não apenas nas hipóteses de catástrofes e acidentes graves.

2. A PENA DE MORTE NO ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO

Quando de sua colonização, o Brasil era povoado apenas por tribos indígenas, que

¹⁶ *Idem. Justiça alemã derruba lei do abate de aviões.* Disponível em: <<http://www.dw-world.de/dw/article/0,2144,1904475,00.html>>. Acesso em: 20 de junho de 2010.

¹⁷ BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, de 05 de outubro de 1988.* Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso em: 07 de agosto de 2010.

não possuíam uma organização jurídico-social, sem um ordenamento jurídico penal, sendo aplicado pelas tribos um direito costumeiro, consuetudinário, baseado na vingança privada, na vingança coletiva e numa espécie de Lei de Talião.¹⁸

Dessa forma, os silvícolas aplicavam, como sanções, ao lado da composição e da expulsão da tribo, as penas corporais, incluindo aí a pena de morte para alguns casos.

Com o descobrimento e a conseqüente transformação do Brasil em colônia portuguesa, vigorou em nossas terras o Código Afonsino, ou Ordenações Afonsinas. Este ordenamento tratava, em seu Livro V, das normas penais, com disposições bem rigorosas. Trazia a previsão da sanção de morte para vários crimes. Nas palavras de Aníbal Bruno¹⁹, a pena de morte era, para a legislação da época, “a punição normal dos crimes”.

No homicídio, por exemplo, encontrado no título XXXII, em seu parágrafo 4º, dispunha o Código que aquele que matar outrem deveria ser punido com a morte também, ficando a pena ao exclusivo critério do julgador se o crime for tentado.²⁰

Em 1521, entram em vigor as Ordenações Manuelinas, mantendo quase que inalterada a estrutura das Ordenações Afonsinas. Com isso, a pena capital mantém sua aplicação para diversos crimes.

Quando a Espanha assume o domínio de Portugal, passa-se a ser aplicado, no que concerne ao direito penal, o Livro V das Ordenações Filipinas. Este ordenamento surgiu orientado num sentido de ampla e generalizada criminalização, com punições severas.

As sanções tinham o objetivo de impor um temor pelo castigo. Com isso, a pena de morte predominava no campo das punições, ao lado dos açoites, das galés, da amputação de membros, entre outras, ficando sempre ao arbítrio do julgador a determinação da sanção aplicável a cada caso. Como um exemplo histórico, tem-se a aplicação da pena de prisão e morte a Joaquim José da Silva Xavier, o Tiradentes, representante da Inconfidência Mineira,

¹⁸ BRUNO, Aníbal. *Direito penal: parte geral*. 4. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1984, p. 169.

¹⁹ *Ibid.*, p. 174.

²⁰ PINHEIRO, Ralph Lopes. *História resumida do direito*. 4. ed. Rio de Janeiro: Thex, 1993, p. 90.

em 1789.

Neste contexto de aplicação da pena capital, observa Aníbal Bruno²¹, comparando-a nos sistemas jurídicos anteriores:

Baseada na ideia da intimidação pelo terror, como era comum naqueles tempos, distinguiam-se as [Ordenações] Filipinas pela dureza das punições, pela frequência com que era aplicável a pena de morte e pela maneira de executá-la, morte por enforcamento, morte pelo fogo até ser o corpo reduzido a pó, morte cruel precedida de tormentos cuja crueldade ficava ao arbítrio do juiz.

Após Portugal readquirir sua independência frente à Espanha, D. João IV ratificou, em 1643 (e D. Pedro I fez o mesmo, após a independência do Brasil), o Código Filipino, mantendo por muito tempo sua aplicação, assim como de suas sanções para as condutas criminosas, tanto na metrópole como aqui, em sua colônia.

