



FACULDADE BAIANA DE DIREITO
CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO

MARIANA CAMPOS DE OLIVEIRA PINTO

**A (IN)EXISTÊNCIA DA PRERROGATIVA DE ATINGIR UMA
AERONAVE CIVIL EM CASO DE SUSPEITA DE RISCO À
SEGURANÇA PÚBLICA NO DIREITO INTERNACIONAL**

Salvador

2021

MARIANA CAMPOS DE OLIVEIRA PINTO

**A (IN)EXISTÊNCIA DA PRERROGATIVA DE ATINGIR UMA
AERONAVE CIVIL EM CASO DE SUSPEITA DE RISCO À
SEGURANÇA PÚBLICA NO DIREITO INTERNACIONAL**

Monografia apresentada ao curso de
graduação em Direito, Faculdade Baiana de
Direito, como requisito parcial para obtenção
do grau de bacharel em Direito.

Orientador: Prof. Thiago Carvalho Borges

Salvador

2021

TERMO DE APROVAÇÃO

MARIANA CAMPOS DE OLIVEIRA PINTO

A (IN)EXISTÊNCIA DA PRERROGATIVA DE ATINGIR UMA AERONAVE CIVIL EM CASO DE SUSPEITA DE RISCO À SEGURANÇA PÚBLICA NO DIREITO INTERNACIONAL

Monografia aprovada como requisito parcial para obtenção do grau de bacharel em Direito, Faculdade Baiana de Direito, pela seguinte banca examinadora:

Nome: _____

Titulação e instituição: _____

Nome: _____

Titulação e instituição: _____

Nome: _____

Titulação e instituição: _____

Salvador, ___/___/ 2021.

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer a todos que marcaram minha trajetória acadêmica, aos meus professores que me ensinaram muito mais do que apenas o conteúdo previsto na ementa e que se dedicaram a formar profissionais aptos e competentes, dando a seus estudantes as melhores ferramentas para isso, em especial ao meu orientador, que me auxiliou no desenvolvimento do presente trabalho. Quero agradecer aos meus amigos pela companhia nessa trajetória. Agradecer ao meu namorado por estar ao meu lado. Gostaria de agradecer à minha família por me dar todo o carinho e cuidado, por estarem sempre presente, mas, acima de tudo, gostaria de agradecer aos meus pais. Eles que fizeram com que tudo fosse possível, me proporcionaram todas as ferramentas que eu quisesse ter ao meu dispor, me deram todas as oportunidades, suporte emocional, ensinamentos valiosos e me tornaram a pessoa que eu sou.

RESUMO

Este artigo visa a análise da existência, ou não, de compatibilidade entre o ordenamento internacional e a prerrogativa de atingir aeronave civil ante a ao perigo da segurança pública. O trabalho tem como foco a lei do abate brasileira adotada em 1996 e regulamentada em 2004. A destruição de aeronaves civis é um tópico que merece especial atenção, pois viabiliza a execução daqueles a bordo da aeronave, dando a autoridade competente o poder sobre a vida de pessoas. Entretanto, o abate de aeronaves civis continua ganhando adeptos e, com a adoção da lei uruguaia em 10 de abril de 2021, na América Latina, os Países com normas que regulamentem a destruição de aeronaves civis, já são a maioria. Existe, entretanto, legislação internacional que regula a aviação civil internacional, portanto, o objetivo deste trabalho é definir a compatibilidade de uma lei que aprova a derrubada de aeronave civil, no presente trabalho foi escolhida a lei brasileira, com as normas de direito internacional. Para chegar a uma resposta, o artigo analisa normas de direitos humanos e a Convenção sobre Aviação Civil Internacional. Também serão abordadas normas quanto a destruição de aeronaves civis da Alemanha, Peru e Colômbia para efeito de comparação. Para analisar possível ilícito do Estado Brasileiro ao adotar a medida de abate, também são levadas em consideração as excludentes de ilicitude previstas instituídas pela Comissão de Direito Internacional das Nações Unidas.

Palavras-Chave: Lei do abate; Aeronave Civil; Convenção de Chicago.

ABSTRACT

This paper aims to analyze whether there is compatibility in between the international law and the prerogative of shooting down a civilian aircraft when a State is faced with public safety danger. The article focuses on the Brazilian shooting down Law adopted in 1996 and regulated in 2004. The destruction of civil aircraft is a topic that deserves special attention as it enables the execution of those on board the aircraft, giving the competent authority power over people's lives. However, the shoot down of Civilian Aircrafts continues to gain adherents and with the adoption of the Uruguayan law on April 10, 2021, in Latin America, countries with rules that regulate the destruction of civil aircraft are the majority. There is, however, international legislation that regulates international civil aviation, therefore, the purpose of this work is to define whether or not there is compatibility in between a law that approves the downing of civilian aircraft, in this paper the Brazilian law was chosen to be evaluated, with the norms of international law. To reach an answer, the article analyzes international human rights norms and the Convention on International Civil Aviation. Norms regarding the civil aircraft destruction of Germany, Peru and Colombia were also addressed for the sake of comparison. In order to analyze a possible internationally wrongful act from the Brazilian State in adopting the shooting down measure, it was also taken into account the circumstances precluding wrongfulness established by the United Nations International Law Commission.

Keywords: Brazilian Shooting Down Law; Civilian Aircraft; Chicago Convention.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
art.	artigo
Carta	Carta Internacional dos Direitos Humanos
CBA	Código Brasileiro de Aeronáutica
CICAD	Comissão Interamericana para o Controle do Abuso de Drogas
CIJ	Corte Internacional de Justiça
CONFEN	Concelho Federal de Entorpecentes
Convenção de Chicago	Convenção sobre Aviação Civil Internacional
Lei do abate	Lei nº 9.614/98
OACI	Organização da Aviação Civil Internacional
Pacto	Pacto Internacional dos Direitos Civis e Políticos foi adotado
PAREAI	Projeto de Artigos Sobre a Responsabilidade dos Estados Atos Internacionalmente Ilícitos

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	9
2	O TRATADO INTERNACIONAL.....	14
2.1	A FORÇA DE UM TRATADO INTERNACIONAL	16
2.2	ATO INTERNACIONALMENTE ILÍCITO E AS EXCLUDENTES DE ILICITUDE.....	17
2.2.1	O ato internacionalmente ilícito	18
2.2.1.1	Elementos de um ato internacionalmente ilícito	19
2.2.1.2	O direito interno como fato apto a gerar a responsabilidade internacional ...	20
2.2.2	Excludentes	22
2.2.2.1	A legítima defesa e a legítima defesa antecipatória	23
2.2.2.2	Perigo extremo	26
2.2.2.3	Contramedidas	26
2.2.2.4	Necessidade	27
2.2.3	Jus ad bellum.....	28
3	OS TRATADOS INTERNACIONAIS SOBRE DIREITOS HUMANOS E AVIAÇÃO CIVIL E A LEI DO ABATE BRASILEIRA.....	30
3.1	TRATADOS INTERNACIONAIS SOBRE DIREITOS HUMANOS	30
3.1.1	Pacto Internacional dos Direitos Civis e Políticos.....	31
3.1.2	Convenção Americana de Direitos Humanos	33
3.2	CONVENÇÃO SOBRE AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL	34
3.2.1	Conceito de Aeronave Civil	35
3.2.2	Histórico	37
3.2.3	A norma	39
3.2.4	A adição do artigo 3 bis	41
3.3	A LEI DO ABATE NO BRASIL.....	43

3.3.1	Histórico	43
3.3.2	A norma	48
4	A COMPATIBILIDADE DA LEI DO ABATE COM O ORDENAMENTO INTERNACIONAL.....	51
4.1	LEIS DE ABATE DE AERONAVES CIVIS EM OUTROS PAÍSES	51
4.1.1	Peru.....	52
4.1.2	Colômbia	53
4.1.3	Alemanha	54
4.2	PRECEDENTES.....	56
4.2.1	Antes do fim da guerra fria	56
4.2.2	Após o fim da Guerra Fria.....	60
4.3	POSICIONAMENTO DOUTRINÁRIO.....	63
5	CONCLUSÃO.....	68
	REFERÊNCIAS.....	73

1 INTRODUÇÃO

A convivência em sociedade traz seus desafios e isso não é diferente na esfera internacional. Temas relacionados à soberania e segurança pública são particularmente delicados neste âmbito. O território sempre foi uma fonte de muito conflito entre os Estados, houve um tempo em que o limite do poder era diretamente relacionado aos limites fronteiriços e possuir território era sinônimo de força, por isso o respeito territorial da soberania dos Estados é extremamente importante. Entretanto, com o fenômeno da globalização e desenvolvimento dos meios de transporte, o trânsito aéreo de pessoas entre os Estados tornou-se corrente e é de interesse de todos que haja segurança nesse tráfego.

É bem verdade que após os ataques às Torres Gêmeas nos Estados Unidos, tamanha a gravidade e repercussão, houve uma comoção global quanto aos riscos que uma aeronave civil pode representar à segurança e passaram a serem discutidas medidas cabíveis de contenção ao terrorismo e de maior controle sobre aeronaves civis. Contudo, o Brasil já contava com uma norma que viabiliza o abate de aeronaves civis antes mesmo do atentado.

O abate de aeronaves civis trata-se de tema conturbado e com muita inconsistência no cenário internacional. Se por um lado é interesse global que seja garantida a segurança do espaço aéreo para o trânsito de civis, por outro, alguns Países demonstram resistência em abrir mão do poder de abater aeronaves que entendam representar risco a sua soberania ou à segurança interna.

Embora existam normas internacionais que regulam o trânsito de aeronaves internacionais civis, verifica-se a existência de normas internas que vão de encontro às cautelas internacionais e garantem ao Estado o uso de poder militar contra essas aeronaves civis, mesmo em tempos de paz. Essa resistência pode ser atribuída majoritariamente a duas questões que geram preocupações aos Países, quais sejam, o terrorismo e o tráfico de entorpecentes. O temor pela segurança pública demonstra ser suficiente para que alguns países criem normas que aparentam colidir com tratados internacionais quanto ao tema.

No presente trabalho será abordado o tema problemático da (in)existência de prerrogativa do abate de aeronaves civis com foco na norma brasileira, a “lei do

abate”, e o ordenamento internacional, analisando a Convenção de Chicago e o quanto previsto neste documento para chegar à conclusão da existência, ou não, de compatibilidade.

Vale ressaltar que praticamente todos os Países adotam a Convenção de Chicago, portanto, a Convenção será adotada neste trabalho como um acordo geral do meio internacional.

A importância do tema no âmbito do direito internacional nítida, posto que diversos ordenamentos possuem normas como a lei do abate brasileira, apesar da aparente incompatibilidade com a norma internacional que proíbe o uso de força contra aeronaves civil presente no artigo 3 *bis* da Convenção sobre Aviação Civil Internacional

Quanto à importância social, diferentemente da norma adotada no Brasil, muitos dos ordenamentos que têm sua própria “lei do abate” já usaram e continuam a pôr em prática a destruição de aeronaves civis, resultando na morte de civis de forma institucionalizada.

O abate de aeronaves civis é um tema discutido em vários âmbitos, trazendo grandes discussões de cunho ético e filosófico, entretanto, essas discussões não serão objeto do presente trabalho. Aqui, visa-se apurar, de forma exclusiva, a compatibilidade do abate de aeronaves civis com as normas de caráter internacional, não entrando no mérito da compatibilidade com a Constituição Brasileira e outras discussões que, embora pertinentes, fujam a discussão normativa proposta ou que não tenham relação direta com o problema a ser abordado.

Quanto aos recursos metodológicos, do ponto de vista técnico, foram adotadas as pesquisas bibliográficas e documental. Pesquisas bibliográficas necessárias para entender o posicionamento doutrinário frente ao abate de aeronaves civis e como deverá se dar o procedimento do abate, caso, ao final, conclua-se como possível fazê-lo. Ambas, pesquisas documentais e bibliográficas foram utilizadas em uma análise das normas de diversos países sobre o abate de aeronaves civis, além dos documentos internacionais de regulamentação do transporte aéreo civil e de direitos humanos e outros documentos relativos à aplicação e responsabilização quanto a normas internacionais.

Acerca da abordagem problemática, foi utilizada uma pesquisa qualitativa, visando entender o abate de aeronaves civis e as normas de direito internacional sobre o assunto, buscando comparar o conteúdo e a compatibilidade da norma, para tanto, trabalhando com dados no formato textual.

Em relação ao método científico, foi escolhido o método hipotético-dedutivo, na medida em que será enfrentado o problema quanto a compatibilidade da lei nacional que estabelece a prerrogativa de destruição de aeronave civil considerada hostil de acordo com os critérios definidos em decreto específico e o ordenamento internacional quanto a aviação civil internacional e direitos humanos. Para tanto, será usado o raciocínio dedutivo, levantando-se hipóteses a serem submetidas, ou não, à confirmação.

A literatura quanto ao tema não é densa da forma que deveria. Esse problema parece ser posto de lado no âmbito interno que prefere focar na compatibilidade da norma frente ao ordenamento brasileiro em si em detrimento das normas internacionais quanto ao tema. Embora vários artigos se prestem a analisar a compatibilidade da lei do abate ante à Constituição Federal Brasileira, o mesmo não é válido quanto a norma internacional sobre a aviação civil e de direitos humanos. Dessa forma, muito da literatura usada neste artigo é estrangeira. As fontes de pesquisa adotadas, em sua maioria, foram artigos acadêmicos, especialmente de periódicos. Foram usados artigos de jornais, nacionais e internacionais, para demonstrar a realidade e a aplicação do quanto discutido, trazendo, dessa forma, uma vertente empírica à teoria abordada. Outras fontes do presente trabalho foram manuais de direito internacional e outros livros mais específicos ao objeto de discussão do artigo.

A monografia foi dividida em três partes. Na primeira parte, se aprecia o tratado internacional, abordando sua força vinculatória e a consequência do desrespeito dessa norma, qual seja, o ilícito internacional, perpassando as excludentes da ilicitude, quanto as essas últimas, se atendo ao estudo das excludentes da legítima defesa, perigo extremo, contramedidas e a necessidade, com uma breve análise *do jus ad bellum*.

Na segunda parte, o objeto de estudo serão as normas envolvidas no tema em debate, apreciando tratados internacionais de direitos humanos e o tratado

específico à aviação civil para, então, entrar na lei que adotou a destruição de aeronaves no Brasil. Primeiramente, quanto aos tratados internacionais sobre direitos humanos, foram adotados para a discussão do presente artigo o Pacto Internacional dos Direitos Civis e Políticos e a Convenção Americana de Direitos Humanos.

Em seguida, para uma abordagem mais direta e específica do tema, a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, conhecida como Convenção de Chicago, que rege as normas internacionais de aviação civil, será apresentada. Será feito o estudo sobre a origem da norma e seu conteúdo, com a explanação dos artigos que tenham relação direta com o abate de aeronaves.

Por fim, ainda nessa segunda parte, será delineada a norma de direito interno que adotou a medida em apreço, a “lei do abate”, constante do parágrafo 2º do artigo 303 do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA). Quanto a essa previsão, novamente serão apreciados o histórico e o conteúdo, de forma a entender a motivação e objeto da prerrogativa instituída.

Quanto à terceira parte, nesse momento as duas normas serão apreciadas comparativamente, almejando a obtenção de argumentos aptos a definir se há, ou não, a compatibilidade entre as duas previsões. Para tanto serão brevemente analisadas três correspondentes à lei brasileira, quais sejam, a norma peruana, colombiana e a alemã. Serão, então, apresentados alguns dos precedentes relativos ao abate de aeronaves, para que, não só seja entendida a medida de destruição de aeronaves na prática, mas para que possa ser feita uma análise histórica e crítica da prerrogativa. Por último, passará a ser apreciado o posicionamento doutrinário quanto ao tema, buscando argumentos contrários e favoráveis aptos a enriquecer o debate.

Ao fim, serão apreciadas todas as informações trazidas no decorrer do artigo de forma a alcançar uma conclusão quanto à compatibilidade da norma internacional, não só quanto à prerrogativa de aplicar o uso da força contra aeronaves civis, mas, também, quanto a forma que essa prerrogativa foi inserida na legislação Brasileira. O artigo não visa uma análise mais completa do sistema internacional, não só afirmando a incompatibilidade das previsões, mas, neste momento final serão debatidas as possíveis justificativas ao uso da prerrogativa em apreço, avaliando o

motivo de não serem adequadas à norma brasileira da forma em que foi inserida, viabilizando, por fim, chegar a uma conclusão crítica do tema, apresentando a solução da pergunta que motivou o presente trabalho.

2 O TRATADO INTERNACIONAL

O tratado é um ato jurídico através do qual Estados ou organizações internacionais firmam um acordo, estipulando direitos e deveres, através da sua manifestação de vontade. O tratado é uma das mais importantes fontes do direito internacional e desempenha papel essencial regulando o convívio no âmbito internacional. O direito internacional se processa, desde suas as origens, por meio de relações bilaterais, através de tratados, objetos de acordos escritos, entre Estados. Os tratados desempenham função fundamental de tal forma no direito internacional, que boa parte da doutrina determina o marco inicial do direito internacional com o advento do Tratado de Westfália, em 1648, sendo este responsável por trazer, pela primeira vez, de forma expressa, o Princípio da Igualdade Jurídica dos Estados, base do direito internacional¹.

Decorridos cem anos do tratado de Westfália, em 1749, na sua obra *Jus Gentium Methodo Scientifica Pertractatum*, Christian Von Wolf introduz a ideia da obrigatoriedade dos tratados, o *treaty-making power* como um princípio aplicável a todos tratados, vinculando o Estado que firmou o tratado em questão, a partir desse princípio, todos os tratados se constituíram leis para os Estados. Na época em que a palavra do Monarca era lei, Wolf defendeu a *pacta sunt servanda*, considerando o Estado como o titular da soberania e não a pessoa³.

Entre 1814 e 1815, o Congresso de Viena, representou outro marco na história dos tratados, estabelecendo a paz na Europa após as guerras napoleônicas. Durante o congresso, foram assinados 17 tratados e acordos, tendo sido consagrados princípios fundamentais⁴.

¹ MORAES, Gabriel Nascimento; FRANCISCO, Iury Caiafa de Carvalho. DIREITO INTERNACIONAL PÚBLICO: formação, evolução e adaptação à sociedade. **Jornal Eletrônico das FIVJ**, [S. l.], ano 2019, v. 11, n. 1, 7 jun. 2019. 64-80, p. 65-71. Disponível em: <https://www.jornaleletronicofivj.com.br/jefvj/issue/view/64>. Acesso em: 26 fev. 2021.

² Poder de firmar tratado

³ PIGNATARO DE OLIVEIRA, D. CELEBRAÇÃO E INTEGRAÇÃO DOS TRATADOS INTERNACIONAIS NO DIREITO BRASILEIRO. **Revista Digital Constituição e Garantia de Direitos**, v. 4, n. 01, 16 out. 2013. p. 5. Disponível em: <https://periodicos.ufrn.br/constituicaoegarantiadedireitos/article/view/4339>. Acesso em: 26 fev. 2021.

