UNIVERSIDADE DO SUL DE SANTA CATARINA

BÁRBARA ROMANINI LUCATTO

O CARÁTER DE DIREITO PÚBLICO DO DIREITO AERONÁUTICO E A PREVALÊNCIA DO INTERESSE COLETIVO SOBRE O INTERESSE INDIVIDUAL NO QUE SE REFERE A LEI DO ABATE

PALHOÇA

2019

BÁRBARA ROMANINI LUCATTO

O CARÁTER DE DIREITO PÚBLICO DO DIREITO AERONÁUTICO E A PREVALÊNCIA DO INTERESSE COLETIVO SOBRE O INTERESSE INDIVIDUAL NO QUE SE REFERE A LEI DO ABATE

Monografia apresentada ao Curso de Pós-Graduação *Lato Sensu* em Gestão e Direito Aeronáutico, da Universidade do Sul de Santa Catarina, como requisito à obtenção do título de Especialista em Direito Aeronáutico.

PALHOÇA
2019

BÁRBARA ROMANINI LUCATTO

O CARÁTER DE DIREITO PÚBLICO DO DIREITO AERONÁUTICO E A PREVALÊNCIA DO INTERESSE COLETIVO SOBRE O INTERESSE INDIVIDUAL NO QUE SE REFERE À LEI DO ABATE

Esta Monografia foi julgada adequada à obtenção do título de Especialista em Direito Aeronáutico e aprovado em sua forma final pelo Curso de Pós-Graduação *Lato Sensu* em Gestão e Direito Aeronáutico, da Universidade do Sul de Santa Catarina.

Palhoça, 17 de Julho de 2019.

_____

Professor orientador: João Batista da Silva

Universidade do Sul de Santa Catarina

_____

Prof. Joel Irineu Lohn

Universidade do Sul de Santa Catarina

Dedico este trabalho a todos aqueles que, de uma forma ou de outra, fazem com que as fronteiras brasileiras sejam preservadas, e que se arriscam diariamente pela manutenção da soberania nacional.

AGRADECIMENTOS

Agradeço, primeiramente, a minha família que me acompanha e me auxilia diariamente na realização dos meus sonhos, sejam eles fáceis ou difíceis de realizar, e que nunca questionaram os motivos das minhas escolhas acadêmicas.

Agradeço, também, aos meus amigos que, de uma forma ou de outra, entenderam as inúmeras horas dedicadas aos estudos, mesmo que isso tenha causado a minha ausência em suas vidas.

Agradeço aos meus colegas de trabalho que, na mesma proporção da minha família, entenderam as limitações dos meus serviços durante os estudos, e que me apoiaram de forma incondicional, sabendo que esta seria uma batalha para melhorar.

Agradeço a Queren, secretária do escritório e amiga, que durante as inúmeras necessidades segurou a barra, atendeu clientes e me manteve ativa, mesmo que eu não estivesse presente.

Agradeço a Deus, por sempre me iluminar em minhas escolhas e me auxiliar no meu caminho. Sem as tuas bençãos diárias, nada conseguiria.

Agradeço, por último, a minha terapeuta que fez com que este trabalho fosse possível, uma vez que foi a responsável por meu ajudar nas minhas inúmeras crises de ansiedade e nos momentos mais sombrios dos últimos seis meses. Sem a sua ajuda, jamais seria possível completar este ciclo.

Agradeço, também, a todas as outras pessoas que fazem parte do meu cotidiano e que, de uma forma ou de outra, ajudaram-me, inclusive os professores da Unisul Virtual.

“Posso não concordar com nenhuma das palavras que você disser, mas defenderei até a morte o seu direito de dizê-las.”

Voltaire

RESUMO

O presente estudo tem como objetivo apresentar a necessidade do Direito nas relações interpessoais, demonstrando que o Direito, em si, está intimamente ligado ao conceito de Justiça. Ademais, aborda-se a divisão mais antiga dos ramos do Direito e sua influência direta na aplicação e constitucionalidade da Lei do Abate. Dentro do conteúdo específico da Lei do Abate, observa-se que a legislação Aeronáutica é formada por normas de Direito Privado que regulam, principalmente, as relações de consumo e normas de Direito Público que regulam as relações do Estado com os particulares, principalmente no que concerne à Lei do Abate. Esta, por sua vez, se mostra contitucional, vez que deve haver a prevalência do interesse coletivo sobre o individual, desde que aplicados os procedimentos estabelecidos na própria Lei do Tiro de Destruição. Neste trabalho foi utilizada a abordagem qualificativa, pautada na exploração de conceitos e situações, capazes de introduzir a real necessidade da lei do abate e a sua aplicação, principalmente frente àqueles que entendem o Decreto 5.144/2004 como inscontitucional, por violar princípios e direitos inerentes à dignidade humana. Foi realizada, também, a coleta de dados por meio da análise de documentos e referências bibliográficas, com textos e artigos que acabaram por demonstrar quais as principais opiniões relacionadas à aplicação da Lei do Abate. Através dessa metodologia, foi possível identificar a importância da aplicação da Lei do Abate e a sua constitucionalidade,vez que deve ocorrer a relativização dos direitos individuais para preservar os interesses coletivos, principalmente no que concerne aos benefícios da Lei para a sociedade como um todo, com a diminuição da entrada de drogas e armamento, resultando em maior segurança pública e saúde.

Palavras-chave: Lei do Abate, constitucionalidade, inconstitucional.

ABSTRACT

The present study aims to present the need for law in interpersonal relationships, demonstrating that law itself is closely linked to the concept of justice. In addition, it addresses the oldest division of the branches of Law and its direct influence on the application and constitutionality of the Abate Law. Within the specific content of the Law of Slaughter, it is observed that the Aeronautical legislation is formed by norms of Private Law that regulate, mainly, the relations of consumption and norms of Public Law that regulate the relations of the State with the private ones, mainly in which concerns the Law of Slaughter. This, in turn, appears to be constitutional, since there must be a prevalence of collective interest over the individual, provided that the procedures established in the Law of Destruction Shot are applied. In this work the qualifying approach was used, based on the exploration of concepts and situations, capable of introducing the real necessity of the law of slaughter and its application, mainly in relation to those who understand Decree 5.144 / 2004 as instituttional, for violating inherent principles and rights to human dignity. Data collection was also performed through the analysis of documents and bibliographical references, with texts and articles that ultimately demonstrated the main opinions related to the application of the Law of Slaughter. Through this methodology, it was possible to identify the importance of the application of the Law of Abate and its constitutionality, since the relativization of individual rights must be carried out to preserve collective interests, especially with regard to the benefits of the Law for society as a whole, with decreasing drug and weapons inflows, resulting in increased public safety and health.

Keywords: Slaughter Law, constitutionality, Abate Law.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO 09

2. CONCEITOS RELACIONADOS AO DIREITO 12

2.1 CONCEITO DE DIREITO.....12

2.2 CONCEITO DE JUSTIÇA.....13

2.3 DIVISÃO ENTRE DIREITO PÚBLICO E DIREITO PRIVADO 14

3. O DIREITO AERONÁUTICO 16

3.1 DEFINIÇÃO E EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO DIREITO AERONÁUTICO..16

3.2 O DIREITO AERONÁUTICO APLICADO NAS RELAÇÕES DE CONSUMO.....18

3.3 ASPECTOS DE DIREITO PÚBLICO E DIREITO PRIVADO DO DIREITO AERONÁUTICO.....19

4. A LEI DO ABATE (DECRETO 5.144/2004).....21

4.1 HISTÓRICO.....21

4.2 O ARTIGO 303, DO CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA 22

4.3 INTERPRETAÇÃO DA LEI DO ABATE 23

4.4 A LEI DO ABATE EM OUTROS PAÍSES 25

4.5 A UTILIZAÇÃO DA LEI DO ABATE NO BRASIL 26

5. DISCUSSÕES ACERCA DA LEI DO ABATE 27

5.1 POSICIONAMENTO CONTRÁRIO À LEI DO ABATE 27

5.2 POSICIONAMENTO FAVORÁVEL À LEI DO ABATE 31

6. PREVALÊNCIA DO INTERESSE COLETIVO SOBRE O INTERESSE INDIVIDUAL 34

CONSIDERAÇÕES FINAIS.....37

REFERÊNCIAS 39

1. INTRODUÇÃO

O caráter de direito público do direito aeronáutico e a prevalência do interesse coletivo sobre o interesse individual no que se refere à lei do abate, vem como uma forma de analisar como a lei do abate, introduzida na legislação aeronáutica, é aplicada, e quais as principais discussões relacionadas ao tema, principalmente no que se refere as correntes que entendem a constitucionalidade ou não da lei.

A escolha pelo temo foi feita, visto a divergência de correntes acerca do assunto, principalmente entre os juristas que, de uma forma majoritária, tendem a entender que a aplicação da lei do abate viola direitos e garantias constitucionais.

Na mesma esteira, existe uma corrente contrária que faz uma análise mais profunda do tema e entende que o caráter de direito público da legislação aeronáutica faz com que a aplicação seja compatível com os preceitos da Constituição Federal de 1988, levando em consideração, principalmente, a prevalência do interesse coletivo.