Após a independência do Brasil, no ano de 1822, foi editada, dois anos mais tarde, sua primeira constituição, que trazia norma expressa abolindo “os açoites, a tortura, a marca de ferro quente e todas as demais penas cruéis”.²² No entanto, não existia norma constitucional abolindo a pena de morte, sendo ela ainda largamente aplicada, porém com uma maior cautela.

Com a Constituição de 1824, surgiu, em consequência, a criação do Código Criminal do Império, sancionado pelo Imperador Dom Pedro I em 1830.

Este Código diminuiu o número de delitos apenados com a morte, reduzindo a aplicação de tal sanção, que seria executada pelo método do enforcamento, da previsão anterior de setenta crimes para apenas três hipóteses: de insurreição de escravos, de homicídio com agravante e de latrocínio.²³

Com a proclamação da República, foram editados um novo Código Penal, em 1890, e uma nova Constituição, em 1891, que ficou conhecida como a primeira Constituição

²¹ BRUNO, Aníbal, *op. cit.*, p. 174.

²² CARVALHO NETO, Inácio de. *Aplicação da pena*. Rio de Janeiro: Forense, 1999, p. 11.

²³ *Ibid.*, p. 11-12.

Republicana.

Esta Carta Constitucional, já refletindo uma mudança do pensamento da época, foi a primeira a trazer, em seu bojo, norma vedando, expressamente, a pena de morte (assim como a pena de galés e de banimento judicial), autorizando sua aplicação apenas pela legislação militar em tempo de guerra:²⁴

Art. 72. [...]

§ 20. Fica abolida a pena de galés e a de banimento judicial.

§ 21. Fica igualmente abolida a pena de morte, reservadas as disposições da legislação militar em tempo de guerra.

Em 1934, surge uma nova Carta Constitucional, que repete, no entanto, o modo pelo qual a Carta anterior versava sobre a pena capital. Trazia vedação expressa às penas de banimento, confisco, morte e de caráter perpétuo, ressaltando, também, a aplicação da pena de morte na legislação militar, em tempo de guerra com país estrangeiro.

Posteriormente, com a estipulação do Estado Novo, que outorgou, em 1937, uma nova Constituição, retomou-se a aplicação da sanção de morte para crimes em tempo de paz, estipulando-a, além dos casos previstos na legislação militar, para os crimes políticos, para os crimes contra o Estado e para o homicídio cometido com motivo fútil ou com extremos de perversidade:²⁵

Art. 122. [...]

§ 13. Não haverá penas corpóreas perpétuas. As penas estabelecidas ou agravadas na lei nova não se aplicam aos fatos anteriores. Além dos casos previstos na legislação militar para o tempo de guerra, a lei poderá prescrever a pena de morte para os seguintes crimes:

- a) tentar submeter o território da Nação ou parte dele à soberania de Estado estrangeiro;
- b) tentar, com auxílio ou subsídio de Estado estrangeiro ou organização de caráter internacional, contra a unidade da Nação, procurando desmembrar o território sujeito à sua soberania;
- c) tentar por meio de movimento armado o desmembramento do território nacional, desde que para reprimi-lo se torne necessário proceder a operações de guerra;

²⁴ BRASIL. *Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil, de 24 de fevereiro de 1891*. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constitui%C3%A7ao91.htm>. Acesso em: 08 de agosto de 2010.

²⁵ BRASIL. *Constituição dos Estados Unidos do Brasil, de 10 de novembro de 1937*. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constitui%C3%A7ao37.htm>. Acesso em: 08 de agosto de 2010.

- d) tentar, com auxílio ou subsídio de Estado estrangeiro ou organização de caráter internacional, a mudança da ordem política ou social estabelecida na Constituição;
- e) tentar subverter por meios violentos a ordem política e social, com o fim de apoderar-se do Estado para o estabelecimento da ditadura de uma classe social;
- f) o homicídio cometido por motivo fútil e com extremos de perversidade.