⁴ CONGRESSO de Viena. In: Portal Diplomático: República Portuguesa. [S. l.], [S. D.]. Disponível em: <https://www.portaldiplomatico.mne.gov.pt/relacoesbilaterais/paises-geral/congresso-de-viena>. Acesso em: 9 jul. 2021.

A paz ruiu novamente com o início da primeira guerra mundial e, transcorridos 100 anos do Congresso de Viena, em 1919, novos tratados foram firmados para restabelecer a paz e, principalmente, as fronteiras, como o Tratado de Versalhes e o Tratado de Saint-Germain-en-Laye⁵, bem verdade que os tratados pós Primeira Guerra Mundial também buscaram estabelecer vencedores e perdedores. De forma resumida, os tratados tiveram e ainda têm papel crucial no âmbito mundial, estabelecendo e vinculando Estados ao cumprimento de normas entendidas como de suma importância, estabelecendo, assim, comportamentos considerados de grande relevância para a pessoa humana. Com exceção das normas de *jus cogens*, o direito internacional se funda no voluntarismo, portanto os Estados Membros são livres para se vincular da forma que quiserem.

Uma das mais importantes normas do direito internacional é a Convenção de Viena sobre direito dos tratados, esse documento foi responsável por codificar o direito consuetudinário internacional referente aos tratados⁶.

Os tratados internacionais são acordos e, portanto, representam a criação de um vínculo de obrigatoriedade entre os envolvidos. Um requisito obrigatório quanto a forma de um tratado é que ele seja escrito, esta formalidade é da essência do tratado e está prevista na própria definição do tratado.

A Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados de 1969, em seu art. 2º traz a seguinte definição de tratado: “significa um acordo internacional concluído por escrito entre Estados e regido pelo Direito Internacional, quer conste de um instrumento único, quer de dois ou mais instrumentos conexos, qualquer que seja sua denominação específica”⁷.

⁵ A PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL: TRATADOS E REPARAÇÕES. *In*: **United states holocaust memorial museum**: Holocaust Encyclopedia. Washington, DC, [s. d.]. Disponível em: <https://encyclopedia.ushmm.org/content/pt-br/article/world-war-i-treaties-and-reparations>. Acesso em: 9 jul. 2021.

⁶ CHAIPPINI, Carolina Gomes. Reflexos da convenção de viena sobre direito dos tratados no ordenamento jurídico brasileiro. **Revista da SJRJ**, Rio de Janeiro, ano 2011, v. 18, ed. 30, p. 15-27, abril 2011, p. 15. Disponível em: <https://www.jfrj.jus.br/sites/default/files/revista-sjrj/arquivo/254-997-3-pb.pdf>. Acesso em: 20 maio 2021.

⁷ PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Decreto nº 7.030, de 14 de dezembro de 2019. Promulga a Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, concluída em 23 de maio de 1969, com reserva aos Artigos 25 e 66. **CONVENÇÃO DE VIENA SOBRE O DIREITO DOS TRATADOS**, Brasília, 14 dez. 2019. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d7030.htm. Acesso em: 20 maio 2021.

Várias são as possíveis terminologias de um tratado, como: convenção, protocolo, declaração, ajuste, compromisso, dentre outras. A tendência é de que terminologias específicas se apliquem a determinados tipos de acordo, por exemplo, a terminologia convenção, tende a se aplicar a tratados multilaterais que estabeleçam normas gerais aos seus integrantes⁸.

Muito ainda se discute em relação à existência de limitação da soberania através de tratados internacionais. Quanto a isso, o Estado em uma decisão livre e soberana, se obriga ante a um tratado internacional, manifestando, desta forma, sua soberania. A máxima da soberania estatal deve ser entendida nesse sentido de que não há efetiva restrição a esse valor fundamental quando, de fato, ele restringe a si mesmo. A limitação a direitos ou criação de deveres no âmbito internacional é um reflexo da soberania deste Ente, mesmo porque o Estado adotou essa norma a que se vincula⁹.

2.1 A FORÇA DE UM TRATADO INTERNACIONAL

A Corte Internacional de Justiça já foi provocada a se posicionar quanto ao problema quanto a conflito entre norma internacional e a interna, oportunidade na qual a corte determinou a prevalência da norma de direito internacional (Bulgária vs. Grécia).

Mesmo um tratado que ainda não foi ratificado poderá obrigar as partes. O art. 18 da Convenção de Viena sobre direito dos tratados, tem como título a obrigação de não ir contra o objeto ou sentido antes mesmo dele entrar em vigor estipula as hipóteses em que “um Estado é obrigado a abster-se da prática de atos que frustrariam o objeto e a finalidade de um tratado”, essas sendo: quando o Estado houver assinado

⁸ BARROS, Elaine Cristina Silva do Amaral. Tratados e convenções internacionais no ordenamento jurídico brasileiro. **Revista Âmbito Jurídico**, [s. l.], v. 128, 1 set. 2014. Disponível em: <https://ambitojuridico.com.br/edicoes/revista-128/tratados-e-convencoes-internacionais-no-ordenamento-juridico-brasileiro/>. Acesso em: 20 maio 2021.

⁹ MOREIRA, GABRIEL FLECK. **A RELATIVIZAÇÃO DA SOBERANIA DA REPÚBLICA FEDERATIVA BRASILEIRA SOB O ENFOQUE DOS ORGANISMOS E TRATADOS INTERNACIONAIS**. Orientador: PROF. Ms. CARMEM DA SILVA MARTINS. 2020. 41 p. MONOGRAFIA JURÍDICA (Monografia Jurídica apresentado à disciplina de Trabalho de Curso II, da Escola de Direito e Relações Internacionais) - Escola de Direito e Relações Internacionais, Curso de direito, da Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUCGOIÁS), GOIÂNIA, 2020. p. 20. Disponível em: <https://repositorio.pucgoias.edu.br/jspui/bitstream/123456789/1297/1/TCC%20-%20GABRIEL%20FLECK%20MOREIRA..pdf>. Acesso em: 20 maio 2021.

ou trocado instrumentos constitutivos do tratado com a intenção de ratificá-lo; ou quando consentir expressamente em se vincular ao tratado¹⁰.

O tratado internacional é um contrato regido pelo direito internacional, tendo existência, validade e eficácia definidas pelo direito internacional, dessa forma, a jurisdição interna de nenhum Estado poderá deliberar a respeito da validade ou eficácia de tratado internacional. O art. 27 da Convenção de Viena Sobre o Direito dos Tratados ratifica que uma parte não poderá invocar disposição de seu direito interno para justificar o inadimplemento de um tratado. Não existe justificativa a ser usada por um Estado apta a legitimar o descumprimento de tratados internacionais baseada apenas na incompatibilidade com o direito interno desse Estado.

Ademais, os tratados internacionais são instrumentos de *hard law*, sendo vinculantes às partes que através dele se obriguem¹¹.

2.2 ATO INTERNACIONALMENTE ILÍCITO E AS EXCLUDENTES DE ILICITUDE

O ato internacionalmente ilícito e as suas excludentes estão previstos no Projeto de Artigos Sobre a Responsabilidade dos Estados Atos Internacionalmente Ilícitos¹² (PAREAIL). O instrumento foi elaborado em 2001 pela Comissão de Direito Internacional (CDI).

Este capítulo se destina ao estudo do ato ilícito, de suas excludentes, visando a análise dessas excludentes de forma a entender em que hipóteses seriam aplicáveis, e das situações aptas a permitir a um Estado a adoção de medidas de guerra.

¹⁰ PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Decreto nº 7.030, de 14 de dezembro de 2019. Promulga a Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, concluída em 23 de maio de 1969, com reserva aos Artigos 25 e 66. **CONVENÇÃO DE VIENA SOBRE O DIREITO DOS TRATADOS**, Brasília, 14 dez. 2019. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d7030.htm. Acesso em: 20 maio 2021.

¹¹ BOYLE, A. E. Some Reflections on the Relationship of Treaties and Soft Law. **International and Comparative Law Quarterly**, [S. l.], ano 1999, v. 48, n. 4, p. 901-913, 17 jan. 2008, p. 901. Disponível em: http://journals.cambridge.org/abstract_S0020589300063739. Acesso em: 5 jul. 2021.

¹² *Draft articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts*.

Ver: ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Comissão de Direito Internacional. **Draft articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, with commentaries**. 2001. Disponível em: https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/9_6_2001.pdf. Acesso em: 15 jun. 2021

2.2.1 O ato internacionalmente ilícito

O art. 26 da Convenção de Viena sobre o direito dos tratados estabelece o princípio da *pacta sunt servanda*, que rege: “todo tratado em vigor obriga as partes e deve ser cumprido por elas de boa-fé”¹³. A *pacta sunt servanda* é o vetor dos efeitos dos tratados, cuja premissa é de que os Estados devem respeitar as normas consentidas por eles.

O ato internacionalmente ilícito é uma das mais importantes formas de responsabilização de um Estado no âmbito internacional. O primeiro artigo do PAREAIL define que “Todo ato internacionalmente ilícito praticado por um Estado gera a responsabilidade desse Estado”¹⁴.

Um ato é caracterizado como internacionalmente ilícito quando houver lei internacional que o caracterize como qual ou contra a qual o ato vá de encontro, independentemente de haver lei interna em sentido contrário¹⁵. O direito internacional é fundado no consentimento, um Estado que consinta com determinada norma deverá adequar se direito interno para que haja compatibilidade normativa de forma a respeitar suas obrigações internacionais, a primazia é da norma internacional¹⁶.

¹³ PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA CASA CIVIL. Promulga a Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, concluída em 23 de maio de 1969, com reserva aos Artigos 25 e 66. Decreto. **CONVENÇÃO DE VIENA SOBRE O DIREITO DOS TRATADOS**, Brasília, 14 dez. 2009. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d7030.htm. Acesso em: 1 jul. 2021.

¹⁴ “Every internationally wrongful act of a State entails the international responsibility of that State” Ver: ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Comissão de Direito Internacional. Draft articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts. 2001, p. 2. Disponível em: https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/9_6_2001.pdf. Acesso em: 15 jun. 2021

¹⁵ ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Statute of the International Court of Justice**. Genebra, 13 dez. 1920. Disponível em: <https://www.icj-cij.org/en/statute>. Acesso em: 07 out. 2020

¹⁶ BRANT, Leonardo Nemer Caldeira. **Teoria Geral do Direito Internacional Público**. Belo Horizonte: [s. n.], 2019. v. 1. p. 205. Disponível em: <https://www.kas.de/documents/265553/265602/Curso+de+Direito+Internacional+-+Volume+I.pdf/47171230-07e6-1a26-f317-23b63e59f7e5?version=1.0&t=1587644976236>. Acesso em: 12 abr. 2021.

O ilícito internacional cometido por Estado se limita à esfera civil. O tribunal penal internacional apenas pode atingir indivíduos, não tendo competência contra Estados Membros¹⁷.

Por lei internacional, deve-se adotar as três fontes primárias do direito internacional previstas pelo artigo 38 do Estatuto da Corte Internacional de Justiça: as convenções internacionais; os costumes; e os Princípios Gerais do Direito Internacional reconhecidos pelas nações civilizadas¹⁸.

2.2.1.1 Elementos de um ato internacionalmente ilícito

Atualmente, para constituir a responsabilidade de um Estado por um ato ilícito, basta que se prove a conduta que levou à quebra de uma obrigação internacional e que se prove a atribuição ao Estado em questão. Esses dois elementos são estabelecidos pelo art. 2º do PAREAIL. No passado havia um terceiro elemento, qual seja, o da existência de dano, há quem defenda que o dano e o nexo de causalidade do dano com a conduta ainda seriam necessários, mas isso deixou de ser um elemento essencial¹⁹. O elemento culpa gera discordância na doutrina, alguns entendem que seria elemento essencial, mas a maior parte da doutrina parece seguir na linha da culpa como um elemento meramente accidental²⁰.

O capítulo II do PAREAIL se dedica a atribuição da conduta ao Estado, para tanto, uma das seguintes pessoas deve ter praticado a conduta: um órgão estatal; uma

¹⁷ ZAYTSEVA, OLEXANDRA. Responsabilidade Internacional dos Estados: Projeto da Comissão de Direito Internacional sobre a Responsabilidade dos Estados por atos internacionalmente ilícitos. **Jurismat**: Revista Jurídica, Portimão, ano 2014, ed. 4, p. 369-390, 2014. p. 371. Disponível em: https://recil.grupolusofona.pt/bitstream/10437/6396/1/jurismat4_369-390.pdf. Acesso em: 12 abr. 2021.

¹⁸ ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Statute of the International Court of Justice**. Genebra, 13 dez. 1920. Disponível em: <https://www.icj-cij.org/en/statute>. Acesso em: 07 out. 2020

¹⁹ ZAYTSEVA, OLEXANDRA. Responsabilidade Internacional dos Estados: Projeto da Comissão de Direito Internacional sobre a Responsabilidade dos Estados por atos internacionalmente ilícitos. **Jurismat**: Revista Jurídica, Portimão, ano 2014, ed. 4, p. 369-390, 2014. p. 374. Disponível em: https://recil.grupolusofona.pt/bitstream/10437/6396/1/jurismat4_369-390.pdf. Acesso em: 12 abr. 2021.

²⁰ RESENDE, Ranieri Lima. Responsabilidade dos Estados por atos internacionalmente ilícitos: perspectivas atuais. **Revista da Faculdade de Direito da Universidade Federal de Minas Gerais**, Belo Horizonte, MG, v. 45, p. 341-372, 2004, p. 345-347. Disponível em: https://scholar.google.com.br/citations?view_op=view_citation&hl=pt-BR&user=FS4cchQAAAAJ&citation_for_view=FS4cchQAAAAJ:lJCSPb-OGGe4C. Acesso em: 10 abr. 2021.

pessoa ou entidade que a lei do Estado tenha dado poder para exercer atividade governamental; um órgão posto à disposição do Estado responsabilizado por um outro Estado; uma pessoa, entidade, ou órgão a quem o estado tenha dado poder, mesmo que agindo além dos poderes que a ela foram atribuídos; pessoa ou grupo de pessoas que ajam através do controle do Estado ou na ausência de impedimento pelo Estado; um movimento insurgente que tenha sucesso em se tornar o novo governo; e qualquer pessoa quando o Estado adota a conduta como sua²¹.

Quanto à imputação de uma conduta a um Estado, ela ocorrerá quando for realizada por: órgão do Estado; pessoas ou entidades que exerçam atribuições do poder público; órgão colocado à disposição do Estado por outro Estado; dirigida ou controlada pelo estado; defeito ou ausência de autoridades oficiais; por movimento insurrecional ou outro; ou quando reconhecida ou adotada pelo Estado como sua.

Quanto à ilicitude, essa se relaciona à violação de uma obrigação internacional. O conceito é dado pelo artigo 12 do PAREAIL²², ocorrendo a violação quando o ato de um Estado é desconforme com o demandado por obrigação, independentemente da origem ou natureza da obrigação.

2.2.1.2 O direito interno como fato apto a gerar a responsabilidade internacional

Uma norma de direito interno não tem o condão de desobrigar um Estado de cumprir norma internacional com a qual tenha se vinculado, mesmo normas de ordem constitucional, não são capazes de legitimar um ilícito no âmbito externo, as normas jurídicas internas são apenas ‘fatos’ para o direito internacional, não aptas a gerar vinculação ou imunidade²³.

A Convenção de Viena Sobre o Direito dos Tratados, em seu art. 27 dita que “Uma parte não pode invocar as disposições de seu direito interno para justificar o

²¹ ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Comissão de Direito Internacional. **Draft articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts**. 2001, p. 9. Disponível em: https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/9_6_2001.pdf. Acesso em: 15 jun. 2021

²² *Ibidem*, p. 41

²³ CASELLA, Paulo Borba; ACCIOLY, Hildebrando; DO NASCIMENTO E SILVA, G. E. **Manual de direito internacional público**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 508-509. Disponível em: https://biblioteca.isced.ac.mz/bitstream/123456789/772/1/Manual%20de%20Direito%20Internacional%20-%20Hildebrando%20Accioly%20_%20G.%20E.%20do%20.pdf. Acesso em: 12 abr. 2021.

inadimplemento de um tratado”²⁴. Por exemplo, caso um Estado alegue que a Suprema Corte interna considera determinado tratado inconstitucional, no plano internacional, isso não tem nenhuma relevância, a sociedade internacional entenderá esse fato como um ato unilateral, como um problema de foro íntimo do Estado, não interferindo nas relações externas.

É, inclusive, plenamente possível que uma norma de direito interno que produza efeitos sem violar nenhum dispositivo no âmbito jurídico interno, seja contrária à norma de direito internacional. O artigo 3º do Projeto de Artigos da Comissão de Direito Internacional da ONU sobre a Responsabilidade dos Estados rege que o que caracteriza um ato de um Estado como internacionalmente ilícito, é o próprio direito internacional²⁵.

Exemplo disso é o caso *Salvador Commercial Company*, onde a corte defendeu que “um Estado é responsável pelas condutas resultantes de suas normas, independentemente de pertencer ao poder legislativo, executivo ou judiciário do governo, contanto que a conduta tenha sido perpetrada de forma oficial” (tradução nossa)²⁶.

A regra é a de que a simples incompatibilidade de normas entre o âmbito interno e externo não seja suficiente para gerar a responsabilidade internacional. A responsabilização de um Estado por um ilícito internacional, como visto acima, demanda a existência de uma conduta que levou à quebra de norma internacional, ou seja, a existência de norma internacionalmente ilícita não gera a responsabilização de um Estado, mas é necessário que haja uma conduta que leve à quebra da norma. Entretanto, atualmente existe uma tendência de que se possa reconhecer situações em que a mera constatação de ilicitude poderá gerar a

²⁴ PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Decreto nº 7.030, de 14 de dezembro de 2019. Promulga a Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, concluída em 23 de maio de 1969, com reserva aos Artigos 25 e 66. **CONVENÇÃO DE VIENA SOBRE O DIREITO DOS TRATADOS**, Brasília, 14 dez. 2019. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d7030.htm. Acesso em: 20 maio 2021.

²⁵ BRANT, Leonardo Nemer Caldeira. **Teoria Geral do Direito Internacional Público**. Belo Horizonte: [s. n.], 2019. v. 1. p. 213. Disponível em: <https://www.kas.de/documents/265553/265602/Curso+de+Direito+Internacional+-+Volume+I.pdf/47171230-07e6-1a26-f317-23b63e59f7e5?version=1.0&t=1587644976236>. Acesso em: 12 abr. 2021

²⁶ “that a State is responsible for the acts of its rulers, whether they belong to the legislative, executive, or judicial department of the Government, so far as the acts are done in their official capacity” Ver: ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Reports of International Arbitral Awards, **Claim of the Salvador Commercial Company** (“El Triunfo Company”). 8 mai 1902. VOLUME XV p. 467-479. Disponível em: https://legal.un.org/riaa/cases/vol_XV/467-479.pdf. Acesso em: 12 abr. 2021.

responsabilização de um dado Estado. No caso *LaGrand*, a Corte determinou que é “Poder da Corte determinar a existência de violação de obrigação internacional e, se necessário, definir que lei doméstica causou violação” (tradução nossa).²⁷

2.2.2 Excludentes

As excludentes de ilicitude estão previstas no capítulo V, entre os artigos 20 ao 26 do PAREAIL. O instrumento Internacional trata das circunstâncias que afastam a ilicitude do ato tipificado como internacionalmente ilícito, essas são: o consentimento; a legítima defesa; as contramedidas; a força maior; o perigo extremo; e o Estado de necessidade, como será visto adiante²⁸. Essa lista, entretanto, não tem caráter exaustivo²⁹, vêm se discutindo, se a legítima defesa antecipatória também poderá ser aceita como uma excludente e em quais hipóteses, tema a ser abordado no próximo capítulo, ademais, o próprio artigo 55 da PAREAIL, afirma que o texto de uma convenção poderá estender o rol de excludentes aplicáveis em seu conteúdo.