No que se refere ao direito coletivo, temos a aplicação das normas para preservar a sociedade de uma forma geral, numa primeira visão, contra a entrada de drogas e armamento e as consequencias negativas disso para a coletividade.

O tema chama atenção, pois além das discussões acima mencionadas, também faz necessária a análise do Direito Aeronáutico como um todo, ou seja, qual a predominância, direito público ou direito privado, ou ambos.

O objetivo geral da pesquisa, conforme possível analisar pelos apresentado até o momento, é dissecar o Direito, principalmente o Direito Aeronáutico, e daí classificá-lo, se possível, em direito público ou privado.

Após essa classificação que, conforme será observado abaixo é um pouco difícil, será feita a analise do que deve prevalecer, quais direitos e garantias devem ser preservados, ou melhor priorizados, e quais devem ser relativizados.

A palavra relativizar é de extrema importância no presente trabalho, pois os direitos, principalmente aqueles que serão mencionados aqui, não podem ser anulados, ou seja, não podem ser desconsiderados sem qualquer justificativa ou cuidado, ainda mais quando se coloca em pauta o direito a vida.

Este, por sua vez, é um dos mais discutidos, vez que uma parcela muito grande da doutrina entende que a aplicação da Lei do Abate seria, na realidade, a aplicação da pena de

morte, que no Brasil, conforme a Constituição Federal de 1988, é proibida, a não ser em caso de guerra declarada.

Outros aspectos que são discutidos aqui, entre as correntes favoráveis e contrárias à Lei do Abate, são os aspectos processuais, como a possibilidade do contraditório, ampla defesa, devido processo legal, entre outros.

Após essa análise, tenta-se chegar ao ponto de justificar a aplicação da Lei do Tiro de Destruição, pela prevalência do interesse coletivo sobre o individual, ou seja, deve prevalecer o interesse da coletividade em manter o país, e as fronteiras, livre da entrada de drogas e armamentos, protegendo a saúde e a segurança pública.

De uma forma mais especifica, temos como objetivos principais a análise do Direito Aeronáutico e sua classificação como Direito Público ou Privado, quais são as correntes que existem no que se refere a Lei do Abate e qual delas deve prevalecer, e por fim, qual interesse é mais importante, o coletivo ou o individual, ou seja, o questionamento se deve haver a relativização de alguns direitos e garantias.

Neste trabalho foi utilizada a abordagem qualificativa, pautada na exploração de conceitos e situações, capazes de introduzir a real necessidade da lei do abate e a sua aplicação, principalmente frente àqueles que entendem o Decreto 5.144/2004 como inconstitucional, por violar princípios e direitos inerentes à dignidade humana.

Foi realizada, também, a coleta de dados por meio da análise de documentos e referências bibliográficas, com textos e artigos que acabaram por demonstrar quais as principais opiniões relacionadas à aplicação da Lei do Abate.

Esse trabalho utilizou de análise de documentos e posicionamentos, uma vez que a Lei do Tiro de Destruição, em regra, foi aplicada apenas uma vez no Brasil, e neste caso não foi totalmente observada, pois a aeronave após o tiro de aviso pousou.

O presente trabalho é composto da Introdução, de cinco capítulos denominados: conceitos relacionados ao direito, o direito aeronáutico, a lei do abate (decreto 5.144/2004), discussões acerca da lei do abate e a prevalência do interesse coletivo sobre o interesse individual, além das considerações finais e referências.

No que se refere ao primeiro capítulo, são realizadas analises acerca do conceito de Direito e Justiça, da aplicação de cada um deles, e também da classificação do direito em Direito Público e Privado, definições essenciais para o presente trabalho.

Nesse capítulo também é feita uma descrição da história do Direito, importante para entender a necessidade da criação do Direito Aeronáutico, a partir dos primeiros voos e das primeiras companhias aéreas.

O segundo capítulo é uma sequência lógica do primeiro, pois nele são discutidos os aspectos da legislação aeronáutica, seu surgimento, do que é composta, quais as relações que interfere e, principalmente, em qual classificação se encaixa.

Tal ponto é crucial para o trabalho, uma vez que a partir da sua classificação são realizadas as principais conclusões do trabalho.

O terceiro capítulo é responsável por demonstrar o que é a lei do abate, qual o procedimento que deve ser utilizado na sua aplicação, quais as fases e os cuidados que devem ser tomados.

Este capítulo é o responsável por demonstrar que a Lei do Abate não é aplicada sem qualquer filtro, mas sim segue um procedimento extremamente complexo, desde a identificação da aeronave como hostil, até a prática do tiro de destruição propriamente dito.

No capítulo seguinte são realizadas as análises acerca das teorias que envolvem a lei do Abate, quais os posicionamentos, quais direitos e garantias seriam, na opinião de alguns, desrespeitados, e quais deles deveriam ser relativizados, segundo o entendimento de uma outra parte.

Após essa análise, o ultimo capítulo é o responsável por misturar os conceitos de direito e suas classificações, com o objetivo de demonstrar que o direito Aeronáutico tem aspectos de direito público no que se refere a Lei do Abate, e assim, nesse sentido, devem prevalecer os interesses da coletividade em detrimentos dos interesses individuais.

Logicamente que o capítulo demonstra que os interesses individuais não devem ser desrespeitados, mas sim relativizados objetivando um interesse maior e superior.

Em resumo, temos que o presente trabalho não tem a intenção de esgotar o assunto, pois isso seria demasiadamente difícil face a sua característica, somando-se o fato de que as discussões que o cercam e abrolham no campo acadêmico e institucional. O que se pretende neste trabalho é provocar uma discussão acerca do tema de modo a compreender como se dá a questão do Direito Público e do Direito Privado no que tange o Direito Aeronáutico.

2. CONCEITOS RELACIONADOS AO DIREITO

2.1 CONCEITO DE DIREITO

O homem é um ser social e, como tal, foi programado para conviver em sociedade e se completar com outros seres da mesma espécie. Diante disso, o grupo deixa, com o tempo, de se aproximar apenas por questões materiais e passa a se completar por questões relacionadas aos sentimentos.

As pessoas e os grupos relacionam-se em busca de seus objetivos, sendo que os processos de mútua influência, de relações interindividuais e intergrupais, que se formam sob a força de variados interesses, denominam-se de interação social. A interação social é composta de cooperação, competição e conflito, e encontra no Direito o apoio necessário para a dinâmica de suas reações.

Em síntese, na cooperação, as pessoas estão movidas por iguais objetivos e valores, que acabam se conjugando para um bem comum. Numa explicação simples e rápida, pode-se dizer que, na competição, existe uma disputa, onde cada uma das partes busca seu objetivo em detrimento da outra. Já o conflito passa a existir, a partir de um impasse que não consegue ser resolvido pelo diálogo, gerando a luta ou busca pela justiça.

É aqui que existe a influência do Direito, de forma direta e negativa.

Segundo Nader:

> Os conflitos são fenômenos naturais à sociedade, podendo-se até dizer que lhe são imanentes. Quanto mais complexa a sociedade, quanto mais se desenvolve, mais se sujeita a novas formas deconflito e o resultado é o que hoje se verifica, como já se afirmou, em que “o maior desafio não é o de como viver e sim o da convivência (NADER, 2014, p. 55)

Destarte, a função do Direito, portanto, é favorecer o relacionamento entre as pessoas e os grupos sociais, sendo uma das bases do progresso da sociedade. O Direito, ao identificar o certo e o errado (lícito/ilícito), seguindo os valores da própria sociedade, faz com que sejam possíveis os nexos de cooperação e acaba por identificar e disciplinar a competição, estabelecendo limites necessários ao equilíbrio e justiça.

A função do Direito no conflito, como se observa acima, é dupla:

> De um lado, preventivamente, ao evitar desinteligências quanto aos direitos que cada parte julga ser portadora. Isto se faz mediante a exata definição do

> Direito, que deve ter na clareza, simplicidade e concisão de suas regras, algumas de suas qualidades. De outro lado, diante do conflito concreto, o Direito apresenta solução de acordo com a natureza do caso, seja para definir o titular do direito, determinar a restauração da situação anterior ou aplicar penalidades de diferentes tipos. O silogismo da sociabilidade expressa os elos que vinculam o homem, a sociedade e o Direito: *Ubi homo, ibi societas; ubi societas, ibi jus; ergo, ubi homo, ibi jus* (onde o homem, aí a sociedade; onde a sociedade, aí o Direito; logo, onde o homem, aí o Direito). (NADER, 201, p. 56/57).

O conceito de Direito acima mencionado, nada mais é do que um conceito sociológico, uma vez que o Direito não existe a não ser para os homens vivendo em sociedade, e não se pode conceber uma sociedade humana em que não haja ordem jurídica, mesmo se tratando de um estado rudimentar.