Com o fim do Estado Novo, foi editada a Constituição de 1946, considerada avançada em vários assuntos. Este diploma Constitucional restaurou os direitos e liberdades vigentes anteriormente, vedando, novamente, a pena de morte, assim como a pena de banimento, de confisco e as penas de caráter perpétuo:²⁶

Art. 141. [...]

§ 31. Não haverá pena de morte, de banimento, de confisco nem de caráter perpétuo. São ressalvadas, quanto à pena de morte, as disposições da legislação militar em tempo de guerra com país estrangeiro. [...]

Com o golpe militar e a instituição da Ditadura Militar, foi promulgada, em 1967, a quinta Constituição Republicana do país, repetindo os preceitos já estipulados nas Cartas Constitucionais anteriores, com a expressa vedação da pena de morte.

No entanto, durante o período da ditadura, foi outorgado, pela Junta Militar, um novo Código Penal, de 1969, juntamente com uma nova Lei de Segurança Nacional, através dos Atos Institucionais, restaurando a aplicação da pena de morte, assim como da prisão perpétua, como sanção para diversas condutas.

Com isso, vários crimes passaram a ser considerados passíveis da execução da pena capital, em especial os ditos crimes políticos. Todavia, o período de *vacatio legis* desta lei foi sucessivamente prorrogado, até ocorrer sua revogação, em 1978, sem ela nunca ter, de fato, entrado em vigor.²⁷

Por fim, após o longo período de Regime Militar, foi promulgada, em 1988, a nova Carta Constitucional, vigente no país até os dias atuais. Nesta Constituição, encontram-se

²⁶ BRASIL. *Constituição dos Estados Unidos do Brasil, de 18 de setembro de 1946*. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constitui%C3%A7ao46.htm>. Acesso em: 08 de agosto de 2010.

²⁷ CARVALHO NETO, Inácio de. *op. cit.*, p. 13.

novamente os preceitos defendidos nas Cartas anteriores, não permitindo a aplicação da sanção de morte, exceto nas hipóteses de guerra declarada, assim como proíbe o banimento, as penas cruéis e as de caráter perpétuo:²⁸

Art. 5º. [...]

XLVII. Não haverá penas:

- a) de morte, salvo em caso de guerra declarada, nos termos do art. 84, XIX;
- b) de caráter perpétuo;
- c) de trabalhos forçados;
- d) de banimento;
- e) cruéis.

Pelo exposto, é de se verificar que a previsão constitucional de vedação à pena de morte não surgiu, no texto constitucional vigente, como uma imposição do legislador constituinte, inspirado em alguma norma do direito alienígena. Muito pelo contrário, tal comando normativo é resultado de um conceito histórico, tendo como fundamentação todo o passado vivido pelos integrantes do país.

3. A CONSTITUCIONALIDADE DA MEDIDA DE DESTRUIÇÃO

Uma vez conceituada a medida de destruição da aeronave e explicitado o fundamento constitucional da vedação a pena de morte no ordenamento brasileiro, é imperioso que se avalie, por fim, se a aplicação de tal medida viola ou não o mandamento constitucional.

Aqueles que defendem sua contrariedade às normas constitucionais justificam seu entendimento de que, com a adoção da medida e a prática do tiro pela aeronave interceptadora, a consequência será a queda da aeronave considerada hostil, o que,

²⁸ BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, de 05 de outubro de 1988*. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso em: 07 de agosto de 2010.

difícilmente, deixará de acarretar a morte de seus ocupantes, o que violaria o artigo 5º, inciso XLVII, letra a, da Constituição.

Em outras palavras, como afirma Maierovitch²⁹, o disparo de tiros feitos pela aeronave de interceptação com a finalidade de provocar danos e impedir o prosseguimento do voo da aeronave suspeita de transportar drogas e classificada como hostil, embora represente a ideia de se estar abatendo a aeronave, na realidade estar-se-á matando as pessoas que estiverem em seu interior.