O consentimento de um Estado titular de um direito ou interesse protegido por norma internacional, quanto a comissão de determinado ato tido por lesivo a esse direito ou interesse perpetrado por outro Estado, quando a anuência for válida, acarretará na exclusão da ilicitude, contanto que o Estado perpetrador se atenha aos limites do consentimento dado pelo primeiro Estado³⁰.

²⁷ “*Court's power to determine existence of violation of international obligation and, if necessary, to hold that domestic law has caused violation*”

Ver: ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. International Court of Justice. *LaGrand (Germany v. United States of America)*, Judgement, I. C. J. Reports 2001, p. 466. Disponível em: <https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/104/104-20010627-JUD-01-00-EN.pdf>. Acesso em: 25 abr. 2021.

²⁸ ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Assembleia Geral. **Draft articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, with commentaries**. 2001, p. 43-55. Disponível em: https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/9_6_2001.pdf. Acesso em: 10 nov. 2020.

²⁹ RESENDE, Ranieri Lima. Responsabilidade dos Estados por atos internacionalmente ilícitos: perspectivas atuais. **Revista da Faculdade de Direito da Universidade Federal de Minas Gerais**, Belo Horizonte, MG, v. 45, p. 341-372, 2004, p. 355-356. Disponível em: https://scholar.google.com.br/citations?view_op=view_citation&hl=pt-BR&user=FS4cchQAAAAJ&citation_for_view=FS4cchQAAAAJ:IjCSPb-OG4C. Acesso em: 10 abr. 2021.

³⁰ ZAYTSEVA, olexandra. Responsabilidade Internacional dos Estados: Projeto da Comissão de Direito Internacional sobre a Responsabilidade dos Estados por atos internacionalmente ilícitos. **Jurismat: Revista Jurídica**, Portimão, ano 2014, ed. 4, p. 369-390, 2014. p. 380. Disponível

Essa excludente é definida pelo art. 20 do PARAEII e contém vários elementos a serem avaliados. O primeiro deles seria a validade do consentimento. Para que o consentimento seja válido, ele: não poderá extrapolar o quanto determinado por normas imperativas do direito internacional; deverá ser prestado antes da prática do ato; deverá ser expresso; e deve ser indubitável³¹.

A força maior é a excludente da ilicitude de um Estado que viola norma internacional por motivo de força maior, uma força irresistível ou evento imprevisível que impede o Estado de cumprir com a norma internacional e está fora do seu controle, não estando relacionados com a conduta de um ou mais indivíduos, são aqueles acontecimentos alheios à vontade humana, que não podem ser controlados pelo homem. O art. 23 do PAREII define o acontecimento apto a configurar a força maior como sendo aquele que é imprevisível, por força irresistível, fora do controle do Estado em questão e que torna impossível o cumprimento da obrigação do Estado. O referido artigo ainda define que não será possível alegar a força maior caso a situação apontada, em todo ou em parte, tenha sido causada pelo Estado que a alega ou se o Estado assumiu o risco³².

2.2.2.1 A legítima defesa e a legítima defesa antecipatória

A prerrogativa da legítima defesa como uma excludente da ilicitude de um ato promovido por um Estado está prevista no artigo 21 do texto das Nações Unidas e determina que uma medida pode deixar de ser considerada internacionalmente ilícita quando for tomada em defesa do Estado em acordo com o artigo 51 da Carta das Nações Unidas³³.

em: https://recil.grupolusofona.pt/bitstream/10437/6396/1/jurismat4_369-390.pdf. Acesso em: 12 abr. 2021.

³¹ ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Comissão de Direito Internacional. Draft articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts. 2001, p. 43. Disponível em: https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/9_6_2001.pdf. Acesso em: 15 jun. 2021.

³² *Ibidem*, p. 47.

³³ PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA CASA CIVIL. Decreto nº 19.841, de 22 de outubro de 1945. Promulga a Carta das Nações Unidas, da qual faz parte integrante o anexo Estatuto da Corte Internacional de Justiça, assinada em São Francisco, a 26 de junho de 1945, por ocasião da Conferência de Organização Internacional das Nações Unidas. **CARTA DAS NAÇÕES UNIDAS**, Rio de Janeiro, 22 out. 1945. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d19841.htm. Acesso em: 12 jun. 2021.

Entretanto, como requisito da legítima defesa, o referido artigo 51 parece exigir a existência prévia de um ataque armado, o que limitaria muito as circunstâncias nas quais um Estado poderia alegar a legítima defesa. A doutrina, entretanto, vem defendendo uma interpretação mais ampliativa do artigo, trazendo hipóteses em que a ocorrência de um ataque armado prévio não seria necessária³⁴. A legítima defesa antecipatória tem por objetivo neutralizar um ataque incipiente, de forma a prevenir que a ameaça que representa um risco inaceitável venha a se concretizar³⁵.

Por décadas perdurou a ideia de que ameaças de grandes proporções teriam sua origem vinculada a outros Estados, era difícil imaginar que um ente soberano fosse sofrer com ataques vindo de grupos civis, mas, principalmente após os ataques terroristas de 11 de setembro, a sociedade internacional começou a se dar conta de que, por vezes, a ameaça representada por esses grupos é pior do que a que outros Estados poderiam impor, isso pois eles tendem a agir de forma imprevisível, sem a existência de alertas prévios. Diante disto, vem se questionado se o previsto no artigo 51 da Carta das Nações Unidas seria aplicável a agentes não estatais³⁶. Patrik Kelly defende que se deve adequar o comportamento ao tipo de ameaça apresentada³⁷, ataques aéreos tendem a ter uma janela de resposta pequena, se existe um comportamento fora do normal e fundadas suspeitas, é necessário que seja tomada uma atitude antes que seja tarde demais.

A legítima defesa antecipatória ainda não foi apreciada pela Corte Internacional de Justiça (CIJ), mas na mais recente oportunidade em que a legítima defesa antecipatória foi trazida à Corte, no caso Congo vs. Uganda, ela optou por não se posicionar quanto a temática, entretanto, nessa mesma decisão em que a Corte se

³⁴ ARMSTROG, Andrea; REISEMAN, Michael. **The past and future of the claim of preemptive self-defense**. 2006, p. 526. Disponível em: https://digitalcommons.law.yale.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1998&context=fss_papers. Acesso em: 10 nov. 2020

³⁵ ZAYTSEVA, OLEXANDRA. Responsabilidade Internacional dos Estados: Projeto da Comissão de Direito Internacional sobre a Responsabilidade dos Estados por atos internacionalmente ilícitos. **Jurismat**: Revista Jurídica, Portimão, ano 2014, ed. 4, p. 369-390, 2014. p. 381. Disponível em: https://recil.grupolusofona.pt/bitstream/10437/6396/1/jurismat4_369-390.pdf. Acesso em: 12 abr. 2021.

³⁶ SIMMA, Bruno. **NATO, the UN and the Use of Force**: Legal Aspects, 2012, p. 3. Disponível em: <http://ejil.org/pdfs/10/1/567.pdf>. Acesso em: 12 nov. 2020

³⁷ KELLY, Patrick. Preemptive Self-Defense, Customary International Law, and the Congolese Wars. **E-International Relations**. 3 set. 2016. Disponível em: <https://www.e-ir.info/2016/09/03/preemptive-self-defense-customary-international-law-and-the-congolese-wars/>. Acesso em: 10 nov. 2020.

absteve de se posicionar quanto a excludente, a CIJ aproveitou a oportunidade para destacar dois requisitos necessários:

[...] A Corte não precisa responder ao quesito das partes quanto a em que condições o Direito Internacional moderno prevê a possibilidade do direito a à legítima defesa contra ataques em larga escala por forças irregulares. Isso porque as condições da legítima defesa não existem diante das circunstâncias apresentadas no caso em roga e porque a Corte não precisa apreciar se houve um direito à legítima defesa exercido de acordo com a proporcionalidade e a necessidade [...] (Tradução livre)³⁸

Alguns dos juízes da CIJ tomaram a oportunidade do julgamento em questão para expressarem sua opinião em apartado, e se posicionaram a favor da legítima defesa antecipatória, defendendo a possibilidade condicionada a dois quesitos: deve se tratar de um ataque em grande escala; e de gravidade considerável com efeito substancial³⁹.

Em suma, seria possível alegar a legítima defesa antecipatória desde que as condições do caso em concreto apontassem gravidade suficiente, como no caso de um ataque em larga escala e segundo a necessidade e proporcionalidade. Entretanto, considerando a aplicabilidade da lei do abate, não parece se tratar de hipótese, o tráfico de drogas é um problema notoriamente grave no que tange a saúde pública, afetando, também, a segurança.

³⁸ “[...] *the Court has no need to respond to the contentions of the Parties as to whether and under what conditions contemporary international law provides for a right of self-defence against large-scale attacks by irregular forces. Equally, since the preconditions for the exercise of self-defence do not exist in the circumstances of the present case, the Court has no need to enquire whether such an entitlement to self-defence was in fact exercised in circumstances of necessity and in a manner that was proportionate [...]*”

Ver: ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Corte Internacional de Justiça. Case Concerning **Armed Activities on the Territory of the Congo (Democratic Republic of the Congo v. Uganda)**, Julgamento, *I.C.J. Reports* 2005, p. 59. Haia, 19 dez. 2005, §187. Disponível em: <https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/116/116-20051219-JUD-01-00-EN.pdf>. Acesso em: 25 jun. 2021

³⁹ TALMON, Stefan. **German Constitutional Court considers self-defence against non-State actors a tenable interpretation of Article 51 of the UN Charter**, 2019 – Instituto de Direito Internacional Público, Universidade de Bonn, Alemanha, p. 7-8. Disponível em: <https://poseidon01.ssrn.com/delivery.php?ID=917101102078073025085077107111026107050021073083017034007007102101093124089113004098043101010120042025035087000065018107070024102050094059050085003112007021082025085008047023095004085126101015095116086104068109093015124082064064014081068085031089122&EXT=pdf>. Acesso em: 12 nov. 2020

2.2.2.2 Perigo extremo

O Estado de perigo extremo corresponde a uma situação em que um autor do Estado não tem outra escolha senão quebrar uma norma internacional para salvar sua vida ou de outra pessoa a qual deva cuidado, também não se aplica quando o autor deu causa ou quando a consequência da conduta é pior do que o risco em si.

Se em uma situação de perigo extremo onde a vida do autor ou de outras pessoas a ela confiadas estiver em risco e não existindo alternativa razoável se não a prática de um ato contrário a uma obrigação internacional, a ilicitude de ato que vise a preservação dessas vidas será extinta.

O artigo 24 do PAREAll também impõe duas condições negativas quanto as quais o ato ilícito não pode se enquadrar para que a situação de perigo extremo exclua a ilicitude, o Estado não pode ter causado a situação de perigo extremo e o ato praticado pelo ator não pode ser pior do que o que a situação com a qual se depara o Estado.

A situação de perigo extremo que impede a ilicitude é exclusiva para casos de risco de vida humana e a existência de uma situação que visa a preservação da vida não isenta o Estado de seguir outros requisitos do direito internacional, além do necessário para salvar vidas.

2.2.2.3 Contramedidas

As contramedidas são uma forma de resposta a uma conduta internacionalmente ilícita, objetivando forçar o cumprimento da obrigação descumprida por outro Ente. Neste caso, um ato não conforme com uma obrigação internacional perpetrado por um Estado lesado terá sua ilicitude excluída caso seja usado como forma de pressionar o Estado lesador a retomar a realização da obrigação em questão. O artigo 50 do PAREAll determina que não poderá ser alegada a contramedida como excludente de ilicitude quando a medida afetar a obrigação de não usar da força ou de ameaça, quanto a obrigações de caráter humanitário ou para a proteção de

direitos humanos fundamentais ou quanto a normas imperativas de Direito Internacional⁴⁰.

É importante que a contramedida seja proporcional ao ilícito perpetrado pelo Estado lesador, devendo serem levadas em consideração a gravidade, o prejuízo sofrido e os direitos em questão. Antes de um Estado adotar uma contramedida, primeiro deve ser dada a oportunidade à outra parte para que cumpra a obrigação em questão de forma espontânea, requerendo o cumprimento e notificando sobre a decisão de aplicação de contramedidas, abrindo espaço para negociar quanto ao objeto da discussão, ou seja, a contramedida é aplicável em caso de reincidência, ante à essa obrigação de que se dê a oportunidade de ajuste de conduta à parte contrária⁴¹.

Caso haja disputa em corte ou tribunal e o ato ilícito tenha cessado, as contramedidas não poderão ser aplicadas ou deverão ser suspensas e deverão ser findadas quando cumprida a obrigação. Ainda há a possibilidade de que um Estado não lesado adote contramedidas caso a obrigação violada atinja um grupo de Estados a que pertence ou a comunidade internacional como um todo.

2.2.2.4 Necessidade

Para que o estado de necessidade possa ser apontado como uma excludente da ilicitude, é necessário que o ato seja a única forma de preservar um interesse essencial contra perigo grave e iminente e de forma em que não afete de forma grave interesse de um ou mais Estados os com os quais exista a obrigação.

A necessidade como uma excludente tem natureza essencialmente extraordinária, podendo ser adotada apenas em situações excepcionais. Este foi o entendimento

⁴⁰ ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Assembleia Geral. **Draft articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, with commentaries**. 2001, p. 102. Disponível em: https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/9_6_2001.pdf. Acesso em: 10 nov. 2020

⁴¹ DE ANDRADE, Isabela Piacentini. RESPONSABILIDADE INTERNACIONAL DO ESTADO POR VIOLAÇÃO DO JUS COGENS. **Revista Brasileira de Direito Internacional**, Curitiba, v. 5, ed. 5, jan./jun. 2007. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/dint/article/download/8389/6693>. Acesso em: 3 de jul 2021

alcançado nos precedentes do *Gabčíkovo-Nagymaros Project case* e da *Construction of a Wall case*⁴².

No estado de necessidade, o País contra o qual o ato injusto foi perpetrado, não tem qualquer relação com o surgimento da condição que legitima a excludente, diferentemente da legítima defesa e da contra medida, como apresentadas anteriormente. Ainda se diferencia da força maior, pois está excludente não deixa outra opção ao Estado que a alega, há uma impossibilidade material de obediência ao ordenamento internacional, ao passo que, na necessidade, o Estado tem opção e opta pela desobediência. Deve ser, portanto, levado em consideração que, na situação de necessidade, o Estado violador decidiu que o seu interesse é mais relevante que o do Estado violado, ou que, ao menos, será o que deverá prevalecer⁴³.

Deve-se observar, entretanto, que se a obrigação em questão exclui a possibilidade de que se invoque o estado de necessidade ou se o Estado que a alegue contribuiu em sua ocorrência, nesses casos não será possível que o estado se exima através da excludente de necessidade.

2.2.3 Jus ad bellum

Além das excludentes apresentadas, outra forma de justificar o uso da força é o *jus ad bellum*. O *jus ad bellum* era considerado como uma prerrogativa oriunda da soberania que os Estados têm no ordenamento internacional. Entendia-se que o direito de recorrer à guerra em proteção de interesses do Estado decorre da igualdade dos membros da sociedade internacional. O *jus ad bellum* representa o direito de resguardar os interesses de seu Estado e o uso da guerra como instrumento para tanto, sendo esta proteção dos interesses dos países considerada como justificativa para aplicação da força⁴⁴.

⁴² AGIUS, Maria. THE INVOCATION OF NECESSITY IN INTERNATIONAL LAW. *In: NETHERLANDS International Law Review*. [S. l.: s. n.], 2009. p. 95 - 135. P.100. Disponível em: <https://www.cambridge.org/core/journals/netherlands-international-law-review/article/abs/invocation-of-necessity-in-international-law/4218579A3A5CF640DEF84288B8F380A6>. Acesso em: 10 abr. 2021.

⁴³ *Ibidem*, p. 101.

⁴⁴ SOARES, Flávia Salum Carneiro. O direito à legítima defesa como exceção da proibição do uso da força no contexto pós-criação da ONU, 2012. **Núcleo de Estudos sobre Tribunais Internacionais**

Existiram movimentos de limitação do direito de uso da força que resultaram em duas convenções, a de 1899 e de 1907, ambas realizadas em Haia, promovendo algumas limitações ao uso da força armada, acarretando numa evolução do *jus ad bellum*. A partir de então, o conceito de *jus ad bellum* passou a incluir o conceito do momento em que se torna lícito recorrer à força armada, o momento em que se torna uma ferramenta legítima⁴⁵.

Mais um tratado no sentido de limitar o uso da força armada ocorreu com em 1919, com o fim da Primeira Guerra Mundial com a criação da liga das nações que era fundada na ideia de evitar uma guerra ilícita, restringindo ainda mais o uso da força, promovendo um movimento que buscava tornar a guerra uma *ultima ratio*, que acabou não sendo bem aceito pelos Estados⁴⁶.

A guerra só passou a ser ilegal em 1928 e apenas para um pequeno contingente de Países que assinaram o Tratado Geral Para a Renúncia da Guerra como Instrumento de Política Nacional (Pacto Briand-Kellog), mas ao final da Segunda Grande Guerra, a aderência se torna universal, promovendo mais um grande avanço à ideia do *jus ad belum*. Embora com a adoção do tratado, o *jus ad bellum* tenha se tornado um *jus contra bellum*, a guerra em legítima defesa ainda é válida, esse direito fica resguardado⁴⁷.

O uso da força é limitado e regulamentado pelo Direito Internacional, sendo, inclusive, objeto de *jus cogens* devido à sua relevância para o sistema Internacional, entretanto, a legítima defesa é uma exceção dessa restrição, essa prerrogativa é dada pelo artigo 51 da Carta das Nações Unidas anteriormente mencionado⁴⁸.

⁴⁵ *Ibidem*, p.7

⁴⁶ *Ibidem*, p. 8

⁴⁷ *Ibidem*, p. 9-10.

⁴⁸ *Ibidem*, p. 17.

3 OS TRATADOS INTERNACIONAIS SOBRE DIREITOS HUMANOS E AVIAÇÃO CIVIL E A LEI DO ABATE BRASILEIRA

Este capítulo se dedica ao estudo das normas internacionais e internas mais relevantes ao abate de aeronaves civis. Serão analisadas, a seguir, tratados de direitos humanos, momento após o qual, o foco será voltado às normas sobre a aviação civil. Será abordado, então, o tratado sobre a aviação civil internacional, devendo ser, primeiramente, explanado o conceito de aeronave civil, para então adentrar na norma internacional sobre o tema. Ao fim do capítulo, será analisada a norma interna que instituiu a prerrogativa do abate de aeronaves civis.