No entanto, uma observação deve ser feita. Do mesmo modo que a sociedade está sempre em constante mudança, o Direito precisa acompanhá-la mudando na mesma proporção, o que mostra a transformação perpétua do Direito e da própria sociedade.

Desse modo, fica claro que o Direito é necessário para a preservação da vida em sociedade, impondo os limites para a cooperação e para a competição, e tendo também duplo efeito no que concerne ao conflito, haja vista que serve como uma forma de prevenção ou sanção, dependendo da situação.

2.2 CONCEITO DE JUSTIÇA

Face ao seu caráter multifacetado, mesmo que a definição abordada a priori seja a sociológica, o Direito pode ser estudado sob diversas perspectivas. Conforme a abordagem defendida por Kelsen (1996), em sua “Teoria Pura do Direito”, o Direito é um sistema de normas positivas que regem a vida em determinada comunidade. O Direito e as normas jurídicas também podem ser considerados como fatos sociais ou, até mesmo, como coisas, como defende Levy-Bruhl (1997).

Alguns autores, por sua vez, preferem estudar o Direito sob o prisma dos direitos subjetivos através das Declarações dos Direitos e do reconhecimento histórico das prerrogativas da pessoa humana.

Há, porém, outra forma de definição, que relaciona o Direito como exigência de justiça, sendo este o significado essencial do vocábulo direito. Neste sentido, Direito é propriamente aquilo que é devido por uma pessoa ou a uma comunidade, como o respeito à vida sendo um direito de todo homem, à educação como direito da criança, ao salário como

direito do empregado, e à habitação como direito da família e ao imposto como direito do Estado. Nessa acepção temos a clássica expressao de “dar a cada um o seu direito”.

Tal significado é o contido, por exemplo, no dicionário Michaelis: *“1 Qualidade ou caráter do que é justo e direito.”* (MICHAELIS, 2019, *ON-LINE*). Desse modo, na concepção mais simples da palavra, a justiça está estritamente ligada ao conceito de Direito como exigênncia de justiça, sendo considerado aquilo que é devido a uma determinada pessoa ou comunidade.

2.3 A DIVISÃO DO DIREITO EM DIREITO PÚBLICO E DIREITO PRIVADO

Historicamente, remonta a Ulpiano, no Direito Romano, a divisão do Direito, ou dicotomia, em Direito Público e Direito Privado. Tal divisão data do Digesto Romano. Neste documento conta que, no estudo do Direito, são dois os apectos que devem ser notados: o público e o privado. O Público é aquele que diz respeito às coisas do Estado, enquanto que o Privado diz respeito às utilidades dos particulares.

Todavia, vale lembra que tal divisão pode ser considerada até mesmo arbitrária, sendo mais didática do que real. Embora antiga, essa divisão entre Direito Público e Direito Privado, permanece até hoje sem delimitações claras, restando aos doutrinadores a formulação de teorias viáveis. Como este critério contido no Digesto pode ser considerado falho pelos doutrinadores, várias são as teorias que tentam interpretar e melhor classificar o Direito em Público ou Privado.

Kelsen (1996), inclusive, chegou a taxar a divisão como insatifatória e funestíssima, fundamentando sua conclusão no fato de o Estado nem sempre agir com superioridade sobre a pessoa privada, como no caso do aluguel de bem pertencente a particular. Uma definição mais correta desta dicotomia vem de Ruggiero e Maroi (1955) citados por Lemke, que entendem como Direito Público:

> o complexo de normas que regulam a organização e a atividade de caráter público do Estado e de outros entes políticos menores ou que disciplinam as relações entre os cidadãos e essas organizações públicas. (RUGGIERO e MAROI, 1955 apud LEMKE, s.d, n.p)

Os autores elucidam o Direito Privado como “o complexo de normas que regulam as relações dos indivíduos entre si, ou bem as relações entre eles e o Estado ou as outras agregações precedentes, quando não comparecem com as funções de poder político soberano” (RUGGIERO e MAROI, 1955 apud LEMKE, s.d, n.p,). Em suma, o Direito Público atenta-se

quase que imediatamente ao interesse público, enquanto que no Direito Privado tal interesse é mediato, secundário.

Por tradição, chama-se de Direito Público o grupo a que pertencem o Direito Constitucional, Direito Tributário, Direito Administrativo e o Direito Penal. Já o Direito Civil seria o cerne do Direito Privado, tendo sido chamado na Alemanha, inclusive, de Direito Privado.

De acordo com De Moraes (2015), em seu Artigo "A validade da distinção clássica entre o direito público e o direito privado no âmbito dos direitos reais, mediante o princípio da função social da propriedade", temos uma observação válida do assunto:

> De certo, a rigidez com que foi concebida a teoria dicotômica nã se encaixa no direito moderno, mas há de se notar que o direito como ciênci humana jamais foi passível de conceituações exatas, levando a doutrina a discutir a necessidade de modificar o sistema de divisão do direito a fim de que comporte a influência dos ramos do direito entre si. (DE MORAES, 2015, n.p).

Assim, observa-se que o Direito, desde as compilações romanas, foi dividido entre Direito Público e Privado, sendo que a sua definição inicial não é mais suficiente para os dias atuais, porém ainda é valida, didaticamente falando, pois organiza os ramos do Direito e identifica, de forma coerente, a influência ou não do Estado e do interesse público/coletivo.

3. O DIREITO AERONÁUTICO

Após ser feita uma análise acerca do Direito e da Justiça e seus conceitos, necessário se faz introduzir o Direito Aeronáutico, detalhando qual a necessidade da sua criação, desde quando remontam as suas compilações, e com base no que este foi criado, além, obviamente, de definir qual a sua classificação.

3.1 DEFINIÇÃO E EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO DIREITO AERONÁUTICO

O Direito Aeronáutico é o responsável por abordar as relações jurídicas vinculadas à navegação aérea, ao transporte aéreo (interno e internacional) e à aviação em geral. Trata de assuntos como: tráfego aéreo, navegação aérea, proteção ao voo, segurança de voo, registro de aeronaves, investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos, transporte aéreo, treinamento de pessoal da aviação, indústria aeronáutica e serviços auxiliares, infraestrutura aeroportuária e aviação de segurança pública, e suas relações internacionais, como os Tratados e Convenções.

O Direito Aeronáutico tem como fontes os tratados internacionais, as convenções e atos internacionais, o Código Brasileiro de Aeronáutica e a legislação complementar, sendo que o Código Brasileiro de Aeronáutica se aplica aos voos nacionais e internacionais, até o limite territorial cabível.

Levando em consideração a importância, seguem os principais tratados e convenções internacionais sobre o assunto:

- Convenção de Varsóvia: (12/10/1929) visava a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, que entraram em vigor em 13 de fevereiro de 1933. A Convenção de Varsóvia, foi um marco histórico, por definir e uniformizar em escala mundial, as regras relativas à responsabilidade civil no transporte aéreo internacional.
- Convenção de Chicago: (04/12/1944) A Convenção sobre Aviação Civil Internacional, também conhecida como Convenção de Chicago, concluída em 7 de dezembro de 1944, ratificada em 26 de março de 1946 e promulgada pelo governo brasileiro pelo Decreto-Lei nº 21.713 de 27 de agosto de 1946. Este é o tratado que estabeleceu a Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) como agência especializada da ONU

para coordenar e regular o transporte aéreo internacional, bem como fomentar o desenvolvimento seguro e ordenado da Aviação Civil Internacional. A convenção foi revisada por oito vezes 1959, 1963, 1969, 1975, 1980, 1997, 2000 e 2006.

- Convenção de Montreal: (10 a 28/05/1999) Na Conferência Internacional de Direito Aeronáutico, realizada pela OACI, em Montreal, de 10 a 28 de maio de 1999, participaram 118 Estados. Foram examinados os projetos preparados pelo Comitê Jurídico da Organização da Aviação Civil Internacional e pelo Grupo Especial sobre a modernização do Sistema de Varsóvia, e foi deliberado adotar nova Convenção para a unificação de certas regras sobre o transporte aéreo internacional. A Convenção de Montreal enfatiza os conceitos de segurança que correspondem à operação e à técnica de construção e manutenção de aeronaves.

Internamente, o Direito Aeronáutico tem uma evolução lenta, passando por diversas modificações no decorrer dos anos.

Em 1920, por meio do Decreto 14.050/1920 aprovou-se o regulamento da Inspetoria Federal de Navegação do Ministério de Viação e Obras Públicas, onde são cuidados os serviços públicos de navegação narítima, fluvial e aérea, estabelecendo as bases para a sua concessão, fiscalização das condições para o transporte de passageiros e mercadorias, estabelecimentos de novas linhas, etc.

Poucos anos depois, o Decreto 16.983/1925 compilou o regulamento para os Serviços Civis de Navegação Aérea, onde estão referidas as disposições das legislações nacional e estrangeira, convenções e estudos que os artigos do regulamento encontram “fundamento ou analogia”.