Além disso, expressam que a situação fática de se estar a bordo de uma aeronave, em voo, suspeita de transportar entorpecentes, e que desobedeça às ordens da aeronave interceptadora, nos termos da lei, permitiria que uma autoridade não pertencente ao Poder Judiciário pudesse decidir pela destruição da aeronave invasora, o que caracteriza um tratamento desigual em relação a outras hipóteses de desobediência e fuga, o que violaria diversos outros princípios constitucionais, tais como ampla defesa, presunção de inocência, devido processo legal, entre outros.

Todavia, embora com o respeito que é devido a cada pensador, esse não parece ser o melhor entendimento.

No processo penal brasileiro, para se chegar à aplicação de uma penalidade ao agente de uma conduta delituosa, há de se percorrer um longo caminho, que tem início com a investigação do fato ocorrido, na busca dos elementos que caracterizam a conduta como um fato descrito na lei como crime.

Em seguida, tendo em vista a existência da materialidade e dos indícios da autoria do delito, a autoridade competente dará início ao processo criminal, onde será devidamente apurada a verdade real dos fatos.

O término desse processo dar-se-á com uma decisão que há de concluir pela

²⁹ MAIEROVITCH, Walter Fanganiello. *op. cit.*

absolvição ou pela condenação do agora denominado réu. Considerando, em tese, que a decisão seja no sentido da condenação, passa-se, então, a uma fase de execução da decisão condenatória, tendo, somente aqui, a aplicação da pena instituída pelo magistrado.

Não se nega que, no desenvolvimento de um processo judicial, deve-se observar a obediência a determinados preceitos contidos em leis ordinárias e, inclusive, na própria Constituição Federal, de forma que, desde sua abertura, com a apresentação da peça processual que lhe dá início, até a execução da decisão final, deve o processo ser conduzido dentro da estrita legalidade, sob pena de causar a nulidade de todo o procedimento.

Entre os preceitos constitucionais que devem, rigorosamente, ser obedecidos pelas partes integrantes da relação processual penal, encontram-se aqueles que expressam os direitos fundamentais individuais, dentre os quais o direito à proteção da vida, a proibição da aplicação da pena de morte (exceto em caso de guerra declarada), o princípio do devido processo legal, da ampla defesa e do contraditório, o princípio da presunção de inocência etc.

Não por outra razão, o Supremo Tribunal Federal, ao analisar um pedido de extradição de estrangeiro condenado, só o permite se seu país de origem se comprometer a não aplicar-lhe a pena de morte. Na Extradicação n.º 633/CH³⁰, assim apontou:

o ordenamento positivo brasileiro, nas hipóteses em que se delineia a possibilidade de imposição do *supplicium extremum*, impede a entrega do extraditando ao Estado requerente, a menos que este, previamente, assumo o compromisso formal de comutar, em pena privativa de liberdade, a pena de morte, ressalvadas, quanto a esta, as situações em que a lei brasileira — fundada na Constituição Federal — permitir a sua aplicação, caso em que se tornará dispensável a exigência de comutação.

Nessa linha, ao se admitir a medida de destruição da aeronave como uma pena, poder-se-ia compreender, realmente, que ela violaria alguns desses dispositivos constitucionais, posto que o tiro efetuado pela aeronave interceptadora contra a aeronave já classificada como hostil, provavelmente, a derrubaria, ocasionando a morte de seus ocupantes,

³⁰ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Extradicação n.º 633/CH. Relator: Min. Celso de Mello. Publicado no DOU de 06 de junho de 2001.

sendo tal sanção imposta pelo descumprimento das ordens emanadas da aeronave interceptadora e consistente na aplicação da pena de morte por meio da derrubada da aeronave hostil.

Entretanto, não é o que acontece. Em realidade, ao se abordar uma questão jurídica, deve-se, em primeiro lugar, cuidar com rigor da nomenclatura utilizada na alusão aos elementos, pois o perfeito entendimento destes é de suma importância, no deslinde de qualquer controvérsia.