3.1 TRATADOS INTERNACIONAIS SOBRE DIREITOS HUMANOS

A Carta das Nações Unidas surgiu ao final da Primeira Guerra Mundial e foi o primeiro instrumento internacional a reconhecer os direitos humanos fundamentais à pessoa humana. Entretanto, o documento responsável por estabelecer, de fato, a base dos direitos humanos foi a Carta Internacional de Direitos Humanos, compostas por três instrumentos de grande relevância, quais sejam: o Pacto Internacional dos Direitos Civis e Políticos; Pacto Internacional dos Direitos Econômicos Sociais e Culturais e da Declaração Universal dos Direitos Humanos.

A Carta Internacional de Direitos Humanos foi adotada pela Assembleia Geral das Nações Unidas em 10 de dezembro 1948 e foi responsável por criar a base para mais de 70 tratados de direitos, este documento tornou os direitos humanos fundamentais universalmente reconhecidos e protegidos⁴⁹. Os direitos humanos internacionais são responsáveis por estabelecer normas que vinculam os Estados, tendo que respeitar, proteger e cumprir essas normas de caráter essencial⁵⁰.

⁴⁹ Universal Declaration of Human Rights. United Nations, [S.l.:s.d.]. Disponível em: <https://www.un.org/en/about-us/universal-declaration-of-human-rights>. Acessado em: 25 jun. 2021.

⁵⁰ INTERNATIONAL HUMAN RIGHTS LAW. United Nations, [S.l.:s.d.]. Disponível em: <https://www.ohchr.org/EN/ProfessionalInterest/Pages/InternationalLaw.aspx>. Acessado em: 30 jun. 2021

3.1.1 Pacto Internacional dos Direitos Civis e Políticos

O Pacto Internacional dos Direitos Civis e Políticos é um dos três instrumentos que constituem a Carta Internacional de Direitos Humanos, junto ao Pacto Internacional dos Direitos Econômicos Sociais e Culturais e da Declaração Universal dos Direitos Humanos⁵¹.

Na época da implementação dos tratados sobre direitos humanos, o entendimento da ONU era de que os direitos eram unos e indivisíveis, devendo ser editado um pacto que reunisse os direitos da pessoa humana. Entretanto, havia uma divisão entre países ocidentais e do bloco socialista, onde os países do ocidente tinham uma certa resistência quanto a autoaplicação dos direitos sociais, econômicos e culturais e entendiam que a implementação deveria ser gradativa, entendimento que prevaleceu. Por fim, acabou que o Pacto Internacional dos Direitos Civis e Políticos desenvolvido em momento posterior à Declaração Universal dos Direitos Humanos, reconhecendo uma gama mais ampla de direitos⁵².

A Declaração Universal dos Direitos Humanos conta com 30 artigos. Dentre os direitos garantidos pela carta, no artigo 3º é garantido o direito à vida, liberdade e segurança. Os artigos 10 e 11 conferem direito à igualdade total a pessoas que tenham crime apurado contra si, com direito a tribunal imparcial, com o direito de ser considerado inocente até que o contrário seja provado, em acordo com a lei e em julgamento público, com todas as garantias necessárias à sua defesa.

O Pacto Internacional dos Direitos Civis e Políticos foi adotado em 1966 pela XXI Sessão da Assembleia-Geral das Nações Unidas, entrando em vigor em 1976 com a trigésima-quinta ratificação ou adesão⁵³, entretanto, apenas em abril de 1992 o pacto entrou em vigor para o Brasil.

⁵¹ UNICEF. *In: Pacto Internacional dos Direitos Econômicos, Sociais e Culturais*. [S. l.], [S.D.]. Disponível em: <https://www.unicef.org/brazil/pacto-internacional-dos-direitos-econ%C3%B4micos-sociais-e-culturais>. Acesso em: 25 jun. 2021.

⁵² LEITE, Antonio José Maffezoli; MAXIMIANO, Vitore André Zilio. Pacto Internacional dos Direitos Civis e Políticos. Disponível em: <http://www.pge.sp.gov.br/centrodeestudos/bibliotecavirtual/direitos/tratado5.htm>. Acesso em: 22 jun. 2021.

⁵³ ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. human rights office of the high commissioner. *International Covenant on Civil and Political Rights*. 23 mar. 1973. Disponível em: <https://www.ohchr.org/en/professionalinterest/pages/ccpr.aspx>. Acesso em: 21 jun. 2021.

O art. 2º define que os Estados Partes se comprometem a garantir e respeitar os direitos assegurados pelo Pacto a todas as pessoas em seu território e submetidos à sua jurisdição. Rege que toda pessoa cuja liberdade ou direito garantido pelo pacto tenha sido violado, deverá ter recurso efetivo e que toda pessoa que interpuser recurso, terá direito seu direito determinado por autoridade competente, lhe sendo garantido o cumprimento da determinação.

O direito à vida é previsto no art. 6 do instrumento onde é determinado que deverá haver proteção legal por lei deste direito. Estipula-se que, em países que tenham pena de morte, ela só poderá ser aplicada aos crimes mais graves e apenas diante de sentença transitada em julgado proferida por tribunal competente, não sendo aplicável a menores de 18 anos ou a mulheres grávidas. A pessoa condenada à pena de morte terá direito a pedir indulto ou comutação da pena⁵⁴.

O art. 4º rege que o Estado poderá adotar medida em suspensão de obrigações do pacto em situações excepcionais que ameaçam a existência da nação e apenas na exata medida exigida pela situação em questão, desde que não seja incompatível com outras obrigações internacionais. A suspensão do quanto determinado pelo pacto também não se aplica ao direito à vida.

No art. 14 há a previsão da igualdade de todas as pessoas perante cortes e tribunais de justiça. Toda pessoa que tenha contra si acusação penal formulada, deverá contar com uma apuração da conduta que é a si atribuída, com direito de ser ouvida publicamente, com as devidas garantias e por órgão julgador competente, imparcial, independente estabelecido por lei. Deverá ser informada a natureza e os motivos da acusação, sendo garantida à pessoa o tempo e os meios necessários à sua defesa, inclusive com a possibilidade de ter garantido a si um defensor sem que nada seja cobrado a ela pelo serviço⁵⁵.

Rege o art. 26 do Pacto que todas as pessoas serão consideradas iguais e com o direito a igual proteção da lei, não sendo possível a discriminação por qualquer característica ou situação⁵⁶.

⁵⁴ BRASIL. **Decreto nº 592**, de 6 de julho de 1992. Atos Internacionais. Pacto Internacional sobre Direitos Cíveis e Políticos. Promulgação, art. 6. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d0592.htm. Acesso em: 09 jul. 20201.

⁵⁵ *Ibidem*, art. 14.

⁵⁶ *Ibidem*, art. 26.

3.1.2 Convenção Americana de Direitos Humanos

A Organização dos Estados Americanos teve sua origem em 1889, com a Primeira Conferência Internacional Americana, embora só tenha sido fundada, de fato, em 1948, com a assinatura da Carta da OEA, sendo o mais antigo organismo regional mundial.

A organização surgiu para promover solidariedade, colaboração e defender a soberania e independência dos estados americanos. Esses objetivos foram formalizados no artigo 1º da Carta da OEA.⁵⁷

Na Terceira Conferência Interamericana Extraordinária, realizada em Buenos Aires, no ano de 1967, foi aprovado a adoção de normas sobre direitos de natureza econômica, social e educacional, tendo sido determinado que uma convenção de direitos humanos interamericana iria estruturar essas normas a serem adotadas. Em 1969, na cidade de San José da Costa Rica, foi subscrita a Convenção Americana de Direitos Humanos, que acabou sendo batizada com o nome da cidade, sendo conhecida como Pacto de San José da Costa Rica.

A Convenção entrou em vigor em 18 de julho de 1978⁵⁸, entretanto, o Brasil só depositou a carta de adesão a essa convenção em 25 de setembro de 1992, tendo, o documento, entrado em vigor no País apenas em setembro de 1992, através do Decreto 678/92, se tornando uma das normas base à proteção dos direitos humanos no País⁵⁹.

O primeiro artigo da Convenção leva o título de “obrigação de respeitar os direitos” e determina que os Estados Membros devem respeitar os direitos constituídos na Convenção e devem garantir o livre e pleno exercício desses direitos a todas pessoas que estejam submetidas à sua jurisdição. O artigo seguinte determina que se o Estado

⁵⁷ “uma ordem de paz e de justiça, para promover sua solidariedade, intensificar sua colaboração e defender sua soberania, sua integridade territorial e sua independência”

⁵⁸ COMISSÃO INTERAMERICANA DE DIREITOS HUMANOS. *In*: **CONVENÇÃO AMERICANA SOBRE DIREITOS HUMANOS** : "PACTO DE SAN JOSÉ DE COSTA RICA". San José, Costa Rica, 22 nov. 1969. Disponível em: https://www.cidh.oas.org/basicos/portugues/d.Convencao_Americana_Ratif.htm. Acesso em: 5 jul. 2021.

⁵⁹ STJ. *In*: **A aplicação do Pacto de San José da Costa Rica em julgados do STJ**. [S. l.], 24 nov. 2019. Disponível em: <https://www.stj.jus.br/sites/portalp/Paginas/Comunicacao/Noticias/A-aplicacao-do-Pacto-de-San-Jose-da-Costa-Rica-em-julgados-do-STJ.aspx>. Acesso em: 7 jul. 2021.

não tiver constituído em norma interna o exercício do quanto previsto no art. 1º, que deverá fazê-lo.

O artigo 4º garante o direito à vida, regendo que toda pessoa tem o direito de ter sua vida respeitada, devendo ser protegida pela lei. Determina que não poderá ser restabelecida a pena de morte em países que a tenham abolido e que, caso o estado ainda não a tenha abolido, ela só poderá ser aplicada aos delitos mais graves com sentença final por tribunal competente. O artigo continua com a previsão de que pena de morte não poderá ser imposta a menor de 18, maior de 70 ou aplicada a mulher grávida, garantindo a todos o direito de solicitar anistia, indulto ou comutação da pena.

No artigo 8º são determinadas garantias judiciais a serem respeitadas. Dentre essas garantias, há a presunção de inocência, segundo a qual, enquanto não for comprovada a culpa, haverá o direito à presunção de inocência. Garante, ainda, que toda pessoa tem direito a ser ouvida por juiz ou tribunal competente, independente, imparcial e estabelecido anteriormente por lei na apuração de acusação penal, devendo haver comunicação prévia e pormenorizada das acusações formuladas com de tempo e meios adequados à defesa. Ainda é garantido o direito à assistência por defensor, dentre outras garantias, como o direito de recorrer da sentença.

A igualdade perante a lei é outro dos direitos garantidos pela Convenção previsto no artigo 24 que determina o direito à proteção perante a lei sem discriminação.

Contudo, o artigo 27 determina que, em caso de “guerra, de perigo público, ou de outra emergência que ameace a independência ou segurança do Estado Parte”, poderão ser suspensas as obrigações apenas durante o tempo estritamente necessário e limitado ao que for necessário ante a situação em questão. Apesar dessa previsão de suspensão de garantias, o artigo faz uma ressalva e rege que o direito à vida não poderá ser afetado, não podendo ser suspenso em nenhuma hipótese.⁶⁰

3.2 CONVENÇÃO SOBRE AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL

⁶⁰ COMISSÃO INTERAMERICANA DE DIREITOS HUMANOS. *In*: **CONVENÇÃO AMERICANA SOBRE DIREITOS HUMANOS** : "PACTO DE SAN JOSÉ DE COSTA RICA". San José, Costa Rica, 22 nov. 1969. Disponível em: https://www.cidh.oas.org/basicos/portugues/d.Convencao_Americana_Ratif..htm. Acesso em: 5 jul. 2021.

O ordenamento internacional conta com a possibilidade de que sejam firmados tratados sobre temas específicos que sejam caros a um grupo de Estados ou à comunidade internacional como um todo para a proteção dos interesses comuns dos participantes. O tratado é obrigatório apenas para os Estados que se vinculam a ele e, aqueles que se vinculam a um tratado, tem o dever de respeitá-lo sob pena de sofrer uma responsabilização pela quebra.

A convenção de Chicago é um tratado que busca regular um instrumento que é do interesse de quase a totalidade dos Estados membros, qual seja, a aviação civil. Neste tópico será estudado o todo o contexto histórico do surgimento da atual norma de aviação civil internacional, com uma breve análise de seu teor, com especial atenção ao artigo 3 *bis* da norma em questão.

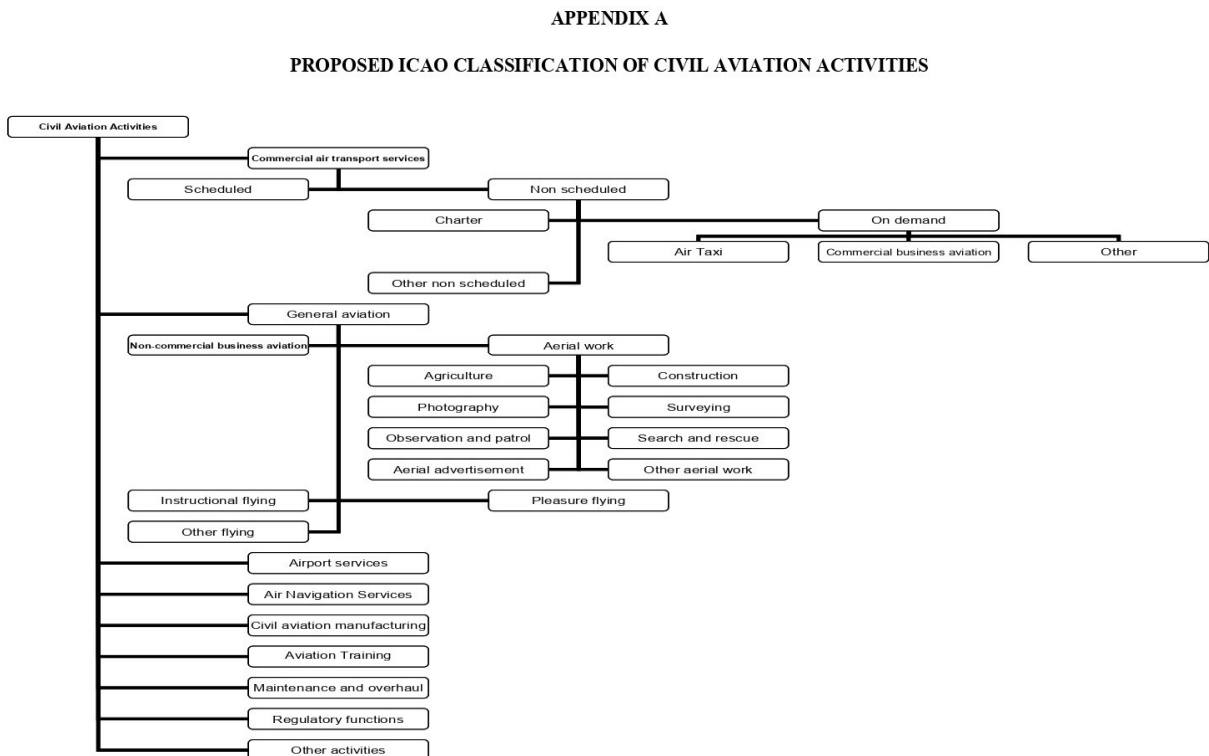
3.2.1 Conceito de Aeronave Civil

O leque de aeronaves classificadas como aeronaves civis é tão amplo que o conceito é dado por exclusão como sendo a aeronave que não se enquadra na definição de aeronave militar. A aeronave militar é aquela operada pelas Forças Armadas⁶¹.

ICAO propôs classificação de atividades de aviação civil como se vê a seguir:

⁶¹ AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. **RBAC 01**: regulamentos brasileiros de aviação civil. Definições, regras de redação e unidades de medida. [S.l.], 2008. (Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil), p. 7. Disponível em: https://www2.anac.gov.br/arquivos/pdf/Ato_Normativo_23.pdf. Acesso em: 10 abr. 2021.

Figura 1 – Lista de atividades de aviação civil pela OACI

STA/10-WP/7
Appendix AFonte: ICAO⁶²

A imagem acima ilustra a variedade de atividades desempenhadas dentro do conceito de aeronave civil. Interessante observar que em diversas ramificações, a palavra ‘*other*’ foi utilizada, isso pois o vocábulo significa ‘outro’ e a definição de aeronave civil é aberta por natureza. Embora essas atividades façam parte da aviação civil, outras, que não sejam de natureza militar, também o fazem. O último quadrante do gráfico abre o conceito ao incluir “outras atividades”⁶³ ao fim.

Dentro do conceito de aeronave civil, existem diversas subdivisões e classificações, embora ainda não exista uma uniformização formal desses conceitos no âmbito internacional⁶⁴.

O ato normativo da ANAC diferencia aeronaves em pública ou privada. A aeronave

⁶² ICAO, APPENDIX A, nov. 2009. Gráfico. Disponível em: https://www.icao.int/meetings/sta10/documents/sta10_wp007_en.pdf. Acesso em: 30 de jun. 2021.

⁶³ *Other activities*

⁶⁴ SECRETARIADO (Montréal). International Civil Aviation Organization. Agenda Item 1: Civil aviation statistics — ICAO classification and definition. 23 a 27 nov. 2009. **REVIEW OF THE CLASSIFICATION AND DEFINITIONS USED FOR CIVIL AVIATION ACTIVITIES**, Montréal, ano 2009, 16 out. 2009. p. 1 Disponível em: https://www.icao.int/meetings/sta10/documents/sta10_wp007_en.pdf. Acesso em: 10 abr. 2021.

pública é aquela que é:

“(...) destinada ao serviço de órgãos do poder público federal, estadual, municipal ou do Distrito Federal, da administração direta. Inclui as aeronaves requisitadas na forma da lei, mas não inclui aeronaves de propriedade do poder público engajadas no transporte aéreo de pessoas e/ou cargas com propósitos comerciais”

A definição de aeronave privada é outra que é dada pela exclusão, como sendo aquela que não é pública.

3.2.2 Histórico

A primeira regulamentação que se dedicou aos meios de transporte aéreos surgiu na França em 1784, um ano após o primeiro veículo aéreo ter sido criado, um balão de ar quente, construído pelos irmãos Montgolfier⁶⁵.

Em 1899 houve o Primeiro Congresso Aeronáutico Internacional em Paris, levando ao surgimento das primeiras regulamentações a nível internacional, mas apenas em 1919, com o fim da Primeira Guerra Mundial, que o processo de internacionalização das leis do espaço aéreo teve efetivo início com a Convenção de Paris⁶⁶.

No início da Primeira Guerra Mundial, os aviões ainda não eram pensados como uma arma de destruição, mas já desempenhavam um papel crucial para os Estados envolvidos na guerra, fazendo reconhecimentos dos territórios alheios e realizando o envio de mensagens. Entretanto, o primeiro combate aéreo aconteceu ainda em 1914, no primeiro ano da guerra, quando um piloto russo lançou sua aeronave contra uma alemã, resultando na morte de ambos os pilotos e do passageiro que acompanhava o piloto alemão. Com o aumento da tensão no ar, pilotos e tripulantes passaram a carregar armas consigo para facilitar o abate de aeronaves inimigas.