Dentre os movimentos e regulamentações, destaca-se a Convenção de Paris, em 1919, da qual o Brasil participou, mas não ratificou seus preceitos, apenas adotando os princípios no Decreto acima mencionado. Tempos depois, em 1931, foi criado o Departamento de Aeronáutica Civil, cuja função era normativa e fiscalizadora, disciplinando a execução de serviços aéreos, até a criação do Ministério da Aeronáutica em 20 de janeiro de 1941.

Com o Decreto-Lei 483, de 08 de junho de 1938, foi instituído o Código Brasileiro do Ar, cuja finalidade era acompanhar os progressos da aviação civil e comércio

em todo mundo. O documento abarcava dois títulos principais: Direito Público e Direito Privado Aéreo.

Com a aprovação da Lei 7565/1986, na década de 1980, foi instituído o Código Brasileiro de Aeronáutica e, posteriormente, a Constituição Federal do Brasil, promulgada em 1988, estabeleceu princípios sobre as relações internacionais.

Após o breve percurso histórico das condutas adotadas e dos decretos aprovados para normatizar aspectos importantes do Direito Aeronáutico, pôde se perceber que o Brasil tenta acompanhar as constantes mudanças do Direito Aeronáutico Internacional, sempre adaptando as normas internas, porém, aplicando, mesmo que de forma subsidiária e vagarosa, os tratados e convenções internacionais.

É neste cenário de passos lentos que surge o Decreto nº 5.144/2004, conhecido como Lei do Abate, que tenta acompanhar as mudanças na sociedade enquanto legislação complementar, de modo a atender as exigências modernas e necessidades de adequação ao cenário brasileiro atual diante da entrada de drogas e a armas contrabandeadas.

3.2 O DIREITO AERONÁUTICO APLICADO NAS RELAÇÕES DE CONSUMO

No que se refere ao Direito do Consumidor, a partir do momento em que foi criado o Código de Defesa do Consumidor, começou uma discussão acerca de qual norma deveria ser aplicada. Tal “desentendimento” ocorreu porque o Código de Defesa do Consumidor não aplica limites para as indenizações por danos materiais, enquanto que a legislação aeronáutica, principalmente a Convenção Internacional de Varsóvia, impõe limites às indenizações por danos materiais.

Tal discussão não atinge os danos morais, uma vez que a Convenção Internacional de Varsóvia não toca no assunto relacionado aos danos morais, ficando somente a critério do Código de Defesa do Consumidor a determinação dos requisitos e quantificação conforme o caso concreto.

Do mesmo modo que vem sendo discutida a questão, o Supremo Tribunal Federal também não se posicionou de forma definitiva sobre o assunto, julgando as indenizações de acordo com o caso concreto.

Para elucidar a problemática, a discussão tinha como principal ponto a diferença de categoria das normas, sendo o Código de Defesa do Consumidor uma lei federal e a Convenção Internacional de Varsóvia uma norma infraconstitucional. Dessa discussão pôde

se fazer algumas conjecturas, dentre as quais o transporte internacional de cargas, por decisão do Supremo Tribunal de Justiça, seja regulado pelas normas do Direito Internacional, com a consequente aplicação da Convenção Internacional de Varsóvia.

Quanto ao transporte de passageiros, ainda existe a dúvida acerca de qual norma deve ser aplicada no caso de indenização por danos materiais, uma vez que nem o Supremo Tribunal Federal se posicionou de forma definitiva. No que se refere aos danos morais, estes devem ser discutidos exclusivamente com base no Código de Defesa do Consumidor, pois a Convenção Internacional de Varsóvia não dispõe sobre o assunto.

Desse modo, fica claro que a legislação aeronáutica se aplica na defesa do consumidor, com a aplicação das normas internacionais e específicas, como a Convenção Internacional de Varsóvia, e das normas internas e gerais, como o Código de Defesa do Consumidor.

3.3 ASPECTOS DE DIREITO PÚBLICO E DIREITO PRIVADO DO DIREITO AERONÁUTICO

Levando em consideração a definição mais simples da dicotomia entre Direito Púbico e Direito Privado, sendo o Público aquele que diz respeito às coisas do Estado, enquanto que o Privado diz respeito às utilidades dos particulares, necessário se faz observar em qual deles se encaixa o Direito Aeronáutico.

Conforme ficou demonstrado em itens anteriores, o Direito Aeronáutico tem, ao mesmo tempo, características de Direito Privado quando, em suas compilações, sejam leis, tratados ou convenções internacionais, trata e regulamenta as relações de consumo, principalmente as relacionadas às empresas aéreas.

Neste ponto, inclusive, como ficou claro acima, já existem entendimentos dos Tribunais Superiores quanto às discussões trazidas ao longo dos anos e que se inflaram com a criação do Código de Defesa do Consumidor.

Na mesma esteira, o Direito Aeronáutico tem características de Direito Público, quando trata da Lei do Abate, por exemplo, haja vista que, neste ponto, temos um interesse do Estado sendo preservado: a saúde e a segurança da população, contra a entrada de drogas e armamentos.

Mesmo que seja um entendimento um pouco rigoroso, pode-se afirmar que o Direito Aeronáutico, por ter essa ambivalência, é um Direito Híbrido, ou seja, um ramo do

Direito que apresenta tanto normas de Direito Público, quanto de Direito Privado, não tendo a prevalência de nenhuma delas.

Diferentemente do que ocorre com o Direito Constitucional, por exemplo, que tem normas apenas relacionadas ao Estado, e do Direito Privado que traz apenas interesses relacionados aos particulares, o Direito Aeronáutico não tem uma predominância. Tal entendimento, posteriormente, será importante para demonstrar o caráter da Lei do Abate e a sua importância para a sociedade, no que diz respeito ao interesse da coletividade.

4. A LEI DO ABATE (DECRETO 5.144/2004)

O Art. 303, do Código Brasileiro de Aeronáutica já previa a autorização para a destruição de aeronave hostil, nos termos daquele artigo, sendo considerada uma norma que necessitada de regulamentação.

Com o advindo da Lei 9.614/98, tal artigo passou a ser regulamentado, tendo expressa confirmação da possibilidade do abatimento de aeronaves, restando para a legislação específica o procedimento para tal atitude.

A Lei do Abate, ou Lei do Tiro de Destruição, desde a sua criação vem gerando uma série de polêmicas e discussões, principalmente no que se refere a sua constitucionalidade.

4.1 HISTÓRICO

O Código Brasileiro de Aeronáutica passou por poucas mudanças ao longo dos anos, sendo a Lei 9.614/98 a mais importante, já que tem influência direta no Art. 303, do referido diploma legal.

Mesmo que a Lei 9.614 seja datada de 1998, a modificação propriamente dita, e a regulamentação do Art. 303, do Código Brasileiro de Aeronáutica, foi realizada apenas em 2004, cinco anos após, com a promulgação do Decreto 5.144/04.

Na opinião de alguns críticos, tal mudança poderia ter ocorrido muito tempo antes, quando foram criados os primeiros órgãos de vigilância e comunicação necessários para o monitoramento completo do espaço aéreo brasileiro.

Contudo, a real necessidade da regulamentação veio após os atentados terroristas de 11 de setembro de 2001, em Nova York, quando várias vidas foram perdidas em decorrência do sequestro de aeronaves e da demora para a tomada de decisão que permitisse o abate da quarta e última aeronave, que acabou caindo antes de chegar ao alvo (quando os passageiros tomaram o controle).

Neste sentido, a necessidade da criação da Lei do Abate, no caso brasileiro, surge como uma forma de tentar lidar com a dificuldade fiscalização de todo o terriório nacional e suas fronteiras, ainda mais quando se tem muito tráfico de drogas, vindo de países vizinhos.

> (...) O Brasil continua sendo uma importante rota de trânsito para a cocaína que emana de países como a Bolívia, Colômbia e Peru. A cocaína é contrabandeada por meio das fronteiras terrestres via pequenas aeronaves e caminhões, bem como barcos que utilizam o vasto sistema do Rio Amazonas. Em 2013, o volume de cocaína peruana e boliviana traficadas por aeronaves no Brasil aumentou notavelmente. (TAYLOR, 2014, s/p)

Além da Lei do Abate, a criação do SIVAM - Sistema de Vigilância da Amazônia - também tem o objetivo de monitorar o espaço aéreo brasileiro. Desse modo, a criação da Lei do Abate ou do Tiro de Destruição foi uma forma encontrada pelo legislador brasileiro de, ao mesmo tempo, regulamentar o Art. 303, do Código Brasileiro de Aeronáutica, e de preservar o imenso espaço aéreo brasileiro dos males que mais afetam o país, como a entrada de drogas e armamento.

4.2 O ART. 303, DO CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA

> 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. (Regulamento)
> § 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) (Regulamento) (Vide Decreto nº 8.265, de 2014)
> § 2º A autoridade mencionada no parágrafo anterior responderá por seus atos quando agir com excesso de poder ou com espírito emulatório.
> § 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). (BRASIL, 1998, grifo dos autores)

Se observado, o Art. 303, do Código Brasileiro de Aeronáutica, já previa a possibilidade da detenção de aeronaves em alguns casos específicos, deixando em segundo plano a novidade inserida pela Lei 9.614/98, da destruição de aeronaves consideradas hostis, desde que previamente autorizada pela autoridade competente.