O discurso jurídico, muito embora deva ser correto e até mesmo elegante, não é, evidentemente, uma peça literária. Figuras de sintaxe, metáforas e liberdades poéticas, entre outras, não são bem vindas ao texto analítico. Portanto, o rigor no emprego do *nomem juris* é vital para uma boa explanação de ideias.

Com esse pensamento, a pena, no estudo do direito, significa uma realidade certa, um elemento distinto, que não deve ser empregado metaforicamente. Pena, segundo Miguel Reale³¹, é o substrato da responsabilidade criminal, correspondendo ao comportamento aflitivo que deve ser imposto e suportado pelo indigitado autor do fato punível, como tal definido em lei, visando o restabelecimento da paz social lesionada com a prática do crime.

Assim, a aplicação da pena surge para restabelecer o equilíbrio social afetado pelo comportamento delituoso, sendo, na predominância dos casos, consubstanciada na privação da liberdade do agente infrator.

Diante disso, a medida de destruição, legalmente prevista, em seu sentido técnico-jurídico, não corresponde a uma pena. Da observação do texto da legislação que introduziu a medida de destruição no ordenamento jurídico nacional, extrai-se que, tecnicamente, não há a cominação de qualquer pena, tendo sido determinado, à autoridade competente, o poder de decisão, quanto à aplicação ou não a referida medida.

³¹ REALE, Miguel. *Filosofia do direito*. 18 ed. São Paulo: Saraiva, 1998, p. 47.

Considerando essa discricionariedade, verifica-se, com clareza, a não configuração da pena, novamente em seu sentido técnico-jurídico, uma vez que, na hipótese da prática de um delito, e uma vez condenado o infrator, a lei determina a aplicação da sanção prevista, cabendo ao julgador apenas a dosimetria da pena, e não o juízo de valor quanto a sua aplicação.

Pelo texto da Lei n.º 7.565, de 19 de dezembro de 1986³² - Código Brasileiro de Aeronáutica, observa-se que a conduta que poderá levar à aplicação da medida de destruição corresponde a uma manifesta inobservância da ordem recebida, pelo comandante da aeronave interceptada, após esgotados os meios coercitivos legalmente previstos que a autoridade dispõe para compelir a aeronave a efetuar o pouso no aeródromo que lhe for indicado.

Logo, não há a imposição da aplicação da medida para todos os casos, permanecendo com a autoridade legalmente competente o juízo de valor acerca do emprego da medida.

De outro lado, deve-se destacar que o texto do artigo 5º, do Decreto n.º 5.144³³, expressa que “a medida de destruição 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”.

Portanto, o objetivo da aplicação da medida de destruição é causar danos a aeronave classificada como hostil e não a morte de seus ocupantes. Tanto que, na hipótese do pouso efetuado pela aeronave danificada, em face da aplicação dessa medida, essa aeronave simplesmente será detida para averiguação de ilícito, conforme preceitua o artigo 303, em seu inciso V, do Código Brasileiro de Aeronáutica.³⁴

Nessa hipótese, constatando-se a prática do transporte de substância entorpecente ou drogas afins, estará caracterizado o crime de tráfico de entorpecentes, devendo ser efetuada a

³² BRASIL. *Lei n.º 7.565, de 19 de dezembro de 1986*. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L7565.htm>. Acesso em: 19 de junho de 2010.

³³ BRASIL. *Decreto n.º 5.144, de 16 de julho de 2004*. *op. cit.*

³⁴ BRASIL. *Lei n.º 7.565, de 19 de dezembro de 1986*. *op. cit.*

prisão em flagrante do infrator, tudo conforme as normas processuais penais nacionais, não sendo empreendida a morte dos ocupantes da aeronave detida.

Assim, com todo respeito às opiniões dos ilustres articulistas que entendem que a medida de destruição seria uma pena de morte, tecnicamente, não parece correta essa conclusão. A pena de morte só pode ser aplicada quando houver expressa cominação legal para determinado fato punível definido em lei penal.