⁶⁵ ENGVERS, Alexander. **The Principle of Sovereignty in the Air: To what extent can it be upheld against aerial intruders?** 2001. Tese. (Mestrado em Direito Aereo) – Faculdade de Direito, Universidade de Lund – LU, Suéca. Orientador: Prof. Lars-Göran Malmberg, p. 12. Disponível

⁶⁶ AZEVEDO, RENATA DE ALBUQUERQUE E. **A IMPORTÂNCIA E AS PRINCIPAIS CONTRIBUIÇÕES DA UNIFORMIZAÇÃO DE NORMAS INTERNACIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO CIVIL.** Orientador: Prof. João Batista da Silva, Msc. 2017. 174 p. MONOGRAFIA (Curso de pósgraduação Lato Sensu em Gestão e Direito Aeronáutico) - Universidade do Sul de Santa Catarina, Palhoça, SC, 2017, p. 58- 61. Disponível em: https://riuni.unisul.br/bitstream/handle/12345/4824/TCC_Renata%20Azevedo_13.11.17%20-%20final%20defesa%20PDF-A.pdf?sequence=3&isAllowed=y. Acesso em: 15 maio 2021.

Posteriormente, engenheiros começaram a projetar aviões com metralhadoras acopladas para potencializar o sucesso das empreitadas contra aeronaves inimigas aumentando a estabilidade dos tiros.

Em outubro de 1914, o primeiro sucesso do abate aéreo foi registrado com uma aeronave alemã abatida por um avião francês enquanto voava em direção a uma cidade ao norte da França. De então em diante, os veículos aéreos ficaram mais precisos e potentes. Os aviões bombardeiros foram usados pela primeira vez em 1911 pela Itália na guerra pela Líbia e, como é de se esperar, se tornaram uma arma comum na Primeira Grande Guerra. A importância do avião teve um enorme destaque na guerra com o seu poder destrutivo sendo posto à prova⁶⁷.

Ainda durante a Primeira Guerra Mundial, em 1916, houve uma conferência de direito aéreo, a conferência Pan-Americana de Aeronáutica, entretanto, essa conferência não se estendeu ao restante dos Países, estando limitada aos Estados americanos, mesmo porque boa parte das potências mundiais estavam imersas na guerra, portanto essa conferência, embora seja considerada um primeiro marco significativo na história da aviação civil, acabou tendo menos importância do que as que a sucederam⁶⁸.

Após o período conturbado que se estendeu de 1914 a 1918, durante a Primeira Guerra Mundial, os Estados vencedores buscavam formas de solidificar a paz e evitar a emergência de novos conflitos. Em 1919, a Convenção de Paris surge com o objetivo de regular o espaço aéreo. A Convenção agia por meio de princípios e diretrizes e trouxe maior homogeneidade para as leis do ar que acabavam por serem reguladas por cada Estado de forma individual e como uma de suas maiores contribuições, ela foi a primeira a trazer em seu texto o princípio da soberania do espaço aéreo dos Estados⁶⁹.

⁶⁷ CARDOSO, Leandro. **A aviação de combate na Primeira Guerra Mundial**. Sistemas de Armas, 2014, p. 23. Disponível em: <http://www.sistemasdearmas.com.br/ca/Aviacao1GM.pdf>. Acesso em: 10 nov. 2020.

⁶⁸ ICAO. **Milestones in International Civil Aviation**, 2014. Disponível em: <https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/Milestones-in-International-Civil-Aviation.aspx>. Acesso em: 10 nov. 2020.

⁶⁹ SANTOS, Alexandre Hamilton Oliveira. **Relações Internacionais e Política Pública de Segurança do Setor de Transporte Aéreo no Brasil: Uma Abordagem da Teoria Neoliberal Institucionalista**. In: ENCONTRO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA E GOVERNANÇA, 2006, São Paulo, SP, 2006, p. 8. Disponível em: <http://www.anpad.org.br/admin/pdf/ENAPG96.pdf>. Acesso em: 4 jul. 2021.

A Convenção de Paris foi elaborada por uma comissão com membros de 12 países diferentes e contou com comitês específicos dedicados à área legal, militar e a aspectos técnicos. A Convenção criou a Comissão Internacional de Navegação Aérea, do inglês, a ICAN, que, posteriormente, deu origem à Organização de Aviação Civil Internacional, embora ela só tenha sido propriamente criada após a Segunda Guerra Mundial.

Uma das disposições mais importantes da convenção, constante de seu primeiro artigo, é o princípio da soberania do espaço aéreo, esse princípio se tornou essencial ao Direito Internacional e apareceu pela primeira vez na Convenção de Paris.

Outro princípio que foi incorporado ao ordenamento internacional pela Convenção de Paris foi o direito de sobrevoar o território aéreo de Estados signatários, presente no capítulo IV da convenção. Ao total, 37 países ratificaram a Convenção de Paris que permaneceu vigente até 1947, quando a Convenção de Chicago a derogou⁷⁰.

3.2.3 A norma

A Convenção de Chicago é o diploma adotado internacionalmente para o controle do tráfego de aeronaves civis tendo sido incorporada por mais de 190 países.

Antes do começo da Segunda Guerra Mundial, a aviação já estava mais madura, os aviões haviam se tornado meios de transporte mais acessíveis e confiáveis, usados para transporte de civis, entretanto, quando os conflitos da Segunda Grande Guerra começaram, os aviões de Estados inimigos eram alvo dos Estados que adotavam a política de atirar primeiro e perguntar depois, causando a perda da vida de muitas pessoas. Ao fim da guerra, uma nova convenção foi desenvolvida focada, principalmente, na proteção de aeronaves civis.

A Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago) tomou o lugar da sua antecessora, a Convenção de Paris, e regulamentou as bases da aviação civil no âmbito internacional. O conteúdo do primeiro artigo do texto legal foi

⁷⁰ ICAO. **Milestones in International Civil Aviation**, 2014. Disponível em: <https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/Milestones-in-International-Civil-Aviation.aspx>. Acesso em: 10 nov. 2020.

o princípio da soberania do espaço aéreo correspondente ao território nacional de um Estado, assim como na Convenção de Paris, reafirmando a importância do princípio⁷¹.

A Convenção ainda instituiu a Organização de Aviação Civil Internacional, a OACI, que busca garantir o desenvolvimento seguro da aviação civil mundial. A OACI elabora normas e princípios unificadores do transporte aéreo mundial, contando com três órgãos principais, que são a Assembleia, o Conselho e a Comissão de Navegação Aérea aos quais cabem a cada três anos se reunir para adotar diretrizes, aprovar emendas à Convenção de Chicago, aprovar orçamentos, dentre outras atribuições⁷².

A organização dissemina recomendações a serem adotadas quanto à aviação civil que promovam maior segurança e condena atos de violência contra aeronaves civis, tendo em conta o elemento humanitário, prezando para que seja assegurada a vida das pessoas a bordo.

A soberania do espaço aéreo importa no controle do Estado Soberano do trânsito em seu território de aeronaves e fundamenta a necessidade de prévia autorização para o trânsito de aeronaves em determinado território, entretanto, assim como no direito marítimo, o direito do ar também criou uma permissão genérica do direito de passagem inocente que, embora não desqualifique a soberania do território aéreo, a limita. A Convenção de Chicago, no seu artigo 3 *bis*, confere ao Estado em que se transita, o direito de interceptar aeronaves que atravessem seu território, dando ao Estado o direito de demandar o pouso.

O artigo 5º da Convenção de Chicago determina o direito de voos não regulares de transitarem, mesmo sem autorização, e de fazer escalas com fins não comerciais sem a necessidade de obter licença prévia. O mesmo artigo, entretanto, garante ao Estado onde ocorre o voo o direito de exigir a aterrissagem das aeronaves⁷³.

A essencial pergunta que William Hughes levanta, entretanto, é de quais seriam as

⁷¹ HUGHES, William J. Aerial Intrusions by Civil Airliners and the Use of Force. **Journal of Air Law and Commerce**, vol. 45, artigo 3. 1980, p. 2. Disponível em: <https://core.ac.uk/downloadpdf/147638638.pdf>. Acesso em: 17 set. 2020.

⁷² ANAC. **Organização da Aviação Civil Internacional**. 2016. Disponível em: https://www.anac.gov.br/A_Anac/internacional/organismosinternacionais/organizacao-da-aviacao-civil-internacional-oaci. Acesso em: 26 set. 2020.

⁷³ OACI. **Convention on International Civil Aviation**. 1 jan. 2006, p. 19. Disponível em: https://www.icao.int/publications/Documents/7300_cons.pdf. Acesso em: 21 ago. 2020.

consequências da violação do pedido de pouso que o Estado por onde a aeronave transita possa vir a fazer, qual o comportamento a ser adotado quando houver a ausência da permissão do Estado, a quais atitudes que o Ente violado fica autorizado em nome da proteção do seu território aéreo⁷⁴.

3.2.4 A adição do artigo 3 bis

A OACI desaprova o ataque a aeronaves civis, entendendo o ato como incompatível com os ideais preconizados na Convenção de Chicago. O artigo 3 bis da Convenção foi aprovado pela própria OACI em 1984 no contexto da guerra fria, o governo brasileiro fez o depósito de sua ratificação em 21 de janeiro de 1987⁷⁵, embora a norma só tenha começado a produzir efeitos em 1998, com a ratificação de Guiné e Cuba, tendo sido promulgado pelo Brasil pelo decreto nº 3.032 em 22 de abril de 1999⁷⁶.

O artigo indica algumas medidas a serem adotadas para que o direito de exigir o pouso de uma aeronave estrangeira possa ser exercido. O artigo 3 bis 'a' da Convenção sobre Aviação Civil Internacional determina de forma categórica que os Estados contratantes devem abdicar do uso de armas contra aeronaves civis e que em caso de interceptação, a vida dos passageiros não poderá ser posta em risco, entretanto, o artigo não se refere ao que poderá ser feito caso a aeronave estrangeira não obedeça ao comando de pouso.

A Corte Internacional de Justiça entende que esse princípio de natureza humanitária se trata de um princípio fundamental do Direito Internacional e, portanto, independe

⁷⁴ HUGHES, William J. Aerial Intrusions by Civil Airliners and the Use of Force. **Journal of Air Law and Commerce**, vol. 45, artigo 3. 1980, p. 3. Disponível em: <https://core.ac.uk/downloadpdf/147638638.pdf>. Acesso em: 17 set. 2020.

⁷⁵ UNITED NATIONS: Secretary-General of the International Civil Aviation Organization. *In: Protocol relating to an amendment to the Convention on International Civil Aviation (Article 3 bis)*. [S. l.], 25 out. 2000. Disponível em: <https://treaties.un.org/pages/showDetails.aspx?objid=080000028008eb82>. Acesso em: 8 jul. 2021.

⁷⁶ HARTZENBERG, Belinda. **The rights and obligations of a State under Article 3bis of the Chicago Convention pursuant to an intrusion of its sovereign air space by civilian aircraft (during peace times)**. Orientador: Prof. Dr. Stephan Hobe. 2019. 52 p. Dissertação (Mestrado) - Faculty of Law University of Pretoria, Pretória, Africa do Sul, 2019, p. 13. Disponível em: https://repository.up.ac.za/bitstream/handle/2263/76854/Hartzenberg_Right_2019.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em: 8 jul. 2021. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D3032.htm

das políticas adotadas pela OACI, tendo força própria⁷⁷, entretanto a própria Corte, entende possível que, em algumas situações excepcionais, exista a necessidade de que um Estado adote medidas mais drásticas em defesa da segurança de seu território como será visto adiante, portanto, a doutrina vêm dando interpretações mais ampliativas ao artigo 3 *bis*, apresentando uma resposta ao problema da não complacência da aeronave invasora a ordem de pouso.

O artigo 3 *bis*, parágrafo 'b' da Convenção demanda dois critérios para interceptar uma aeronave e exigir o seu pouso. O parágrafo 'b' requer que a aeronave esteja voando sobre o território sem permissão e que o Estado tenha fundadas suspeitas para concluir que a aeronave não está sendo usada para fins coerentes como o que dita a Convenção de Chicago⁷⁸.

Entretanto, o princípio da proteção à aeronave civil não pode ser absoluto. Segundo Maj Anne de Luca, um Estado pode fundar um ataque em dois princípios da Carta das Nações Unidas: o da legítima defesa; e o princípio da ameaça à segurança pública internacional. A autora entende que o artigo 3 *bis* se refere ao artigo 51 da Carta da Nações Unidas que dita que nada obsta o direito inerente individual ou coletivo ao exercício da legítima defesa, podendo serem tomadas as medidas necessárias contra um ataque armado⁷⁹.

Além do parágrafo 'b' que parece sugerir critérios para interceptar uma aeronave, como anteriormente mencionado, os parágrafos 'c' e 'd' do artigo frisam a importância das aeronaves que transitam em território aéreo de países alheios em respeitar ordem de pouso e que os Estados signatários tomem as medidas necessárias para evitar que aeronaves civis registradas em seu País operem de

⁷⁷ DE LUCA, Maj Anne. **Using the Air Force against Civil Aircraft**. ASPJ Africa & Francophonie. 2012, p. 3. Disponível em: https://www.airuniversity.af.edu/Portals/10/ASPJ_French/journals_E/Volume03_Issue-3/deLuca_e.pdf. Acesso em: 17 de set. 2020.

⁷⁸ ENGVERS, Alexander. **The Principle of Sovereignty in the Air**: To what extent can it be upheld against aerial intruders? 2001. Tese. (Mestrado em Direito Aereo) – Faculdade de Direito, Universidade de Lund – LU, Suécia. Orientador: Prof. Lars-Göran Malmberg, p. 43. Disponível em: <https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=1557232&fileId=1564253#:~:text=The%20sovereignty%20of%20the%20air,seen%20and%20treated%20as%20intruders.&text=The%20general%20rule%20is%20that,on%20civil%20or%20state%20aircraft>. Acesso em: 18 de set. 2020.

⁷⁹ DE LUCA, Maj Anne. **Using the Air Force against Civil Aircraft**. ASPJ Africa & Francophonie. 2012, p. 6. Disponível em: https://www.airuniversity.af.edu/Portals/10/ASPJ_French/journals_E/Volume03_Issue-3/deLuca_e.pdf. Acesso em: 17 de set. 2020.

forma não compatível com o fim da Convenção⁸⁰.

A convenção de Chicago é um instrumento de *hard law*, ou seja, é vinculante, devendo ser respeitada e adotada da forma em que seu texto determina.

O artigo 3 *bis* 'a' é preciso quando a vedação do uso da força, como se ver a seguir:

Os Estados Contratantes reconhecem que todo Estado deve abster-se de recorrer ao uso de armas contra aeronaves civis em vôo e que, em caso de interceptação, a vida das pessoas a bordo e a segurança das aeronaves não devem ser colocadas em perigo. Não se deve interpretar que a presente disposição modifica, de modo algum, os direitos e as obrigações dos Estados, em virtude da Carta das Nações Unidas. (grifei)⁸¹

3.3 A LEI DO ABATE NO BRASIL

Neste tópico será analisado o contexto que levou à adoção da medida de destruição de aeronave civil no ordenamento brasileiro, seguindo com a análise da prerrogativa em si e do protocolo a ser seguido para que o Estado possa recorrer ao abate de uma aeronave.

3.3.1 Histórico

Desde de 1860, com a descoberta do princípio ativo da folha da coca, a América Latina passou a ser alvo de controle e combate às drogas.

Com o Proibicionismo, que teve início no século XX, que começou com a proibição ao álcool e se estendeu a outros psicoativos, a produção clandestina na América Latina cresceu sob a escora do crime organizado⁸². A indústria da cocaína passou a

⁸⁰ OACI. **Convention on International Civil Aviation**. 1 jan. 2006. Disponível em: https://www.icao.int/publications/Documents/7300_cons.pdf. Acesso em: 21 ago. 2020.

⁸¹ PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Decreto nº 3.032, de 22 de abril de 1999. Promulga o Protocolo Relativo a uma Emenda à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluído em Montreal, em 10 de maio de 1984. **Protocolo Relativo a uma Emenda à Convenção sobre Aviação Civil Internacional**, Brasília, 22 abr. 1999. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D3032.htm. Acesso em: 6 jul. 2021.

⁸² Rodrigues, Thiago. **Narcotráfico e militarização nas Américas**: vício de guerra. Contexto Internacional. 2012, v. 34, n. 1, p. 11-12. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0102->

ser chamada de “peste branca” e nos anos 60 as pressões Norte Americanas aumentaram. O então Presidente dos Estados Unidos, Richard Nixon, instituiu a operação *intercept* com o fechamento das fronteiras com o México e deu início à primeira guerra às drogas em 1969⁸³.

A formalização da Primeira Guerra às Drogas aconteceu em 1971, quando Nixon anunciou ao congresso que o vício em drogas havia assumido a proporção de estado de emergência nacional, declarando o consumo abusivo de drogas como inimigo número um do País e transformando essa guerra em lei em 1972. Isso pois o narcotráfico era tido como um fator que representava perigo à soberania americana⁸⁴.

O *Foreign Assistance Act*⁸⁵ Norte Americano se transformou em instrumento de ataque aos Estados que não cooperassem com o combate às drogas, na medida em que instituiu a suspensão do auxílio econômico aos Países que não fossem colaborativos.

Em 1992, os Estados Unidos instituíram uma lei que determinava que o estrangeiro que cometesse crime previsto em lei norte americana, poderá ser condenado pelos tribunais estadunidenses, podendo ser submetido à sua jurisdição mesmo que fossem levados ao País contra a sua vontade.

A atenção da guerra antidrogas demorou a se voltar para o Brasil. Nos anos 70, sabia-se que o País não era grande produtor e nem consumidor das substâncias, mas funcionava como rota de transporte. No Brasil os programas de combate às drogas tinham poucos recursos e boa parte do financiamento que tinham decorria de acordos com os Estados Unidos ou do apoio da ONU.

O governo Reagan tinha por interesse adotar o multilateralismo em sua estratégia bélica de confronto às drogas, esse foi um dos motivos que levou a OEA a adotar o tema como parte de sua pauta nos anos 80. Essa abordagem pautada no

85292012000100001. Acesso em: 16 jun. 2021.

⁸³ DA SILVA, Luiza Lopes. **A QUESTÃO DAS DROGAS NAS RELAÇÕES INTERNACIONAIS**: Uma perspectiva brasileira. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2013. p. 159-165. Disponível em: [http://funag.gov.br/biblioteca/download/1028-](http://funag.gov.br/biblioteca/download/1028-Questao_das_Drogas_nas_Relacoes_Internacionais_A.pdf)

[Questao_das_Drogas_nas_Relacoes_Internacionais_A.pdf](http://funag.gov.br/biblioteca/download/1028-Questao_das_Drogas_nas_Relacoes_Internacionais_A.pdf). Acesso em: 16 jun. 2021.

⁸⁴ VULLIAMY, Ed. Nixon's 'war on drugs' began 40 years ago, and the battle is still raging. **The Guardian**, [S. l.], 24 jul. 2011. Disponível em: <https://www.theguardian.com/society/2011/jul/24/war-on-drugs-40-years>. Acesso em: 14 jun. 2021.