A possibilidade de destruição veio para complementar o Art. 303, do Código Brasileiro de Aeronáutica, principalmente no caso de desobediência, pela aeronave interceptada, das medidas coercitivas cabíveis.

Somente para complementar, é necessário identificar que todas as aeronaves que entram no espaço aéreo brasileiro são consideradas em situação normal, passando, logo em seguida, pela conferência de documentos e informações que, conforme o caso, podem levar à aplicação das medidas coercitivas cabíveis.

4.3 INTERPRETAÇÃO DA LEI DO ABATE (DECRETO 5.144/04)

Segundo o próprio Art. 1º, do Decreto nº 5144/04, há uma descrição básica de sua função, sendo a Lei do Abate responsável por:

> Art. 1º. Este 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 (BRASIL, 2004)

Após a definição básica do que consiste a Lei, são apresentados os dois casos em que uma aeroneve é considerada hostil ou suspeita de tráfico de drogas, sendo a aeronave que:

a- adentrar o território nacional, sem Plano de Voo aprovado, oriunda de regiões reconhecidamente fontes de produção ou distribuição de drogas ilícitas; ou

b- 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.

Desse modo, fica claro que a lei não foi criada com o objetivo de destruir qualquer tipo de aeronave, mas apenas aquelas que se destacarem pela situação e rota que estiverem inseridas, demonstrando o cuidado do legislador no que seria inserido, visando sempre as consequências positivas e negativas de sua aplicação.

Após denifir o objetivo da lei e determinar quais os tipos de aeronaves que poderiam ser abatidas, os dois artigos seguintes (3º e 4º), demonstram o procedimento que deve ser adotado, e que é dividido em três partes, sendo elas a averiguação, intervenção e persuasão, visto que a medida de destruição é a mais extrema e excepecional.

A respeito desse procedimento, a Averiguação, que tem como objetivo determinar ou confirmar a identificação de uma aeronave ou mesmo vigiar o seu comportamento, é feita

a aproximação ostensiva da aeronave interceptadora, com a finalidade de interrogar a interceptada, por meio de rádio ou sinais visuais, sendo as seguintes fases: a) reconhecimento da aeronave à distância - os pilotos da aeronave de interceptação, de maneira discreta, fotografam e buscam mais informações sobre a aeronave (tipo, matrícula, etc.) e informam ao controle; b) Confirmação da matrícula da aeronave - busca-se verificar se a aeronave encontra-se em situação regular. Isso é feito mediante o repasse das informações coletadas para a Autoridade de Defesa Aeroespacial, que entrará no sistema informatizado do Departamento de Aviação Civil (DAC).

A Interrogação via rádio é o próximo passo, inicialmente na frequência da área. É a primeira tentativa de comunicação bilateral entre a aeronave interceptadora e a interceptada. A Interrogação via rádio, frequência internacional de emergência, tem sua comunicação através da frequência de 121.5 ou 243 MHz, após ter estabelecido contato visual próximo. Ademais, há a realização de sinais visuais de acordo com a regra estabelecida internacionalmente e de conhecimento obrigatório dos militares do Brasil.

No que tange à Intervenção, trata-se da determinação para que a aeronave interceptada modifique a sua rota, com o objetivo de forçar seu pouso em determinado aeródromo e submetê-la às medidas de controle já no solo. Seu protocolo abarca a ordem de mudança de rota pela aeronave interceptadora, em todas as frequências de rádio e por meio de sinais visuais e ordem de pouso obrigatório, semelhante ao passo anterior, também pela aeronave interceptadora.

A Persuasão ocorre em caso de descumprimento das ordens de intervenção, e são realizados tiros de advertência para persuasão do cumprimento das ordens de intervenção. Nesse caso, os Tiros de Advertência ocorrem por meio da execução de tiros laterais, sem atingir a aeronave, com munição traçante no qual o caminho da bala é visível. Observado todo o procedimento protocolar, com o cumprimento de todas as medidas mencionadas e, caso, a aeronave não se submeter às ordens, será aplicada a medida de destruição, nos seguintes moldes.

A respeito da Destruição, vale citar o próprio Art. 5º, do Decreto 5.144/04:

> 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 e 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. (BRASIL, 2004).

Porém, mesmo sendo emitida a ordem de destruição, algumas condições devem ser respeitadas para que ocorra uma maior segurança do procedimento, sendo elas (Art. 6º):

> **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; (Redação dada pelo Decreto nº 9.077, de 2017) (Vigência)
> **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; (Redação dada pelo Decreto nº 9.077, de 2017) (Vigência)
> **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)

Fazendo uma análise prática do Decreto 5.144/04, fica claro que este não foi criado levianamente, mas sim foi uma medida tomada para proteger o espaço aéreo brasileiro e a população da entrada de drogas e armamento, que poderiam aumentar os riscos à segurança pública e à saúde.

Além disso, o procedimento analisado é subdividido em três partes que são extremamentes rigorosas, sendo aplicada a medida de destruição apenas em casos extremos e de grande necessidade.

4.4 A LEI DO ABATE EM OUTROS PAÍSES

A criação de lei análogas à Lei do Abate (nacional) é uma tendência na América do Sul e Central. O último país a criar uma lei para o abate de aeronaves foi o Paraguai, em outubro de 2014, fazendo do Paraguai o nono país da América do Sul e Latina a adotar esse tipo de lesgilação.

Além de Paraguai e Brasil, são adeptos de leis como a do Abate o Chile, Honduras, Uruguai, Peru, Colômbia, Bolívia e Venezuela, sendo que na Argentina tal lei não conseguiu ser aprovada por falta de adeptos.

As leis, embora tenham o mesmo objetivo - impedir a entrada de drogas e armamento, têm procedimentos e protocolos diferentes da brasileira. Observa-se, assim, que a

criação de leis que permitem a derrubada de aeronaves consideradas hostis é uma tendência na America do Sul e Central, mesmo sendo considerada exagerada por muitos.

4.5 A UTILIZAÇÃO DA LEI DO ABATE NO BRASIL

No Brasil, a Lei do Abate foi usada pela primeira vez em 03 de junho de 2009, no interior de Rondônia, quando uma aeronave de prefixo boliviano foi identificada como suspeita. Neste caso, um avião radar, modelo R-99 identificou a situação suspeita e um caça A-29 Super Tucano, da Força Aérea Brasileira, colocou em prática os procedimentos da Lei do Tiro de Destruição, causando o pouso do monomotor numa estrada de terra.

Após o pouso, conforme a suspeita, foram encontrados 176kg de pasta base de cocaína pela Polícia Federal. O procedimento correto foi usado. Os caças realizaram as medidas de averiguação e reconhecimento da aeronave, mas nem assim o piloto prestou as informações acerca da identificação ou trajetória do voo. Foi aplicada a medida de intervenção, com a ordem para que a aeronave pousasse em determinado aeródromo, mas os pilotos desobedeceram, novamente, as ordens. Apenas depois, a aplicação da medida de persuasão e com o rito de aviso, os pilotos começaram a colaborar e pousaram na estrada de terra.

5. DISCUSSÕES ACERCA DA LEI DO ABATE

Mesmo sendo uma lei que traz procedimentos muito rigorosos para sua aplicação, como observado acima, sendo a destruição o ponto mais extremo e excepcional, muitas discussões foram traçadas nos dezesseis anos de sua existência, principalmente quando alguns doutrinadores e entendedores consideram a lei inconstitucional ou em conflito com direitos e princípios fundamentais.

Por esse motivo, existem, basicamente, duas frentes quanto a Lei do Abate. A primeira, daqueles que consideram a lei inconstitucional por ofender princípios e direitos fundamentais, e a segunda favorável, entendendo que tal lei é necessária para a defesa de valores fundamentais como a soberania, segurança e saúde pública.

O principal fundamento do Estado é a soberania, instituída pelo Art. 1º, inciso I, da Constituição Federal de 1988, onde o Estado não reconhece nenhum outro poder dentro do Estado. O Estado é constituído pelo território que pode ser de domínio terrestre, marítimo e aéreo, sendo este último considerado todo espaço aéreo e espaço aéreo extra-atmosférico, acima de todo o território nacional, com exceção do mar territorial.

Neste espaço, o Estado é soberano e qualquer aeronave precisa se identificar para conseguir sobrevoar, não existindo qualquer norma que permita a passagem inocente. Desse modo, com a soberania, cabe ao Estado regular as leis que entende necessárias para a proteção do espaço aéreo nacional, incluindo nesse rol, a Lei do Abate.

5.1 POSICIONAMENTO CONTRÁRIO À LEI DO ABATE

Os direitos fundamentais têm uma origem muito anterior ao pensado, visto que tiveram início no Código de Hammurabi, em 1960 a.C. Após essa compilação, outras foram surgindo com a preservação de direitos considerados fundamentais para o ser humano, mas o grande desenvolvimento ocorreu mesmo na Idade Média, com a Carta Magna, assinada por João sem terra, em 1215, na Inglaterra, que já previa o devido processo legal, o direito de locomoção, livre acesso à justiça, restrições e proporcionalidade.