A possibilidade de ocorrer a morte dos traficantes, ocupantes da aeronave classificada como hostil e submetida a essa medida, em face da queda da aeronave provocada pelo tiro efetuado pela aeronave interceptadora, configurará uma infeliz consequência, mas não poderá, em um trabalho técnico e sério, ser definida como pena de morte, sendo inadmissível o uso da analogia nesse caso.

Por conseguinte, da análise da medida de destruição da aeronave, deve-se ressaltar que, uma vez entendido que ela não se constitui numa pena, não há que se falar em desrespeito a direito fundamental constitucional, que proíbe a aplicação da pena de morte em tempo de paz, o qual, equivocadamente, serviu de fundamento à defesa de sua inconstitucionalidade.

De outro passo, é de se notar que tal medida não é de competência do Poder Judiciário, mas diretamente do Chefe do Poder Executivo, que pode delegá-la. Assim, não se tratando de um ato processual, sua possível aplicação não enseja um desrespeito ao princípio do juiz natural, do devido processo legal, da ampla defesa e do contraditório, uma vez que estes princípios são reguladores do processo judicial penal, a fim de inibir o arbítrio estatal, bem como, restringir o poder de coerção do Estado.

No que tange ao princípio da presunção de inocência, deve-se entender que o legislador, ao estabelecer que a medida de destruição somente poderá ser utilizada como último recurso e após o cumprimento de todos os procedimentos que previnam a perda de

vidas inocentes, no ar ou em terra, como visto anteriormente, não gerou contrariedade à aplicação desse princípio processual, mas buscou determinar que a medida somente deverá ser aplicada sem a colocação em risco da vida de terceiros, tais como, por exemplo, a vida dos habitantes de determinada localidade onde a aeronave suspeita encontra-se sobrevoando, ou a de um ocupante da aeronave suspeita que tenha sido sequestrado pelos traficantes ou, até mesmo, na hipótese de um piloto não traficante que esteja realizando o tráfico de entorpecentes sob coação moral irresistível.

Dessa maneira, a medida de destruição não viola o princípio da presunção de inocência, que deverá ser, sempre, aplicado durante o desenvolvimento do processo penal venha a ser instaurado, inclusive em face do suspeito ou acusado de tráfico de entorpecentes.

Resguarda-se, ainda, os direitos de terceiros que venham a ser afetados pela aplicação da medida de destruição. Significa dizer que eventuais danos causados a terceiros inocentes, sejam decorrentes de excessos ou de omissões das cautelas exigíveis, quando na aplicação da medida de destruição, poderão acarretar as consequências jurídicas oriundas da responsabilidade civil e penal, aplicáveis ao caso.

Como visto, considerando que a medida de destruição não se caracteriza como uma sanção penal, assim com não se caracteriza como um ato processual penal, há de se classificá-la como uma medida de cunho administrativo, fruto do cumprimento da missão de policiamento do espaço aéreo a qual, como tal, deve se submeter às regras que norteiam as ações administrativas estatais.

Nesse sentido, não se pode deixar de analisá-la sob o enfoque de uma medida administrativa, que se efetiva conforme as exigências do serviço público e dos interesses do grupo social.

CONCLUSÃO

Ao fim de tudo o que foi exposto, em que pese existir, como trazido à baila, posição em sentido contrário, a medida de destruição não apresenta qualquer vício de inconstitucionalidade, mas, ao contrário, retrata uma medida plenamente em conformidade com os dispositivos constitucionais vigentes.

A posição contrária, ao defender sua inconstitucionalidade, expressa o entendimento que a medida de destruição, embora passe a ideia de estar abatendo aeronaves, na verdade, de forma indireta, estaria matando as pessoas que as estiverem ocupando, o que violaria o direito fundamental de proteção à vida, especificamente, instituindo a pena de morte em tempo de paz, o que é vedado, segundo artigo 5º, inciso XLVII, letra a, da Constituição Federal vigente.