⁸⁵ Lei de Assistência ao Exterior

multilateralismo, surge com o reconhecimento das limitações enfrentadas pela abordagem unilateral e impositiva que tinham os Estados Unidos, o País percebeu ser mais interessante convencer os seus vizinhos de continente do problema que representavam as drogas e conseguir seu apoio de forma mais ativa. Esse cooperativismo foi reforçado pela revitalização da OEA no fim dos anos 80⁸⁶ com o retrocesso dos governos ditatoriais em boa parte dos países americanos⁸⁷.

Este contexto propiciou a assinatura da Declaração de Quito contra o Tráfico de Drogas que pleiteava que se considerasse o tráfico de drogas como um crime contra a humanidade⁸⁸.

O departamento de defesa dos Estados Unidos, em 1989, ficou encarregado pela execução das políticas antidrogas, ele era responsável pelo controle das fronteiras nacionais, demandando grande envolvimento de militares. No início dos governos de Ronald Reagan e George H. W. Bush, ainda havia um foco no controle de fronteira, entretanto, essa estratégia teve de ser adaptada à nova realidade do trânsito de drogas que vinha se modernizando. Mecanismos de monitoramento e rastreamento de embarcações e aeronaves foram aprimorados e usados no controle do tráfico, forçando constantes avanços dos traficantes que focavam em mecanismos de ocultação⁸⁹.

Em 1990 as forças armadas instituíram um programa de monitoramento aéreo, o *Support Justice*, que coletava informações a serem usadas pelo Peru em missões de interceptação.

Com o governo de Bill Clinton, em 1995, o foco mudou. Os EUA voltaram sua atenção aos países produtores, buscando interromper a produção e a distribuição de

⁸⁶ DA SILVA, Luiza Lopes. **A QUESTÃO DAS DROGAS NAS RELAÇÕES INTERNACIONAIS**: Uma perspectiva brasileira. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2013. p. 211. Disponível em: http://funag.gov.br/biblioteca/download/1028-Questao_das_Drogas_nas_Relacoes_Internacionais_A.pdf. Acesso em: 16 jun. 2021.

⁸⁷ A Revitalização da OEA. **Embaixada e Consulados dos EUA no Brasil**, Washington, D.C. 17 jan 2020. Disponível em: <https://br.usembassy.gov/the-oas-revival/>. Acesso em: 14 jun. 2021.

⁸⁸ DA SILVA, Luiza Lopes. **A QUESTÃO DAS DROGAS NAS RELAÇÕES INTERNACIONAIS**: Uma perspectiva brasileira. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2013. p. 212. Disponível em: http://funag.gov.br/biblioteca/download/1028-Questao_das_Drogas_nas_Relacoes_Internacionais_A.pdf. Acesso em: 16 jun. 2021.

⁸⁹ FEITOSA, Gustavo Raposo Pereira; PINHEIRO, José Augusto de Oliveira. Lei do Abate, guerra às drogas e defesa nacional. **Revista Brasileira de Política Internacional**, Brasília, ano 2012, v. 55, ed. 1, p. 66-92, 2012, p. 72-73. Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=35823357005>. Acesso em: 11 jun. 2021.

forma mais precoce, logo nas primeiras etapas de distribuição⁹⁰.

A atuação mais ativa do Brasil na luta contra as drogas teve início em 1986, com o governo de José Sarney, ano em que ocorreu no Brasil a Primeira Conferência Especializada Interamericana sobre Drogas, mas esse posicionamento atuante durou pouco.

Quando em 1990, o governo de Fernando Collor deu fim ao Conselho Federal de Entorpecentes (CONFEN), houve uma grande pressão por parte da Comissão Interamericana para o Controle do Abuso de Drogas (CICAD) e dos EUA para que o órgão voltasse a funcionar, o que acabou por ocorrer. Em 1992, a CICAD requereu que a CONFEN, recém reativada, elaborasse um Plano Mestre para o combate do uso de Drogas, tendo promovido um seminário no País para que fosse adotada estratégia para o fornecimento de insumos destinado ao sistema antidrogas no Brasil para o período entre 1993 e 1998⁹¹.

A influência da CICAD foi crescente, e a questão das drogas foi incorporada à agenda das cúpulas hemisféricas.

Os Estados Unidos vinham reiteradamente adotando uma postura extremamente intervencionista e, no fim de 1995, novamente propuseram a “Estratégia Hemisférica Antidrogas”, entretanto, o documento não era bem visto por vários Países devido ao caráter vinculante e em razão de preocupações com Princípios de direito internacional como princípios da soberania nacional, da integridade territorial e da não intervenção nos assuntos internos dos Estados. Quanto a isso, a OEA e a Missão do Brasil se juntaram para elaborar um novo texto mais cuidadoso com esses tópicos de extrema importância. Esse texto alternativo acabou por ser juntado ao texto original, tendo sido aprovado em 1996⁹².

Em 1993 e 1994, o Peru e a Colômbia adotaram normas de autorização de destruição de aeronaves civis em voo. O que acontece é que os dois Países enfrentavam problemas de produção de cocaína pois em seu território, principalmente na área amazônica, onde existem condições ideais para a produção

⁹⁰ *Ibidem*, p. 73

⁹¹ DA SILVA, Luiza Lopes. **A QUESTÃO DAS DROGAS NAS RELAÇÕES INTERNACIONAIS**: Uma perspectiva brasileira. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2013. p. 228-229. Disponível em: http://funag.gov.br/biblioteca/download/1028-Questao_das_Drogas_nas_Relacoes_Internacionais_A.pdf. Acesso em: 16 jun. 2021.

⁹² *Ibidem*, p. 229-233

da droga. O Brasil acabou por se tornar um candidato perfeito para adoção de lei similar, não porque possuía ambiente adequado para a produção, pois a área da floresta brasileira não possuía as mesmas características que tornavam ideal a produção no terreno peruano e colombiano, mas a Amazônia brasileira se tornou uma importante área de tráfego, inclusive de pequenas aeronaves de transporte⁹³.

Em 1998, foi aprovada a lei 9.614 que alterou o Código Brasileiro de Aeronáutica para acrescentar os parágrafos 2º e 3º ao artigo 303 do Código, adotando assim, a chamada “lei do abate”⁹⁴. Oficialmente as justificativas para a implementação da lei foram a de necessidade de impedimento de uso de aeronaves para a prática de atos hostis ou atentatórias contra à segurança pública e a soberania do espaço aéreo brasileiro e a legitimidade de realização da defesa aérea do território nacional⁹⁵. Entretanto, ante à inexistência de parâmetros aptos a disciplinar a medida de abate, a mudança só passou a produzir efeitos em 2004, com a adoção de um regulamento instituído pelo decreto número 5.144 de 2004⁹⁶. Interessante observar que após os ataques terroristas de 11 de setembro de 2001, os Estados Unidos encontraram um motivo para justificar uma maior intervenção na América Latina. O sucesso da cooperação americana com a Colômbia e o Peru, Países que já possuíam uma política de abate de aeronaves suspeitas de tráfico, no controle do tráfego de aeronaves suspeitas acabou por deslocar a tramitação para outros Países vizinhos, dentre eles o Brasil⁹⁷.

No Brasil, quando o Projeto de Lei n. 1.229, de 1995, que propunha a adoção da lei

⁹³ FEITOSA, Gustavo Raposo Pereira; PINHEIRO, José Augusto de Oliveira. Lei do Abate, guerra às drogas e defesa nacional. **Revista Brasileira de Política Internacional**, Brasília, ano 2012, v. 55, ed. 1, p. 66-92, 2012, p. 73-75. Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=35823357005>. Acesso em: 11 jun. 2021.

⁹⁴ PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Lei nº 9.614, de 5 de março de 1998**. Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para incluir hipótese destruição de aeronave. [S. l.], 5 mar. 1998. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9614.htm. Acesso em: 22 maio 2021.

⁹⁵ CAMARA DOS DEPUTADOS. **Projeto de Lei nº 1.229/95**. [S. l.], 30 nov. 1995, p. 9. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=1B7ABCEB4693D6F664432F8B4E5BBB6A.proposicoesWebExterno2?codteor=1133342&filename=Dossie+-PL+1229/1995. Acesso em: 6 jun. 2021.

⁹⁶ PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Decreto nº 5.144, de 16 de julho de 2004**. Regulamenta os §§ 1º, 2º e 3º do art. 303 da Lei no 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, no que concerne às aeronaves hostis ou suspeitas de tráfico de substâncias entorpecentes e drogas afins. Brasília, 16 jul. 2004. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5144.htm. Acesso em: 13 jun. 2021.

⁹⁷ FEITOSA, Gustavo Raposo Pereira; PINHEIRO, José Augusto de Oliveira. Lei do Abate, guerra às drogas e defesa nacional. **Revista Brasileira de Política Internacional**, Brasília, ano 2012, v. 55, ed. 1, p. 66-92, 2012, p. 73-78. Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=35823357005>. Acesso em: 11 jun. 2021.

do abate, entrou em pauta para que fosse apreciado, o deputado Fernando Gabeira fez o seguinte pronunciamento relacionando a adoção da medida com a proteção do interesse norte americano:

Sr. Presidente, Sr^ªs e Srs. Deputados, ontem fomos derrotados aqui por 320 votos contra cinco. Mandava a sensatez que eu não viesse mais à tribuna falar sobre o tema, mas estou vendo tanto a esquerda brasileira, tão imbuída de seus princípios humanitários, como a direita brasileira, tão imbuída dos seus princípios de livre comércio, decretarem a pena de morte para contrabandistas e para traficantes de drogas a partir de uma análise perversa, oriunda dos Estados Unidos. Com o fim da Guerra Fria, os Estados Unidos declararam que a nova guerra seria contra a droga e determinaram que o papel do Brasil seria interceptar os aviões que saíssem da América Latina em direção àquele país. Na verdade, o Congresso brasileiro, incapaz de defender o nariz das crianças que cheiram cola no Brasil, mete-se agora numa aventura bélica, para defender o nariz dos norte-americanos que cheiram cocaína. [...] Portanto, o Congresso brasileiro, que nos derrotou ontem por 320 votos a cinco, está para colocar o Brasil no primeiro passo da guerra contra as drogas, de iniciar uma escalada sangrenta que não nos interessa, porque não é esse o caminho. [...] Portanto, o Congresso brasileiro está dando um passo errado. Errado pela direita, que percebeu o absurdo que foi a derrubada do avião em Cuba, e errado pela esquerda, que trai os seus ideais em nome de uma segurança nacional absurda. Quem se lembra, na nossa vida de adulto, de um incidente aéreo no Brasil que tenha terminado com a derrubada de um avião? Ninguém. Isso é uma balela, isso é história dos americanos para entrarmos numa guerra defendendo os seus interesses⁹⁸.

A lei foi aprovada, instituindo o texto legal responsável por permitir o abate de aeronaves civis no ordenamento brasileiro.

3.3.2 A norma

O dispositivo que introduziu a lei do abate foi a Lei nº 9.614 de 5 de março de 1998,

⁹⁸ CAMARA DOS DEPUTADOS. **Projeto de Lei nº1.229/95**. [S. l.], 30 nov. 1995, p. 90-91. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=1B7ABCEB4693D6F664432F8B4E5BBB6A.proposicoesWebExterno2?codteor=1133342&filename=Dossie+-PL+1229/1995. Acesso em: 6 jun. 2021.

inserindo o parágrafo 2º ao artigo 303 do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), que dita que “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” (*grifei*). Entretanto, a medida de destruição carecia de regulamentação a fim de que fosse executável.

Em 2003, o Projeto de Lei nº 1.219/2003 foi apresentado visando revogar a Lei nº 9.614 de 5 de março de 1998 que havia aprovado a medida de uso da força contra aeronaves civis⁹⁹, contudo, o projeto foi retirado de tramitação pelo próprio deputado que o havia apresentado¹⁰⁰ após o parecer negativo da Comissão de Viação e Transportes e da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional¹⁰¹.

A regulamentação necessária só foi efetivamente incorporada ao ordenamento com a implementação do Regulamento instituído pelo Decreto 5.144/04.

No primeiro artigo do referido decreto, há a menção ao objeto da medida de destruição, qual seja, as “aeronaves hostis ou suspeitas de tráfico de substâncias entorpecentes e drogas afins”. A definição de aeronaves hostis é dada pelo art. 303, *caput* e §2, do CBA, como sendo aquelas que se recusem a obedecer aos meios coercitivos legalmente previstos de detenção de aeronave.

Além da aeronave hostil, há a suspeita de tráfico de drogas, nesse caso, a definição do que torna uma aeronave suspeita de tráfico é dada pelo próprio Decreto 5.144/04. O artigo 2º do decreto define a aeronave suspeita de tráfico como sendo aquela que, oriunda de regiões reconhecidas como de produção ou distribuição de drogas ilícitas, adentra o território brasileiro sem Plano de Voo aprovado ou aquela que omitir informações necessárias para a sua identificação ou não cumprir determinações de órgãos de controle de tráfego aéreo e estiver em rota que se

⁹⁹ DEPUTADO ÁTILA LINS. **Projeto de Lei nº 1.219/2003**. [S. l.], 2003. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=node01qqqfbrphpws11mytujc04sbvr986279.node0?codteor=138762&filename=PL+1219/2003. Acesso em: 9 maio 2021.

¹⁰⁰ MESA DA CÂMARA DOS DEPUTADOS. DIÁRIO. **DIÁRIO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS**: Biênio 2005/2006, Brasília, ano 2005, 9 jul. 2005, p. 90. Disponível em: <http://imagem.camara.gov.br/Imagem/d/pdf/DCD09JUL2005.pdf#page=90>. Acesso em: 16 maio 2021.

¹⁰¹ DEPUTADO ÁTILA LINS. **Projeto de Lei nº 1.219/2003**. [S. l.], 2003. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=node01qqqfbrphpws11mytujc04sbvr986279.node0?codteor=138762&filename=PL+1219/2003. Acesso em: 9 maio 2021.

presume ser usada para o tráfico de drogas¹⁰².

Entretanto, o artigo 4º do decreto regulamentador exclui a aeronave hostil, restringido a medida de destruição à aeronave suspeita de tráfico. A exclusão foi proposital, todo o decreto limita a aplicação da medida de destruição à aeronave traficante. José Viegas, Ministro da Defesa, a época da assinatura do Decreto, afirmou que, por se restringir a hipóteses de suspeita de tráfico de drogas e apenas nos casos em que a aeronave descumpra nove procedimentos da Força Aérea Brasileira (FAB), não se trataria de hipótese de condenação de morte sem julgamento prévio pois se trata de hipótese de resistência à prisão, comparando a medida a de um policial armado contra um “delinquente” na rua que desafia a ordem pública¹⁰³.

Quanto aos meios coercitivos legalmente previstos, são divididos em quatro categorias a serem aplicadas de forma progressiva, como disposto no art. 3º do Decreto 5.144/04, quais sejam: averiguação, buscando identificar ou vigiar o comportamento de uma aeronave, questionando-a através dos métodos de comunicação de conhecimento obrigatório de aeronavegantes; intervenção, determinando uma mudança de rota para que a aeronave interceptada pouse em local determinado visando o controle em terra; persuasão, com o disparo de tiros de aviso para que obedeça às normas transmitidas; e destruição¹⁰⁴.

¹⁰² PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Decreto nº 5.144, de 16 de julho de 2004**. Regulamenta os §§ 1º, 2º e 3º do art. 303 da Lei no 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, no que concerne às aeronaves hostis ou suspeitas de tráfico de substâncias entorpecentes e drogas afins. Brasília, 16 jul. 2004. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5144.htm. Acesso em: 13 jun. 2021.

¹⁰³ CUCOLO, Eduardo. Ministro compara Lei do Abate de aviões à prisão de delinqüentes. **Folha Online**, Brasília, 20 jul. 2004. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/folha/brasil/ult96u62562.shtml>. Acesso em: 23 de jun. 2021.

¹⁰⁴ PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Decreto nº 5.144, de 16 de julho de 2004**. Regulamenta os §§ 1º, 2º e 3º do art. 303 da Lei no 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, no que concerne às aeronaves hostis ou suspeitas de tráfico de substâncias entorpecentes e drogas afins. Brasília, 16 jul. 2004. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5144.htm. Acesso em: 13 jun. 2021.

4 A COMPATIBILIDADE DA LEI DO ABATE COM O ORDENAMENTO INTERNACIONAL

Este capítulo se presta a avaliar a efetiva compatibilidade da lei do abate com a norma de direito internacional, para tanto, serão avaliadas normas de outros países que possuem previsão semelhante à do ordenamento brasileiro, visando abranger de que forma esses ordenamentos entendem ou entendiam ser possível o uso da força contra aeronaves civis. Serão avaliados, também, de que forma essa medida extrema ocorreu e vêm ocorrendo através do estudo de precedentes. Por fim, será apreciado o posicionamento de parte da doutrina quanto ao assunto, de forma a juntar opiniões positivas e negativas para que sejam comparados os posicionamentos e argumentos.

4.1 LEIS DE ABATE DE AERONAVES CIVIS EM OUTROS PAÍSES

O Brasil não é o único País que conta com uma lei que reconhece a possibilidade do uso de força contra aeronaves civis. Antes da criação da lei Brasileira, Peru e Colômbia já contavam com normas similares, na verdade, a maioria dos Países da América Latina têm previsões legais dessa natureza¹⁰⁵. A Venezuela e a Bolívia são outros dois exemplos de Estados que aprovaram a lei afirmando a medida de abate de aeronave civil.

Alguns outros Estados já se posicionaram de forma favorável ao abate de aeronaves civis quando puserem em risco a segurança pública local, notadamente, os Estados Unidos, no governo de Bush, se mostraram decididos a optar pelo abate de uma

¹⁰⁵ LOS SIETE PAÍSES DE LATINOAMÉRICA QUE PERMITEN EL DERRIBO DE AVIONES. La Voz, Córdoba, 20 jan. 2016. Disponível em: <https://www.lavoz.com.ar/politica/los-siete-paises-de-latinoamerica-que-permiten-el-derribo-de-aviones/>. Acesso em: 26 jun. 2021;
EL PODER EJECUTIVO REGLAMENTÓ LA DENOMINADA «LEY DE DERRIBO», SOBRE LA PROTECCIÓN DEL ESPACIO AÉREO URUGUAYO. Ministerio da Defesa Nacional, Montevideo, 4, dez. 2020. Disponível em: <https://www.gub.uy/ministerio-defensa-nacional/comunicacion/noticias/poder-ejecutivo-reglamento-denominada-ley-derribo-sobre-proteccion-del>. Acesso em: 26 jun. 2021;
PODER EJECUTIVO NACIONAL. **Decreto nº 1054/2018, de 15 de novembro de 2018**. DECTO-2018-1054-APN-PTE - Decreto N° 228/2016. Modificación. [S. /], 15 nov. 2018. Disponível em: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-1054-2018-316449/texto>. Acesso em: 26 jun. 2021.

aeronave que possa pôr em risco a segurança da América¹⁰⁶.

Fora da América Latina, a Alemanha também já teve uma lei que regulava essa prerrogativa, entretanto, a lei alemã já foi julgada inconstitucional pelo Tribunal Constitucional Federal Alemão.