A Resolução dos Estados Unidos, com a criação da Declaração dos Direitos da Virgínia e Constituição dos Estados Unidos são outros documentos que auxiliaram no desenvolvimento desses direitos fundamentais, respectivamente em 1776 e 1778.

Os Direitos Humanos, que nada mais são do que os direitos fundamentais positivados no plano internacional, são divididos em três fases, sendo estas relacionadas à ordem de aparecimento e reconhecimento.

A primeira geração engloba os direitos de liberdade, propriedade, intimidade e segurança, e são aqueles que dividem a competência entre o Estado e o indivíduo.

A segunda geração está relacionada aos direitos sociais e visa à proteção dos direitos da primeira geração, sendo alguns exemplos a saúde, a educação, a previdência social e a habitação.

A terceira geração é formada pelos direitos de solidariedade e fraternidade, e que correspondem ao direito, ao desenvolvimento, à paz, à autodeterminação e ao meio ambiente equilibrado.

Tais direitos são considerados ameaçados pela Lei do Abate, na medida em que esta, na sua parte mais excepcional, pode causar com o Tiro de Destruição, que inviabiliza o voo, a morte daqueles que estão na aeronave, por ordem e pelo Estado brasileiro.

Entre os principais princípios e direitos fundamentais que os contrários à Lei do Abate enumeram como desrespeitados na sua aplicação, estão: direito à vida, princípio do devido processo legal, presunção de inocência, dignidade da pessoa humana, proporcionalidade e do juiz natural. Para melhor compreender o motivo pelo qual estes direitos e princípios podem ser alvos da Lei do Abate deve ser feita a análise de cada um deles.

Em relação ao Direito à vida, como já observado acima, desde os primórdios dos direitos fundamentais, o direito à vida já era preservado, com ocorre no Código de Hammurabi, porém, mesmo com a sua disposição, não era integral a sua proteção, uma vez que a vida poderia ser ceifada pelo cometimento de crimes comuns, como uma forma de retribuição pelo ocorrido.

Não existe uma definição prática para a vida, mas esta pode ser considerada no sentido biológico, como a atividade funcional da matéria orgânica. É considerado o direito mais importante da Constituição Federal de 1988, é o bem mais precioso da pessoa humana, sendo um pressuposto para o exercício dos direitos fundamentais.

Conrado, em seu artigo, cita que:

> O direito à vida tem extrema importância por ser pré-requisito para a existência dos demais direitos, assim, cumpre assegurar a todos os indivíduos o direito de continuar vivo simplesmente, continuar existindo até a interrupção da vida por causas naturais (CONRADO, 2013, n.p).

Depois de definir, de forma simples a vida, é necessário entrar na questão da pena de morte. O Brasil não admite, em regra, a aplicação da pena de morte. A única ocasião em que a pena de morte é permitida é no caso de guerra declarada, conforme a Constituição Federal de 1988.

O poder constituinte, mesmo querendo, não poderia reduzir o direito à vida, impondo a pena de morte, pelo princípio da cotinuidade e proibição do retrocesso, de modo que os direitos que já foram conquistados não podem retroceder. Para o grupo de estudiosos contrários à Lei do Abate, a sua regulamentação fez com que fosse instituída no Brasil a pena de morte, contrariando, pra esses doutrinadores, a própria Constituição de 1988.

A proibição da pena de morte tem sua justificativa nos seguintes motivos: existência da possibilidade de erro do judicário, a pena capital não muda em nada a criminalidade e o respeito aos princípios humanitários.

Dessa forma, para esse grupo de doutrinadores, a aplicação da Lei do Abate acaba permitindo a pena de morte, causando um retrocesso na legislação nacional, contrariando os demais países, como os Estados Unifdos, que já estão abolindo, de forma gradativa a pena de morte e, por final, causa um conflito com o Art. 60, da Constituição Federal de 1988 que, em seu parágrafo 4º, inciso IV, impede que a emenda tente abolir os direitos e garantias individuais.

No que tange ao Princípio do devido processo legal, observa-se que o mesmo tem sua origem do princípio da legalidade, segundo o qual a pessoa somente poderá ser processada e punida por crime estipulado em lei penal anterior à conduta.

Conrado (2013), em seu artigo, cita Alexandre de Moraes quando disserta que:

> O devido processo legal configura uma dupla proteção ao indivíduo, atuando tanto no âmbito material de proteção ao direito de liberdade, quanto no âmbito formal, ao assegurar-lhe paridade total de condições com o Estado-persecutor e plenitude de defesa (direito a defesa técnica, à publicidade do processo, à citação, de produção ampla de provas, de ser processado e julgado pelo juiz competente, aos recursos, à decisão imutável, à revisão criminal. (CONRADO, 2013, n.p)

Com isso, aqueles que defendem o ponto de vista contrário à criação da Lei do Abate, entendem que aqueles que estão a bordo da aeronave abatida, ou mesmo interceptada, não têm igualdade de condições com os julgados por crimes comuns, uma vez que não

conseguem se defender, apontar seu ponto de vista ou mesmo serem julgados por juiz competente, muito menos têm condições de recorrer ao duplo grau de jurisdição.

A respeito do princípio da presunção de inocência, segundo a definição do Art. 5º, inciso LVII, da Constituição Federal de 1988, "ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado da sentença penal condenatória" (BRASIL, 1988).

Tal princípio tem uma relação intrínseca com o princípio do devido processo legal, uma vez que um depende do outro. Para que ninguém seja condenado antes do trânsito em julgado, é necessário que sejam realizadas todas as fases do processo antes, com a defesa, produção de provas e juiz competente para julgar o caso. Assim, é uma consequência da aplicação do princípio do devido processo legal, e assim como este, não seria cumprido com a aplicação da Lei do Abate.

Sobre o princípio da dignidade da pessoa humana, trata-se de um princípio muito importante para o Direito, e se encontra no rol do Art. 1º, da Constituição Federal de 1988, como um fundamento da República Federativa do Brasil, junto com a soberania, cidadania, valores sociais do trabalho, livre iniciativa e pluralismo político. É o princípio responsável por orientar a interpretação e aplicação dos direitos fundamentais.

Segundo Lima (2018), em seu artigo "A lei do abate no combate ao narcitráfico: essencial ou inconstitucional?":

> A dignidade da pessoa humana é considerada norma suprema, verdadeiro núcleo axiológico da CF/88. É um atributo que todo ser humano possui, decorrente de sua natureza. É um valor moral e espiritual inerente à pessoa, ou seja, todo ser humano é dotado desse preceito, e tal constitui o princípio máximo do estado democrático de direito. (LIMA, 2018, *ON-LINE*)

Já o princípio da Proporcionalidade é o princípio responsável pela valorização e determinação dos critérios que podem restringir os direitos individuais e para ampliá-los. Não se encontra expressamente na legislação brasileira, mas pode ser extraído do Estado Democrático de Direito e dos direitos fundamentais dele inerentes.

O princípio da proporcionalidade confere amparo ao indivíduo contra operações estatais desnecessárias ou excessivas, que ocasionem lesões ao cidadão, maiores que o imprescindível para a proteção dos interesses públicos. O abate da aeronave, sem a "comprovação" de um crime, seria, no entedimento dos doutrinadores contrários a Lei, desproporcional.

Fora esses princípios e direitos acima mencionados, alguns entendem que não seriam aplicáveis, por exemplo, as excludentes de antijuridicidade, pois não haveria, no caso concreto, motivos para a legítima defesa ou obediência hierárquiva, uma vez que as ordens manifestamente ilegais não precisam, obrigatoriamente, ser seguidas.

5.2 POSICIONAMENTO FAVORÁVEL À LEI DO ABATE

Para o segundo grupo de doutrinadores, existe a contitucionalidade da Lei do Abate, já que no entendimento destes, sua aplicação não contrariaria os princípios ou direitos fundamentais. Levando em consideração os mesmos direitos e garantias acima mencionados, temos o outro lado.

Num primeiro momento é necessário diferenciar a pena de morte da aplicação da medida de destruição presente na Lei do Abate, já que a primeira somente pode ser usada nos casos de guerra declarado (Art. 5º, XLVII, da Constituição Federal de 1988), e a segunda é um meio previsto em lei, e coercitivo, pelo qual o Estado intercepta uma aeronave, impedindo o seu prosseguimento, mas somente nos casos em que esta é considerada hostil. Desse modo, as duas apresentam naturezas diversas.

Quanto ao princípio do devido processo legal, o legislador, ao construir a Lei do Abate, tomou cuidado em especificar diversos e rigorosos procedimentos até colocar em prática a medida de destruição. Desse modo, observa-se que antes da destruição, são respeitadas três fases.

A primeira consiste na averiguação, quando a aeronave interceptadora tenta determinar ou confirmar a identidade da interceptada, ou mesmo acompanhar seu comportamento.