Reiterando o respeito a esse entendimento, há que se dele discordar, por entender que, ao abordar uma questão jurídica, o rigor no emprego da nomenclatura é vital para seu entendimento e solução das controvérsias, sendo que, no caso em pauta, os respeitados defensores da inconstitucionalidade da medida de destruição empregaram o termo pena (sanção) de uma forma indevida.

Conforme já retratado, pena é o substrato da responsabilidade criminal, correspondendo em uma forma própria da sanção correspondente à violação de um preceito penal. E, também, segundo o princípio da anterioridade da lei penal, expresso no artigo 5º, XXXIX, da Constituição Federal vigente, “não há crime sem lei anterior que o defina, nem pena sem a prévia cominação legal”.

Desse modo, na hipótese específica da medida de destruição, a expressão “pena de morte” só poderia ser referida se houvesse anterior cominação legal para determinado fato punível também anteriormente definido em lei.

Ora, da simples observação ao texto da legislação que introduziu essa medida no ordenamento jurídico nacional, extrai-se que não houve a cominação de qualquer pena, mas apenas a expressa determinação para que a autoridade competente decida pela aplicação ou não da referida medida, o que descaracteriza a existência de uma punição, de uma pena, em seu sentido técnico-jurídico.

Ainda, da análise desse mesmo texto legal, observa-se que a finalidade da medida de destruição não é matar os ocupantes da aeronave suspeita de tráfico de drogas, devidamente interceptada, mas provocar danos que venha a impedir o prosseguimento do voo dessa aeronave, quando, manifestamente deixar de observar a ordem emitida pelo comandante da aeronave interceptadora, no sentido de efetuar o pouso no aeródromo que lhe for indicado.

De sorte que, na hipótese do pouso efetuado pela aeronave danificada, em face da aplicação dessa medida, essa aeronave simplesmente será detida para averiguação de ilícito, conforme preceitua a legislação em vigor, especificamente, o artigo 303, inciso V, do Código Brasileiro de Aeronáutica.

Nessa hipótese, frente a uma eventual constatação do transporte de substância entorpecente ou drogas afins, estará caracterizado o crime de tráfico de entorpecentes, devendo ser efetuada a prisão em flagrante do infrator, conforme as normas processuais penais nacionais. Portanto, não haverá a morte dos ocupantes da aeronave detida, o que afasta a ideia da medida de destruição ser uma pena de morte.

A possibilidade de ocorrer a morte dos ocupantes da aeronave submetida a essa medida, em face de uma eventual queda da aeronave provocada pelo tiro efetuado pela aeronave interceptadora, configurará uma infeliz consequência, mas não poderá ser definida como pena de morte, sendo inadmissível o uso da analogia nesse caso.

Dessa forma, é de se concluir que a medida de destruição não constitui qualquer espécie de pena, não havendo que se falar em desrespeito a qualquer dos direitos

fundamentais individuais, expressos na Constituição Federal vigente, e que serviram de fundamento à defesa de sua inconstitucionalidade.

REFERÊNCIAS

ASSIS, Jorge César. *Interceptação e abate de aeronave: considerações sobre a lei nº 9.614, de 05.03.1998*. Disponível em: <<http://www.mpm.gov.br/static/noticias/revistampm/19/artigo6.pdf>>. Acesso em: 20 de junho de 2010.

BONFIM, B. Calheiros (Org.). *Pena de morte*. Rio de Janeiro: Destaque, 1995.

BONAVIDES, Paulo. *Curso de direito constitucional*. 12. ed. São Paulo: Malheiros, 2002.

BRASIL. *Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil, de 24 de fevereiro de 1891*. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constitui%C3%A7ao91.htm>. Acesso em: 08 de agosto de 2010.