Como será visto a seguir, as normas da América Latina e da Alemanha, são bastante distintas, enquanto as normas dos países latino são fortemente voltadas ao controle do tráfico de ilícitos, a versão alemã era pautada na possibilidade de defesa em caso de ataque terrorista.

4.1.1 Peru

Embora o Peru tenha adotado uma norma que regulamentou o abate de aeronaves civil em 1994, em 2001, essa medida foi suspensa em razão de uma tragédia que resultou na morte de uma mulher americana e sua filha de 7 meses, onde o avião foi abatido por suspeita de tráfico de drogas¹⁰⁷.

Entretanto, em 29 de agosto de 2015, a lei peruana número 30.339, reinstituíu a prerrogativa. O presidente da Comissão de Defesa do Congresso no Peru afirmou que o governo do Estado gasta mais de 3 bilhões de reais por ano com a destruição de aeródromos clandestinos, ele entende que essa quantia seria mais bem utilizada para o suporte das forças armadas. Alega também que num período de quatro meses foram detectados 222 voos irregulares no País e que cada uma dessas aeronaves faz o transporte de 350 quilos de drogas¹⁰⁸.

A nova lei peruana prevê um protocolo a ser seguido para que uma aeronave seja reconhecida como hostil e, uma vez reconhecida, há um novo protocolo para a

¹⁰⁶ ARMSTROG, Andrea; REISEMAN, Michael. **The past and future of the claim of preemptive self-defense.** 2006, p. 537. Disponível em: https://digitalcommons.law.yale.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1998&context=fss_papers. Acesso em: 10 nov. 2020

¹⁰⁷ FEITOSA, Gustavo Raposo Pereira; PINHEIRO, José Augusto de Oliveira. Lei do Abate, guerra às drogas e defesa nacional. **Revista Brasileira de Política Internacional**, Brasília, ano 2012, v. 55, ed. 1, p. 66-92, 2012, p. 72-73. Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=35823357005>. Acesso em: 11 jun. 2021.

¹⁰⁸ PERU SANCIONA LEI QUE AUTORIZA DERRUBAR AVIÕES DO TRÁFICO. **Terra**, [S.l.], 29 ago. 2015. Disponível em: <https://www.terra.com.br/noticias/mundo/america-latina/governo-peruano-sanciona-lei-que-autoriza-derrubar-avioes-do-traffic,8b35a7eb062c50c3b2743aae0e1c49bct43rRCRD.html>. Acesso em: 27 jun 2020.

aplicação do uso da força contra a aeronave

A lei número 30.339 em seu artigo 5.1 define como ato hostil: a invasão de espaço aéreo com finalidade ilícita, a ameaça a instalações estratégicas do País, à população, aos serviços públicos essenciais, polícia e forças armadas, contra aeronave que a intercepte ou o desrespeito de ordens dadas pela aeronave interceptadora.

O artigo 5.2 aborda alguns atos a serem considerados hostis. A lista do artigo é longa, contando com 15 alíneas descritiva de situações a serem interpretadas como ato hostil, dentre elas, destacam-se as seguintes:

- i) Aeronave para a qual há evidência ou suspeita razoável de que está sendo usada com a finalidade de causar morte, ferimentos graves a pessoas ou danos graves à propriedade ou o meio ambiente; j) Aeronave para a qual há evidência ou suspeita razoável de que está sendo usada pela prática do crime de tráfico ilícito de drogas. (tradução nossa)¹⁰⁹.

Artigo 6.1 e 6.2 determinam que a aeronave que se enquadre em alguma das disposições do artigo 5º, aplicadas as medidas de persuasão com descumprimento, a aeronave poderá ser considerada hostil. Artigo 6.4 rege que, uma vez declarada hostil, a tripulação da aeronave interceptadora alertará à da interceptada que ela foi categorizada como hostil, podendo ser neutralizada¹¹⁰.

4.1.2 Colômbia

Embora na Colômbia tenha sido estabelecido um procedimento para o abate de aeronaves civis em 1993, através de um ato do Conselho de Segurança, ainda não foi estabelecida uma lei para regular a prerrogativa¹¹¹.

¹⁰⁹ i) *Aeronave respecto de la cual exista evidencia o sospecha razonable de que esté siendo utilizada con el propósito de causar la muerte, lesiones graves a las personas, o daños graves a los bienes o al medio ambiente;* j) *Aeronave respecto de la cual exista evidencia o sospecha razonable de que esté siendo utilizada para la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas.*

¹¹⁰ EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA. **Lei nº 30339, de 29 de agosto de 2015.** LEY DE CONTROL, VIGILANCIA Y DEFENSA DEL ESPACIO AÉREO NACIONAL. Lima, 29 ago. 2015. Disponível em: <https://www.adaalegreconsultores.com.pe/leyes/ley192.pdf>. Acesso em: 7 jun. 2021.

¹¹¹ LOS SIETE PAÍSES DE LATINOAMÉRICA QUE PERMITEN EL DERRIBO DE AVIONES. La Voz, Córdoba, 20 jan. 2016. Disponível em: <https://www.lavoz.com.ar/politica/los-siete-paises-de-latinoamerica-que-permiten-el-derribo-de-aviones/>. Acesso em: 26 jun. 2021

O Procedimento aeronáutico da Colômbia regula o procedimento a ser tomado em caso de interceptação de aeronaves. Ironicamente, pouco antes de tratar do abate de aeronaves civis, o documento destaca em nota o acordo feito em 10 de maio de 1984 quanto ao artigo 3 *bis* da Convenção de Chicago. A nota ressalva que houve o reconhecimento unânime de que os Estados membros da Convenção de Chicago deveriam se abster do uso de armas contra aeronaves civis em voo¹¹².

As medidas de imobilização ou neutralização, são aplicáveis a aeronaves hostis, e, para se categorizar a conduta como atitude hostil, o documento traz a violação do espaço aéreo com fins presumidamente ilegais ou a indicação de ameaça às instalações estratégicas ou governamentais do País, à população, serviços públicos essenciais, recursos, força pública ou contra aeronave que a intercepte ou o desrespeito de ordens dadas pela aeronave interceptadora. O documento ainda rege que a aeronave considerada hostil obriga a medida de uso da força de forma a evitar ou minimizar a ameaça.

Em uma tentativa de compatibilizar a norma local que permite o abate de aeronaves, com a internacional que veda o uso de força contra aeronaves civis, o documento colombiano afirma que uma aeronave hostil não será considerada civil¹¹³.

4.1.3 Alemanha

Após os ataques terroristas de 11 de setembro, começou na Alemanha um processo de criação de novas leis de segurança. A lei de segurança aérea (Luftsicherheitsgesetz) surgiu em 2004, dentro do contexto de preocupação com possíveis ataques terroristas e de aumento dos níveis de segurança¹¹⁴.

A lei de abate de aeronaves alemã foi introduzida no artigo 14, parágrafos 3º e 4º da

¹¹² UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL (Colômbia). R A C 5. REGLAMENTO DEL AIRE. TABLA DE CONTENIDO. **REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA**, [S. l.], 17 mar. 2010, p. 75. Disponível em: <https://www.aerocivil.gov.co/normatividad/RAC%20MARZ%2020%20de%202014/RAC%20%205%20-%20Reglamento%20del%20Aire.pdf>. Acesso em: 18 jun. 2021.

¹¹³ *Ibidem*, p. 78

¹¹⁴ Oliver Lepsius. **Human Dignity and the Downing of Aircraft**: The German Federal Constitutional Court Strikes Down a Prominent Anti-terrorism Provision in the New Air-transport Security Act, p. 1-2

lei de segurança aérea¹¹⁵. Tendo entrado em vigor em 11 de janeiro de 2005 e sido declarada inconstitucional em fevereiro de 2006, a lei teve uma vida curta, além de destoar das demais leis referidas também quanto à sua origem e objeto.

O texto legal do antigo parágrafo 3º definia que o uso de armas contra aeronave civil só seria possível se, com base nas circunstâncias, fosse possível presumir que a aeronave seria usada contra vidas humanas e é o único meio de evitar o ataque resultante na perda de vidas, fosse o abate¹¹⁶.

O artigo 14 da lei alemã de defesa aérea é destinado a definir medidas operacionais aptas à proteção do estado alemão. O parágrafo segundo do artigo, ainda hoje vigente, impõe que, dentre as várias medidas possíveis, a que deverá ser adotada será a que causará o menor impacto sobre o indivíduo e a sociedade como um todo. A medida só poderá ser executada na medida e durante o tempo em que for necessária, não podendo causar mal maior do que o seu efetivo benefício¹¹⁷.

A intenção do diploma era a de garantir a possibilidade da adoção de contramedidas apropriadas em caso de sequestro de aeronave por terroristas com a inclusão da medida de abate em casos extremos.

O diploma foi, entretanto, julgado inconstitucional em 2006 pelo Tribunal Constitucional Federal Alemão (Bundesverfassungsgericht), dentre outros motivos, em razão de violar o direito fundamental à vida e à dignidade humana.

O autor alega que a decisão da corte alemã não explorou alguns argumentos e fundamentos legais favoráveis à lei de abate de aeronaves do País. Ele afirma que o direito à vida poderia ser um argumento favorável quando o Estado se vincula a salvar a vida das vítimas em terra. O estado de emergência em questão deve fazer levar em conta a ponderação na escolha do menor mal¹¹⁸. Outro argumento

¹¹⁵ LEITSÄTZE ZUM URTEIL DES ERSTEN SENATS VOM 15. FEBRUAR 2006. Bundesverfassungsgericht, Düsseldorf, 15 fev. 2006, p. 5-6. Disponível em: https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Entscheidungen/DE/2006/02/rs20060215_1bv_r035705.html. Acesso em: 22 jun. 2021.

¹¹⁶ Texto original do art.14 (3): “Die unmittelbare Einwirkung mit Waffengewalt ist nur zulässig, wenn nach den Umständen davon auszugehen ist, dass das Luftfahrzeug gegen das Leben von Menschen eingesetzt werden soll, und sie das einzige Mittel zur Abwehr dieser gegenwärtigen Gefahr ist”.

¹¹⁷ Texto original do art.14 (2) “Von mehreren möglichen Maßnahmen ist diejenige auszuwählen, die den Einzelnen und die Allgemeinheit voraussichtlich am wenigsten beeinträchtigt. Die Maßnahme darf nur so lange und so weit durchgeführt werden, wie ihr Zweck es erfordert. Sie darf nicht zu einem Nachteil führen, der zu dem erstrebten Erfolg erkennbar außer Verhältnis steht”

¹¹⁸ LEPSIUS, Oliver. **Human Dignity and the Downing of Aircraft: The German Federal Constitutional Court Strikes Down a Prominent Anti-terrorism Provision in the New Air-transport**

favorável basicamente esquecido pela Corte Alemã na visão do autor foi o do dever de proteção. Ele reclama que a única menção ao dever foi a de que ele não seria aplicável ao caso¹¹⁹.

4.2 PRECEDENTES

Infelizmente a temática não é puramente teórica e vários dos precedentes internacionais de abate a aeronaves civis trouxeram à tona a discussão quanto à legalidade ou ilegalidade do comportamento de se atingir uma aeronave civil. É de extrema importância estudar casos anteriores que levaram um Estado a entender tal medida necessária para que seja possível criticar ou reconhecer a atitude tomada pelo Estado. Vale ressaltar que alguns Estados tomam o princípio da soberania territorial aérea como uma máxima autoritária de todos os atos que pratiquem em seu território, esses casos devem ser separados daqueles em que todas as demais medidas cabíveis foram exauridas antes de adotar a força.

O sistema internacional possui leis a serem respeitadas por todos os Estados, a soberania não torna qualquer Estado imune a ilícitos internacionais e a máxima do “*the king can do no wrong*” do governo de Luís XIV não se aplica ao ambiente de igualdade jurídica dos Estados da sociedade internacional¹²⁰.

Algo tão delicado como a criação de normas capazes de autorizar e definir em que circunstâncias poderá ser sustentada a existência da prerrogativa de atingir uma aeronave civil estrangeira não deve ser o entendimento enviesado de um Estado. Embora o artigo 3 *bis* ‘a’ da Convenção de Chicago confirme o direito de um Estado determinar o pouso de uma aeronave em seu território e o princípio da soberania territorial aérea confirme, a prerrogativa de atingir uma aeronave é muito mais sensível, pois se dá através do uso da força.

4.2.1 Antes do fim da guerra fria

Security Act, p. 12

¹¹⁹ *Ibidem*, p. 13

¹²⁰ CRAWFORD, James; OLLESON, Simon. **The nature and forms of international responsibility**. In: EVANS, Malcolm D. (Ed.). *International law*. Oxford: Oxford University Press, 2003. p. 449.

Com o decorrer da guerra fria, o mundo estava polarizado e havia muita tensão entre os Estados que, por vezes, preferiam agir antes de averiguar a real situação de uma aeronave invasora do espaço aéreo¹²¹. Essa tensão motivou a destruição de várias aeronaves, como será visto a seguir, tendo resultado em diversos enganos com a perda de vidas inocentes.

Brian Foont defende que uma marco importante do abate de aeronaves civis foi a carta do presidente Tito que, embora tenha se referido a um caso em que houve o abate de uma aeronave militar, trouxe um parâmetro de como proceder ao abater aeronaves civis pois no caso em questão a aeronave estava desarmada e houve a perda da vida de militares americanos desarmados a bordo de uma aeronave militar de transporte americana desarmada que transitava no território a Jugoslávia¹²².

Ocorreram dois incidentes que levaram ao posicionamento adotado pelo presidente jugoslavo. Numa primeira ocasião, um avião americano foi forçado a aterrissar após ser atingido pela Jugoslávia, nesse primeiro caso, o pouso foi realizado sem a perda de vidas. Dez dias depois, outro avião militar americano de transporte foi atingido, mas dessa vez nenhum dos tripulantes sobreviveu ao ataque.

Os Estados Unidos protestaram contra o ataque Jugoslavo e os dois Países argumentaram quanto às circunstâncias do ataque, a Jugoslávia alegou que mesmo havendo instruído o avião a pousar, houve recusa à ordem. O presidente da Jugoslávia, então, redigiu uma carta ao embaixador dos Estados Unidos onde não admitiu ter agido de forma ilícita, na verdade, afirmou que o País não infringiu norma de Direito Internacional, mas informou que emitiu ordem para que aviões de carga não fossem mais abatidos e se dispôs a fazer um pagamento de natureza humanitária às famílias dos americanos que perderam sua vida após o ataque¹²³.

¹²¹ FEITOSA, Gustavo Raposo Pereira; PINHEIRO, José Augusto de Oliveira. Lei do Abate, guerra às drogas e defesa nacional. **Revista Brasileira de Política Internacional**, Brasília, ano 2012, v. 55, ed. 1, p. 66-92, 2012, p. 68. Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=35823357005>. Acesso em: 11 jun. 2021.

¹²² FOONT, Brian E. Shooting down Civilian Aircraft: Is There an International Law. **Journal of Air Law and Commerce**, vol. 72, artigo 10. 2007, 718-722. Disponível em: <https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1147&context=jalc>. Acesso em: 17 set. 2020.

¹²³ *Ibidem*, p. 700-701

Este comportamento adotado pelo presidente foi replicado em algumas outras ocasiões por países que também entenderam ter agido de acordo com o Direito Internacional em defesa da sua soberania e segurança interna.

O costume internacional é composto de dois elementos: o subjetivo conhecido por *opinio juris* que é a sensação de obrigatoriedade dos Estados em adotar o comportamento; e o objetivo que seria a prática reiterada naquele sentido.

Em 29 de abril de 1952, um avião francês foi gravemente afetado por uma aeronave soviética, mas conseguiu pousar em segurança apesar dos graves danos causados pelo ataque desferido, algumas pessoas ficaram machucadas, mas ninguém morreu. Poucos minutos antes do ataque, o piloto do avião foi informado de que estava dentro de uma aérea de trânsito permitida, mas a União Soviética discordou, alegando que a aeronave havia entrado em área de acesso proibido, violando as leis de trânsito aéreo soviéticas. Esse ataque causou grande discussão quanto a entrada ou não em zona proibida, mas, em nota, os altos comissários da Alemanha protestaram que, independentemente de estar ou não em zona proibida, o comportamento soviético foi reprovável e que seria inadmissível atirar em uma aeronave civil desarmada em tempos de paz.

Vários países criticaram o comportamento adotado pelos soviéticos, exigindo que houvesse reparação dos danos causados pelo ataque e que os responsáveis fossem punidos. A União Soviética se eximiu de toda a culpa e protestou contra o comportamento da companhia aérea francesa, se negando a fazer qualquer tipo de compensação¹²⁴.

Em 27 de julho de 1955, uma aeronave israelense foi abatida pela Bulgária ao entrar em território militar do País. Primeiramente a aeronave foi interceptada por aeronave militar búlgara que ordenou ao avião se afastar da base militar, no entanto, quando a aeronave começou o procedimento para o pouso, como ordenado, a aeronave militar búlgara atirou, resultando na perda de todas as vidas a bordo. A priori, o governo búlgaro alegou que o ataque ocorreu do solo e que não foi possível identificar a identidade da aeronave, depois mudou de ideia e alegou que o ataque só ocorreu por desobediência à ordem de pouso, mas se ofereceu

¹²⁴ HUGHES, William J. Aerial Intrusions by Civil Airlines and the Use of Force. **Journal of Air Law and Commerce**, vol. 45, artigo 3. 1980, p. 8. Disponível em: <https://core.ac.uk/downloadpdf/147638638.pdf>. Acesso em: 17 set. 2020.

para realizar um pagamento como compensação pelas perdas, por fim negou toda a responsabilidade, mas realizou o pagamento humanitário *ex gratia*¹²⁵.

Em 21 de fevereiro de 1973, uma aeronave de origem libanesa foi atingida por um jato israelense ao sobrevoar centenas de quilômetros fora da rota, todos os 108 passageiros morreram na ocasião. Foi dada a ordem de pouso da aeronave, mas a ordem foi completamente ignorada. Após terem sido realizadas investigações, descobriu-se que o piloto da aeronave percebeu os sinais de pedido de pouso, mas decidiu ignorá-los pois a relação entre a Líbia e Israel não era boa. Israel justificou que havia sido dada a ordem de pouso, mas que o piloto da aeronave libanesa optou por ignorar, que o tiro foi dado, não para destruir a aeronave, mas com a intenção de forçar o pouso e que a aeronave estava sobrevoando área de sensível à segurança do País, fundando a suspeita de que se tratava de aeronave espiã. Apesar dos motivos apontados por Israel, o País se dispôs a realizar o pagamento *ex gratia*¹²⁶.

O voo Kal 902 em 20 de abril de 1978, um avião civil de origem coreana que havia saído de Paris, foi derrubado pelos soviéticos resultando na morte de apenas dois passageiros graças a um pouso forçado sobre um lago congelado que evitou a morte de todas as 107 pessoas a bordo. Os soviéticos alegaram que não houve resposta à tentativa de interceptação¹²⁷.