A segunda é a medida de intervenção e é aplicada quando a interceptada não se identifica a sua identidade, e consiste na ordem para que ocorra a modificação da rota e o pouso em determinado aeródromo. Essas duas primeiras fases são feitas através de sinais sonoros e visuais.

Numa terceira fase é aplicada a medida de persuasão que consiste no disparo de tiros de aviso, com munição traçante, para tentar obrigar a aeronave interceptada a pousar e seguir as ordens.

A medida de destruição, como mencionado acima, é uma medida de excepcional e aplicada em último caso, quando nenhuma das fases anteriores for respeitdada pela aeronave

considerada hostil. Assim, todo um procedimento é aplicado antes da tomada da decisão para abater a aeronave, não sendo uma medida comum ou mesmo usual.

Fonseca (2015) cita Fernando Gonçalves Coelho Jr., em seu artigo “Lei do Tiro de Destruição: garantia da soberania ou transgressão a preceitos fundamentais?” que explica o assunto da seguinte forma:

> Caso o piloto persista na hostilidade, o mesmo estará abrindo mão do seu direito de defesa, bem como será considerado invasor e, desta forma, poderá ser interceptado e, eventualmente, abatido. Não se trata, portanto, de pena de morte, como afirmam alguns, já que esta seria caracterizada pr uma medida judicial, mas sim de uma ação militar que visa à discussão da presença clandestina de aeronaves no espaço aéreo pátrio. (FONSECA, 2015, *ON-LINE*)

No que se refere ao princípio da proporcionalidade, os doutrinadores favoráveis à Lei do Abate entendem que a sua utilização não é arbitrária, visto que a única maneira de impedir o prosseguimento de um voo é derrubando a aeronave, havendo aqui a necessidade do uso da força letal das Forças Armadas, sem um ato de guerra.

Ainda segundo esse grupo de doutrinadores, no que se refere ao princípio da dignidade da pessoa humana, este encontra uma barreira na Soberania, não que um se sobreponha ao outro, mas no sentido de que a proteção coletiva deve ser superior à proteção individual.

Neste sentido, e no mesmo artigo “Lei do Tiro de Destruição: garantia da soberania ou transgressão a preceitos fundamentais?”, Fonseca (2015), dispõe que:

> Muito embora a Soberania e a Dignidade da Pessoa Humana sejam fundamentos da República, a proteção do Estado Democrático de Direito fundamenta-se na proteção da Soberania – direitos coletivos- enquanto a proteção individual de cada cidadão invoca a proteção da dignidade – direitos individuais-. Neste caso, o princípio absoluto individual deve ceder em favor do princípio absoluto que rege a sociedade como um todo. (FONSECA, 2015, *ON-LINE*)

Essa ponderação entre qual deles deve prevalecer não é simples, e deve ser realizada uma análise muito minuciosa sobre a situação, uma vez que é necessário raciocinar qual deve ser restrito para a realização do outro.

Do mesmo modo que a Soberania deve prevalecer, neste caso, sobre o princípio da dignidade da pessoa humana, os doutrinadores que defendem a aplicação da Lei do Abate entendem que o direito à segurança também deve ser enxergado como essencial, já que

resume a exigência que a população faz ao Estado para que sejam impostas medidas protetivas contra a violência, criminalidade, etc.

Assim, percebe-se que o grupo que defende a inscontitucionalidade da Lei do Abate, a enxerga como um meio capaz de desrespeitar os direitos e garantias individuais, enquanto que o outro grupo, que entende pela constitucionalidade, pensa na preservação do coletivo, do interesse da coletividade.

6. PREVALÊNCIA DO INTERESSE COLETIVO SOBRE O INTERESSE INDIVIDUAL

Para muitos doutrinadores renomados, como Celso Antônio Bandeira de Mello, Hely Lopes e Maria Silvia Di Pietro, a supremacia do interesse coletivo sobre o interesse individual existe de forma clara no ordenamento jurídico pátrio, mesmo que não esteja expressamente contido.

Fischgold (2015), referenciando Meirelles (2000), cita que:

> O princípio se manifesta especialmente na posição de superioridade do poder público nas relações jurídicas mantidas com os particulares, superioridade essa justificada pela prevalência dos interesses coletivos sobre os interesses individuais. Para ele, o interesse coletivo, quando conflitante com o interesse do indivíduo, deve prevalecer. (FISCHGOLD, 2015, n.p).

Não há, todavia, uma definição clara do que é o interesse coletivo, tornando-se, assim, um conceito indeterminado, já que alguns entendem como aquilo que se contrapõe ao direito individual, e outros até entendem como a somatória dos interesses individuais.

Alguns doutrinadores, por sua vez, entendem que não é possível determinar que toda vez o interesse coletivo sobrepõe-se ao direito individual, uma vez que ainda é difícil determinar a definição do interesse público.

O posicionamento de Claúdia Mara de Almeida Rabelo Viegas, em seu artigo, parece razoável, na medida em que pede cautela na prevalência do interesse coletivo sobre o individual.

> E a nossa resposta para essa indagação é que o administrador deve recorrer aos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade, sendo necessária a ponderação do interesse público e individual, a fim de saber qual o interesse seria aplicável ao caso concreto. Feito isto, não seria o caso de um interesse prevalecer sobre o outro de modo absoluto, mas sim, no momento da ponderação, um deles teve peso maior, por isso foi necessária à sua aplicação em uma situação específica. (VIEGAS, s.d, n.p)

Este trabalho, por razões que serão apresentadas nas considerações finais, adota o posicionamento de que o interesse coletivo (de uma maioria de pessoas), deve prevalecer sobre o interesse do individual, desde que observada a proporcionalidade na aplicação do interesse coletivo.

No caso da Lei do Abate, que é o objeto do presente estudo, observa-se que o interesse coletivo deve prevalecer sobre o interesse individual, uma vez que a coletividade se

beneficia com o impedimento do prosseguimento de um voo, cuja aeronave é considerada hostil, e que tenha o risco de estar trazendo armas ou drogas para o território brasileiro.

Para aqueles que fazem uma defesa muito rigorosa dos direitos humanos, e consequentemente dos direitos individuais compilados na Constituição Federal de 1988 e demais normas, ainda é difícil, por exemplo, entender que a vida de um, ou alguns (tripulação), pode ser ceifada para preservar o interesse coletivo. Neste aspecto, uma questão deve ser levantada: Deve prevalecer a vida de alguns ou deve ser preservada a segurança e a saúde pública?

Ao impedir que drogas entrem em território nacional a partir da aplicação da Lei do Abate, com a medida ou não do Tiro de Destruição, permite-se que a saúde pública seja preservada, assim como a segurança.

Embora seja difícil observar esses pontos de forma direta, é claro para qualquer pessoa, inclusive para o leigo, que reduzindo a quantidade de drogas que circulam em território nacional, menores serão as preocupações com a segurança, prinicpalmente no furto ou roubo para alimentar o uso, e também haverá consequências diretas na saúde.

Quanto menor o número de pessoas que usam drogas, menores serão as necessidades com o tratamento dos viciados, e menores serão as entradas em hospitais para os casos mais graves. Do mesmo modo, a utilização da Lei do Abate para impedir a entrada de armas em território nacional tem influência direta na diminuição da violência, posto que as facções e quadrilhas deixariam de ter o poder de fogo que tem atualmente, diminuindo, na mesma toada, a necessidade de contra-ataques.

Obviamente que erros podem acontecer, e em outros países já foram observados, haja vista que o ser humano, que é o responsável por dar a ordem inicial para o abate da aeronave interceptada, também é falho.

Alguns exemplos foram observados na América do Sul e Central, como:

> O caso em que a Força Aérea Peruana -- com base em informações errôneas -- abateu um avião, matando um missionário americano e a sua filha de sete meses. Recentemente, em 2012, as Honduras abateram dois aviões pequenos na convicção de que transportavam drogas. Não foram encontrados corpos, destroços nem qualquer prova de que transportavam narcóticos (TAYLOR, 2014, n.p).

Desse modo, conforme mencionado acima, mesmo que o interesse coletivo deva prevalecer sobre o interesse individual, a cautela é necessária para que incidentes como estes não ocorram, já que a partir do momento em que é dada a ordem para aplicação da medida de

destruição, dificilmente serão encontradas pessoas vivas. Assim, toda cautela é necessária, mas conforme o obervado em tópicos anteriores, o procedimento para aplicação da lei é tão rigoroso que dificilmente a medida de destruição vai ser aplicada.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Fazendo uma análise do tema, pôde-se elucidar que o Direito foi criado a partir do surgimento dos primeiros grupos, quando foram necessárias normas para administrar a vida em sociedade, sendo assim, basicamente, um intermediador das relações interpessoais, principalmente na solução de conflitos. O conceito de Direito está ligado ao conceito de Justiça, que, numa percepção bem resumida, é dar a cada um o que lhe é de direito, ou seja, dar a cada indivíduo o que lhe caberia.