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, de 05 de outubro de 1988*. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso em: 07 de agosto de 2010.

BRASIL. *Constituição dos Estados Unidos do Brasil, de 10 de novembro de 1937*. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constitui%C3%A7ao37.htm>. Acesso em: 08 de agosto de 2010.

BRASIL. *Constituição dos Estados Unidos do Brasil, de 18 de setembro de 1946*. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constitui%C3%A7ao46.htm>. Acesso em: 08 de agosto de 2010.

BRASIL. *Decreto n.º 5.144, de 16 de julho de 2004*. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5144.htm>. Acesso em: 19 de junho de 2010.

BRASIL. Lei n.º 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L7565.htm>. Acesso em: 19 de junho de 2010.

BRASIL. Lei n.º 9.614, de 05 de março de 1998. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9614.htm>. Acesso em: 19 de junho de 2010.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Extradução n.º 633/CH. Relator: Min. Celso de Mello. Publicado no DOU de 06 de junho de 2001.

BRUNO, Aníbal. *Direito penal: parte geral*. 4. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1984.

CARVALHO NETO, Inácio de. *Aplicação da pena*. Rio de Janeiro: Forense, 1999.

COGGIOLLA, Osvaldo. *O tráfico internacional de drogas e a influência do capitalismo*. Disponível em: <<http://www.adusp.org.br/revista/07/r07a07.pdf>>. Acesso em: 20 de junho de 2010.

CORREIA, José Aparecido. *Pena de morte em vôo (Lei 9.614/98)*. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=981>>. Acesso em: 20 de junho de 2010.

DEUTSCHE WELLE. *Derrubar o avião, só em caso extremo*. Disponível em: <<http://www.dw-world.de/dw/article/0,2144,740399,00.html>>. Acesso em: 20 de junho de 2010.

_____. *Justiça alemã derruba lei do abate de aviões*. Disponível em: <<http://www.dw-world.de/dw/article/0,2144,1904475,00.html>>. Acesso em: 20 de junho de 2010.

_____. *Lei do abate aéreo diante do tribunal*. Disponível em: <<http://www.dw-world.de/dw/article/0,2144,1771645,00.html>>. Acesso em: 20 de junho de 2010.

_____. *Lei do abate de aviões gera polêmica*. Disponível em: <<http://www.dw-world.de/dw/article/0,2144,1457742,00.html>>. Acesso em: 20 de junho de 2010.

_____. *Parlamento aprova abate de aviões sequestrados por terroristas*. Disponível em: <<http://www.dw-world.de/dw/article/0,2144,1240095,00.html>>. Acesso em: 20 de junho de 2010.

_____. *Pode abater?*. Disponível em: <<http://www.dw-world.de/dw/article/0,2144,740422>,>

00.html>. Acesso em: 20 de junho de 2010.

_____. *Precedente já em 1972*. Disponível em: <<http://www.dw-world.de/dw/article/0,2144,740392,00.html>>. Acesso em: 20 de junho de 2010.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Miniaurélio século XXI: O minidicionário da língua portuguesa*. 4. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000.

MAIEROVITCH, Walter Fanganiello. *Pena de morte no Brasil*. Disponível em: <<http://www.midiaindependente.org/pt/red/2004/06/284348.shtml>>. Acesso em: 20 de junho de 2010.

MIRABETE, Júlio Fabbrini. *Processo penal*. 4. ed. São Paulo: Atlas, 1995.

PINHEIRO, Ralph Lopes. *História resumida do direito*. 4. ed. Rio de Janeiro: Thex, 1993.

REALE, Miguel. *Filosofia do direito*. 18 ed. São Paulo: Saraiva, 1998.

SCOLESE, Eduardo. *Avião com criança não pode ser abatido*. Disponível em: <http://www.mp.sc.gov.br/canal_mpsc/clipping/jornal_fsp/fsp_040720.htm>. Acesso em: 20 de junho de 2010.