O Direito, de uma forma muito didática, e para sua divisão, desde tempos muito antigos foi dividido em Direito Público e Direito Privado, sendo o primeiro aquele relacionado as coisas do Estado, e o segundo dizendo respeito às utilidades dos particulares. Tal distinção precisou ser revista ao longo dos tempos, visto que o Estado poderia ter questões relacionadas aos ramos do Direito considerados Privados, e chegou-se à conclusão que o Direito Público é aquele que tem normas que regulam o interesse público e o Direito Privado aquele que regula os interesses dos particulares.

O Direito Aeronáutico foi criado para regulamentar as normas para voos e entrada e saída de aeronaves dos territórios, numa tentativa de unificar as normas, criando padrões internacionais, que acabaram por facilitar a comunicação e as rotas.

O Direito Aeronáutico é formado pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, pelas demias leis esparças e pelos tratados e convenções internacionais que, conforme observado nos capítulos, criaram, ao longo dos tempos, algumas divergências com as normas internas, como ocorreu com o Código de Defesa do Consumidor, fato ainda discutido pelos Tribunais Superiores.

Após uma análise rápida, observa-se que o Direito Aeonáutico tem características de Direito Privado, quando relacionado ao Direito do Consumidor, já que regula as relações entre dois particulares: a empresa aérea e o passageiro; mas também apresenta normas de Direiro Público, como a Lei do Abate, que acaba por regulamentar o Art. 303, do Código Brasileiro de Aeronáutica. Com isso, chega-se no foco do presente trabalho: a Lei do Abate e suas implicações.

Desde a sua criação em 2004, a Lei do Abate, ou Lei do Tiro de Destruição, vem sendo alvo de críticas, em especial, por uma parte da doutrina que entende que esta lei seria inconstitucional por, teoricamente, afrontar princípios e direitos fundamentais estabelecidos na Constituição Federal de 1988.

Fazendo uma análise dos fundamentos usados por essa parte da doutrina e, principalmente, daqueles usados pelos doutrinadores que entendem a lei como constitucional, fica claro observar que o caráter de Direito Público do Direito Aeronáutico é predominante, e dessa forma, deve prevalecer o interesse coletivo.

Não obstante, conforme elucidado acima, alguns cuidados devem ser tomados no que se refere à proporcionalidade das medidas adotadas. Mas por este lado, a própria lei, em seus artigos, traz um procedimento muito rigoroso que deve ser aplicado no caso concreto, deixando como medida extrema e excepecional, a medida de destruição.

A lei é tão rigorosa em seu procedimento, que no caso em que foi aplicada, no ano de 2009, no estado de Rondônia, a medida de destruição não foi necessária, já que a aeronave pousou com os tiros de aviso.

Neste aspecto, uma questão deve ser levantada. A Lei do Abate em muito difere da pena de morte, posto que a segunda é a contraprestação do cometimento de um crime, enquanto a primeira é uma medida extrema para preservação dos interesses da coletividade.

Ademais, o impedimento, através da derrubada de aeronaves, da entrada de drogas e armamento em território nacional, faz com que os gastos com saúde pública e segurança diminuam, uma vez que a quantidade de atendimentos relacionados ao uso de drogas diminui, e o poder de fogo das quadrilhas é ceifado, repectivamente.

Assim, vários aspectos foram apresentados no decorrer do presente estudo, mas todos para chegar à conclusão de que a Lei do Abate, embora muito discutida, principalmente no que se refere a sua constitucionalidade, é válida, leva em consideração o interesse coletivo, em virtude do caráter de Direito Público do Direito Aeronáutico, e preserva o interesse da maioria, da coletividade, em detrimento do interesse individual, com a devida cautela, observada, principalmente, nos procedimentos determinados em seus artigos, sendo a medida de destruição, a mais excepcional.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 05 de outubro de 1988**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm. Acesso em 20 de maio de 2019.

_____ **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. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5144.htm. Acesso em 15 de mar. de 2018.

CAMPELLO JR., Luis Celso Soares. **A Lei do Abate na perspectiva constitucional e geoestratégica**: o caso brasileiro. Academia da Força Aérea Brasileira – AFA. Pirassununga-SP, 2015.

CARDOSO, Paulo. **A Lei do Abate**. Diponível em Unisul Virtual. Palhoça, 2016.

Código Brasileiro de Aeronáutica e legislação complementar. Bauru/SP. Editora EDIPRO, 2009.

CONRADO, Luiza Damin. **A lei 9.614/98 (Lei do Abate) e os direitos fundamentais previstos na Consituição Federal de 1988**. Disponível em: https://www.webartigos.com/artigos/a-lei-9-614-98-lei-do-abate-e-os-direitos-fundamentais-previstos-na-constituicao-federal-de-1988/115360. Acesso em 10 de out. de 2018.

DA CUNHA, D.G.C.M. et al. **Proteção das fronteiras e a lei do tiro de destruição**. Disponível em: https://www.defesa.gov.br/arquivos/ensino_e_pesquisa/defesa_academia/cadn/artigos/xii_cadn/protecao_das_fronteiras.pdf. Acesso em 15 de maio de 2019.

DA SILVA, José Afonso. **Curso de Direito Constitucional Positivo**. São Paulo: Malheiros Editora, 2005.

DE CICCO, Cláudio. **História do pensamento jurídico e da filosofia do direito**. 3ª edição. São Paulo: Editora Saraiva, 2006.

DE MORAES, Luiz Gustavo Vasques. **A validade da dintinção clássica entre direito público e direito privado no âmbito dos direitos reaismediante o princípio da função social da propriedade**. Disponível em: http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/documentacao_e_divulgacao/doc_biblioteca/bibli_servicos_produtos/bibli_boletim/bibli_bol_2006/RTrib_n.958.05.PDF. Acesso em 02 de maio de 2019.

FICHGOLD, Bruno. **O princípio da supremacia do interesse público sobre o interesse privado no Direito Administrativo brasileiro**. Disponível em: https://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI230028,91041-O+principio+da+supremacia+do+interesse+publico+sobre+o+interesse. Acesso em 15 de maio de 2019.

FONSECA, Káthya do Socorro Santos. Lei do Tiro de Destruição: garantia da soberania ou transgressão a preceitos fundamentais? In: **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, XVIII, n. 143, dez 2015. Disponível em: <http://www.ambitojuridico.com.br/site/index.php/Ricardo%20Antonio?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=16653&revista_caderno=9>. Acesso em: 10 de out. 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 out. de 2018.

GONÇALVES, Maria Denise Abeijon Pereira. A lei nº 9.614/98: considerações acerca do tiro de destruição de aeronaves consideradas hostis ao Estado. Disponível em: http://www.ambito-juridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=11373. Acesso em 15 de maio de 2019.

KELSEN, Hans. **Teoria pura do direito**. 5 ed. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

LEMKE, Nardim Darcy. **Dicotomia direito privado x direito público**. Disponível em: http://www.egov.ufsc.br/portal/sites/default/files/anexos/22384-22386-1-PB.pdf. Acesso em 15 de maio de 2019.

LÉVY-BRUHL, L. **Sociologia do Direito**. Tradução de Antônio de Pádua Danesi. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

LIMA, Ivy Zannely Lucas. **A lei do abate no combate ao narcotráfico**: essencial ou inconstitucional? Disponível em: http://www.ambito-juridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=20298&revista_caderno=9. Acesso em 15 de maio de 2019.

MICHAELIS. Dicionário. Disponível em https://michaelis.uol.com.br/. Acesso em 20 de maio de 2019.

MONTORO, André Franco. **Introdução à ciência do direito**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2000.

NADER, Paulo. **Introdução ao estado do Direito**. 36ª ed. Rio de Janeiro/ RJ: Editora Forense, 2014.

NOVO, Benigno Nuñez. **Direito Aeronáutico**. Disponível em: https://meuartigo.brasilescola.uol.com.br/educacao/direito-aeronautico.htm. Acesso em 15 de maio de 2019.

OLIVEIRA, Erival da Silva. **Prática Constitucional**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2009.

POLETTI, Ronaldo. A questão da autonomia do Direito Aeronáutico. **Revista de Informação Legislativa**, nº 123, páginas 103/112. Julho a Setembro de 1994.

SENNA, Isolete Eliane. Direito do Consumidor. Evolução histórica da defesa do consumidor. O aparecimento das primeiras manifestações e legislações. O direito do consumidor na Constituição Federal (CF) de 1988. A posição atual e os avanços conseguidos. O direito à portabilidade. Disponível em **Unisul Virtual**. Florianópolis-SC, 2009.

TAYLOR, Hannah. **Mais países da América Latina adotam perigosas 'Leis de Abate' para combater o tráfico de droga**. Disponível em: https://www.talkingdrugs.org/pt-br/mais-paises-da-america-latina-adotam-perigosas-leis-abate-para-combater-trafico-de-droga. Acesso em 15 de maio de 2019.

VIEGAS, Claudia Mara de Almeida Rabelo. **O princípio da supremacia do interesse público:** Uma visão crítica da sua devida conformação e aplicação. Disponível em: http://www.ambito-juridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=9092&revista_caderno=4. Acesso em 15 de maio de 2019.