Um outro caso de extrema relevância ao se analisar as normas de Direito internacional quanto ao tema do abate de aeronaves civis, temos o caso da União Soviética e a aeronave coreana atingida em primeiro de setembro de 1983. O ataque promovido pela União Soviética causou a morte de todos os 269 passageiros a bordo e de toda tripulação. A União Soviética alegou que teve seu espaço aéreo violado pelo avião o que levou o País a confundi-la por uma aeronave espiã, se negando a fazer qualquer tipo de pagamento às famílias das vítimas.

¹²⁵ FOONT, Brian E. Shooting down Civilian Aircraft: Is There an International Law. **Journal of Air Law and Commerce**, vol. 72, artigo 10. 2007, 705-706. Disponível em: <https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1147&context=jalc>. Acesso em: 17 set. 2020.

¹²⁶ *Ibidem*, p. 707-708

¹²⁷ HISTORYNET. *In*: RUECKERT, George L. **KAL 902 is Down: When the Soviets Attacked an Airliner**. [S. l.], 2020. Disponível em: <https://www.historynet.com/kal-902-is-down-when-the-soviets-attacked-an-airliner.htm>. Acesso em: 15 maio 2021.

Esse incidente teve grande repercussão e deu origem ao artigo 3 *bis* da Convenção de Chicago, já mencionado no presente trabalho¹²⁸.

Em 1988 um míssil da marinha americana abateu uma aeronave iraniana executando todas as 290 pessoas a bordo. A aeronave teria sido confundida com um caça iraniano em rota de ataque e os sinais de alerta foram supostamente ignorados¹²⁹.

4.2.2 Após o fim da Guerra Fria

Com o fim da guerra fria, os precedentes têm, com grande frequência, sido no sentido de destruição de pequenas aeronaves suspeitas de transporte de drogas ou de abate de aeronaves suspeitas de práticas terroristas por organizações não-estatais. Especialmente após a entrada em vigor do artigo 3 *bis* da Convenção de Chicago em 1998, observa-se que o simples desrespeito ao espaço aéreo nacional e sem a aplicação dos devidos protocolos, têm sido menos frequentes nos casos de destruição de aeronave civil.

Em 24 de fevereiro de 1996, dois aviões que haviam decolado na Flórida foram derrubados pela força aérea cubana ao terem supostamente invadido o espaço aéreo de Cuba, tendo resultado na morte de quatro pessoas. O Estado alegou que havia alertado um dos pilotos das três aeronaves que a defesa havia sido ativada e sobre o risco que eles corriam ao adentrar no território, momento no qual o piloto afirmou que iria prosseguir independentemente dos riscos.

O representante cubano afirmou ter mantido contrato com o governo americano, alertando quanto ao perigo em que as aeronaves invasoras se encontravam, mas nada foi feito a respeito, assim como em várias outras ocasiões em que organizações sediadas nos estados unidos invadiram o espaço cubano, tendo sido o

¹²⁸ FOONT, Brian E. Shooting down Civilian Aircraft: Is There an International Law. **Journal of Air Law and Commerce**, vol. 72, artigo 10. 2007, 707-710. Disponível em: <https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1147&context=jalc>. Acesso em: 17 set. 2020.

¹²⁹ BBC News Brasil: Mundo. *In: A história do voo iraniano derrubado pelos EUA mais de 20 anos antes de nova tragédia*: Voo comercial 655 da companhia aérea Iran Air foi derrubado em 1988 por um míssil disparado por um navio da Marinha americana. [S. l.], 12 jan. 2020. Disponível em: <https://epocanegocios.globo.com/Mundo/noticia/2020/01/historia-do-voo-iraniano-derrubado-pelos-eua-mais-de-20-anos-antes-de-nova-tragedia.html>. Acesso em: 15 maio 2021.

fato alertado ao governo americano, sem que nada tenha sido feito quanto a isso. Cuba afirmou que em um espaço de tempo de 20 meses, 25 aeronaves vindas dos Estados Unidos violaram seu espaço aéreo cometendo atos terroristas e que, mesmo após comunicação oficial ao governo americano, os episódios se repetiam, sem que nenhuma medida efetiva fosse tomada¹³⁰.

O Ministro das Relações Exteriores de Cuba afirmou que “Cuba tem provas mais do que suficientes de que esta organização fez planos para dinamitar torres de alta tensão em Havana, sabotar a refinaria de petróleo de Cienfuegos e atentar contra as vidas dos principais dirigentes cubanos, entre outras ações”¹³¹.

O Ministro também afirmou que a organização “Irmãos ao Resgate”¹³², responsável pela invasão do espaço aéreo cubano com três aeronaves das quais duas foram abatidas, se tratava de um grupo terrorista paramilitar abertamente em guerra contra Cuba¹³³.

Vale ressaltar que esse ataque às aeronaves americanas ocorreu antes da implementação do quanto disposto no artigo 3 *bis* da Convenção de Chicago.

Uma tragédia que gerou muita repercussão, foi o ataque à aeronave americana que transportava um casal de missionários norte-americanos em 2001¹³⁴. O avião foi abatido em razão de diversas deficiências que resultaram na falha da comunicação entre o departamento de defesa dos Estados Unidos e o governo peruano e resultou na morte de uma americana de 35 anos e sua filha de 7 meses de idade. Dentre os problemas identificados então a barreira linguística entre Peru e Estados Unidos, sobrecarga de sistema e deficiência no procedimento do programa. Outros fatores colaboraram com o engano trágico, dentre eles a rota na qual a aeronave

¹³⁰ UNITED NATIONS. Department of Political Affairs. Repertoire of the Practice of the Security Council. **Shooting down of two civil aircraft on 24 February 1996**: Initial proceedings, Nova Iorque, 24 fev. 1996. Disponível em: <https://www.un.org/en/sc/repertoire/96-99/Chapter%208/Americas/19%20-%20shooting%20down%20of%20aircraft.pdf>. Acesso em: 26 jun. 2021.

¹³¹ "Cuba has more than enough proof that this organization made plans to dynamite high tension towers in Havana, to sabotage the Cienfuegos oil refinery and to carry out attempts on the lives of the main Cuban leaders, among other actions"

¹³² Do original: *Brothers to the Rescue*

¹³³ DOWNING OF PLANES SOVEREIGN ACT IN DEFENCE OF BORDERS, CUBA TELLS GENERAL ASSEMBLY. United Nations, [S.I.], 6 mar. 1996. Disponível em: <https://www.un.org/press/en/1996/19960306.ga9052.r1.html>. Acesso em: 21 jun. 2021

¹³⁴ FEITOSA, Gustavo Raposo Pereira; PINHEIRO, José Augusto de Oliveira. Lei do Abate, guerra às drogas e defesa nacional. **Revista Brasileira de Política Internacional**, Brasília, ano 2012, v. 55, ed. 1, p. 66-92, 2012, p. 75-76. Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=35823357005>. Acesso em: 11 jun. 2021.

sobrevoava, que levou à suspeita de se tratar de avião usado para o tráfico de drogas¹³⁵.

A aviação militar da Venezuela destruiu, no dia 04 de novembro de 2013, um avião mexicano que adentrou no território sem autorização, este foi o quarto abate que ocorreu no País num espaço de 15 dias¹³⁶.

O presidente venezuelano afirmou, nesse mesmo dia, que o trigésimo avião relacionado ao tráfico de drogas havia sido abatido referindo-se à lei do abate venezuelana que havia sido aprovada no mês de maio do ano anterior¹³⁷.

Em abril de 2015, um avião narcotraficante vindo da Venezuela foi abatido pela Colômbia ao invadir o território do País carregado com cocaína¹³⁸.

Em junho desse mesmo ano, o responsável por supervisionar as operações militares dos Estados Unidos na América Latina, reclamou que a Venezuela não faz o suficiente para controlar o tráfico de drogas e que quase todos os voos carregados com substância alucinógenas partem deste País¹³⁹.

Em 15 de setembro de 2020, a força aérea venezuelana derrubou aeronave de matrícula norte-americana não autorizada que invadiu seu espaço aéreo e realizava transporte de drogas. Este incidente foi o terceiro daquele ano, sendo noticiado que todas as três aeronaves abatidas realizavam o transporte de drogas¹⁴⁰. Uma dessas outras duas interceptações aconteceu em 7 de julho de 2020, não tendo sido divulgado o que de fato ocorreu, se havia sido destruída ou forçada a pousar, a

¹³⁵ *ibidem*, p. 76-77.

¹³⁶ VENEZUELA DERRIBA AVIÓN MEXICANO QUE ENTRÓ SIN PERMISO A SU ESPACIO AÉREO. **CNN**, [S. l.], 6 nov. 2013. Disponível em: <https://cnnespanol.cnn.com/2013/11/06/venezuela-derriba-avion-mexicano-que-entro-sin-permiso-a-su-espacio-aereo/>. Acesso em: 27 jun. 2021.

¹³⁷ Fuerzas Armadas de Venezuela derriban aeronave mexicana. **América Economía**, Cidade do México, 7 nov. 2013. Disponível em: <https://www.americaeconomia.com/node/135748>. Acesso em: 27 jun. 2021.

¹³⁸ VINHOLES, Thiago. Força Aérea da Colômbia abate jato carregado de drogas. **Airway**, [S.l.], 23 mai. 2015. Disponível em: <https://www.airway.com.br/forca-aerea-da-colombia-abate-jato-carregado-de-drogas/>. Acesso em: 27 jun. 2021.

¹³⁹ EUA acusam Venezuela de não se empenhar no combate ao narcotráfico: John Kelly, responsável pelas operações militares dos EUA na América do Sul e Central, disse que “há muita cocaína saindo” do país bolivariano. **Veja**, [S.l.], 3 jun. 2021. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/mundo/eua-acusam-venezuela-de-nao-se-empenhar-no-combate-ao-narcotrafico/>. Acesso em: 27 jun. 2021.

¹⁴⁰ VALDUGA, Fernando. Força Aérea Venezuelana abate aeronave com matrícula dos EUA que estaria transportando drogas. **CAVOK**, [S.l.], 17 set. 2020. Disponível em: <https://www.cavok.com.br/forca-aerea-venezuelana-abate-aeronave-com-matricula-dos-eua-que-estaria-transportando-drogas>. Acesso em: 27 jun. 2021

única informação liberada foi de que a aeronave teria sido ‘neutralizada’¹⁴¹.

4.3 POSICIONAMENTO DOUTRINÁRIO

Existem duas fontes subsidiárias do Direito Internacional, conforme o artigo 38 do Estatuto da Corte Internacional de Justiça, que funcionam de forma a complementar costume, princípios e tratados, essas duas fontes são a doutrina e a jurisprudência. Até o momento a Corte Internacional de Justiça ainda não se pronunciou em relação ao abate de aeronaves civis, mas a doutrina vem desenvolvendo critérios que estipulam as circunstâncias nas quais seria possível o abate de uma aeronave civil que ofereça risco à segurança pública do Estado. Essa seria uma opção a ser considerada apenas em último caso, quando nenhuma das etapas anteriores surtir efeito.

Brian Foont aponta a existência de três fontes de Direito Internacional que poderiam regular a prerrogativa de se atirar em uma aeronave civil: a lei natural; o *jus cogens*; e o costume internacional. Quanto à lei natural, o autor reconhece que embora pareça existir uma lei natural no sentido da possibilidade do ataque a aeronaves civis, essa lei não é reconhecida. O autor também reconhece que há quem defenda que a lei natural serve como método para provar o *jus cogens*¹⁴².

O *jus cogens* é o conjunto de princípios mais caros à ordem internacional, eles representam o mínimo normativo a ser respeitado por todos os Estados. Entretanto, também não parece existir um *jus cogens* definido quanto a derrubar aeronaves civis, nos deixando com a análise da existência de um costume que estabeleça um padrão vinculante em relação ao problema¹⁴³.

¹⁴¹ VINHOLES, Thiago. Venezuela diz que derrubou avião com matrícula dos EUA em seu território. **Airway**, [S.l.], 9 jul. 2020. Disponível em: <https://www.airway.com.br/venezuela-diz-que-derrubou-aviao-com-matricula-dos-eua-em-seu-territorio/>

¹⁴² FOONT, Brian E. Shooting down Civilian Aircraft: Is There an International Law. **Journal of Air Law and Commerce**, vol. 72, artigo 10. 2007, p. 701. Disponível em: <https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1147&context=jalc>. Acesso em: 17 set. 2020.

¹⁴³ Ibidem, p. 701-703

Brian E. Foont defende que não só existe a possibilidade de se abater uma aeronave como por vezes se faz necessário, para ele o único problema seria determinar o momento no qual é adequado fazê-lo¹⁴⁴.

O autor entende como um marco relevante ao tema a carta do presidente Tito referente ao ataque de uma aeronave militar de transporte americana desarmada que transitava no território da Jugoslávia ao criar um paradigma de comportamento, como foi anteriormente abordado neste trabalho. Brian Foont faz uma crítica a esses critérios desenvolvidos por William Hughes, ao questionar a subjetividade desses itens a serem levados em consideração. Segundo Brian, apenas o País violado poderá determinar se o pouso se faz necessário ou não, ademais, o artigo 3 *bis* da Convenção de Chicago foi redigido após os critérios haverem sido propostos, mas apenas regula o direito de exigir o pouso do ofensor.

O perigo que uma aeronave pode representar também não é uma certeza e o risco acaba sendo algo subjetivo. O autor passa a propor um novo conjunto de critérios para legitimar o uso da força contra aeronaves civis, baseados na própria adoção do artigo 3 *bis* e no fato dele ter sido aprovado de forma unânime pelos países signatários, perpassando pela existência costume criado ao serem realizados pagamentos *ex gratia* quando civis forem atingidos pelo ataque.

Brian entende que os critérios devem ser mais restritos que os adotados por William, ele sugere que: o Estado violado deve ter ordenado o pouso; a aeronave invasora deve ter persistido, ignorando as ordens e sem demonstrar nenhum motivo que justifique a desobediência; deve haver mais do que uma ameaça, o temor deve ser concreto e fundado; e se, em respeito aos critérios anteriores, se fizer necessário atingir a aeronave, o Estado que desferir o ataque deverá fazer pagamentos *ex gratia* a eventuais vítimas ou suas famílias¹⁴⁵.

O autor também defende que o pagamento *ex gratia* deverá ser feito a todas as vítimas inocentes ou às suas famílias, como se trata de pagamento de natureza humanitária e não compensatória, a existência ou não de mérito da suspeita não poderá afetar o pagamento dos que foram vítimas do abate, mas é certo que os

¹⁴⁴ *Ibidem*, p. 696

¹⁴⁵ *Ibidem*, p. 718-722

próprios causadores da subversão da aeronave civil não terão direito à compensação¹⁴⁶.

O autor alemão Robin Geiss, entende que abater uma aeronave que está sendo usada como uma arma de destruição se enquadraria como uma contramedida, uma excludente de ilicitude de atos típicos no âmbito internacional. O autor critica que a OACI, embora prescreva várias medidas de prevenção, não estabelece uma forma de responder ao ataque em concreto caso as medidas preventivas falhem em evitar a investida dos agressores. Robin novamente traz a lei alemã, pois, segundo o autor, o artigo 14 (3) cumpre essa função de prescrever o comportamento a ser adotado em última instância, quando o ataque é iminente e nenhum dos métodos de prevenção se mostrou eficaz em preveni-lo, o autor chama o dispositivo de “cláusula de última instância” (tradução livre) e entende que essa autorização seria o último recurso de prevenção a uma ameaça maior¹⁴⁷.

A prerrogativa do abate deve ser restringida na máxima medida, pôr em risco a vida de civis só pode ser algo a se considerar quando busca-se proteger um bem jurídico ainda maior e apenas em último caso. Alguns autores vêm desenvolvendo critérios que sejam limitantes o suficiente a dificultar a adoção da prerrogativa e força-la como uma opção apenas quando nada mais der certo.

Como estabelece William Hughes, tanto o costume internacional quanto a Convenção de Chicago são contrários ao uso da força como medida primária para realizar a defesa do Estado ofendido. Foram estabelecidas duas medidas legais a serem aplicadas pelo Estado que entende ter sua segurança e soberania violadas por uma aeronave civil em seu território. Primeiramente, deve ser indicada uma opção segura de aterrissagem à aeronave, ou seja, demandado a aeronave que retorne a rota correta, deixando o espaço aéreo na qual não deveria transitar. O Estado violado, também deverá protestar ou fazer seus requerimentos em canal diplomaticamente adequado. O uso da força deve ser limitado e apenas será possível quando três critérios forem atendidos: deve se fazer necessária a aterrissagem para que seja preservada a segurança do Estado que tem seu território

¹⁴⁶ *Ibidem*, p. 723

¹⁴⁷ GEISS, Robin. **Civil Aircraft as Weapons of Large-Scale Destruction**: Countermeasures, Article 3BIS of the Chicago Convention, and the Newly Adopted German "Luftsicherheitsgesetz". 2005, p. 227-235. Disponível em: <https://repository.law.umich.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1185&context=mjil>. Acesso em: 28 set. 2020.

violado; a importância de se fazer cessar a invasão ao se atirar na aeronave deve ser proporcional ao perigo que representa ao Estado ao ter seu território invadido; e todos os outros métodos para fazer cessar a invasão devem ter se mostrado ineficazes, a aeronave deve ter se recusado a obedecer às ordens de pouso ou de seguir o comando de redirecionamento a uma rota que deve ser designada conforme o tipo de aeronave envolvida¹⁴⁸.

Ademais, tende-se observar os requisitos do próprio artigo 3 *bis* 'a' da Convenção de Chicago antes de entender necessário fazer uso da força para obrigar o pouso de uma aeronave, atingir um avião civil deve ser a *ultima ratio*.

Quanto ao abate de aeronaves traficantes, há quem defenda que a soberania do Estado deva prevalecer ante à vida do invasor do espaço aéreo que se recuse a cumprir as ordens dadas pela polícia aérea. Esse foi o entendimento dos relatores das Comissões de Defesa Nacional e de Viação e Transportes responsáveis por emitir parecer da proposta de lei que implementou o abate de aeronaves civis ao ordenamento pátrio¹⁴⁹.

Marcelo Leandro Lopes e Sarah Maria Lopes defendem que, ante à ponderação dos bens jurídicos vida e soberania, apenas o caso concreto poderá definir o bem jurídico que deverá prevalecer, sendo a soberania do espaço aéreo defensível ante a vida das pessoas a bordo de aeronaves traficantes¹⁵⁰. Os autores argumentam que, com base na adequação, necessidade e proporcionalidade, é possível que o aplicador da norma avalie a real necessidade de adoção da medida de destruição de uma aeronave civil¹⁵¹. O entendimento é de que Direitos Fundamentais de igual valor estariam em conflito no caso do abate de aeronave civil que realize tráfico de drogas. Para tanto, os autores alegam que a soberania é bem essencial tanto na ordem interna com externa, sendo a base do estado, prevista no art. 1º, inciso I, da

¹⁴⁸ HUGHES, William J. Aerial Intrusions by Civil Airliners and the Use of Force. **Journal of Air Law and Commerce**, vol. 45, artigo 3. 1980, p. 620. Disponível em: <https://core.ac.uk/downloadpdf/147638638.pdf>. Acesso em: 17 set. 2020.

¹⁴⁹ CAMARA DOS DEPUTADOS. **Projeto de Lei nº1.229/95**. [S. l.], 30 nov. 1995, p. 24-29 e 35-38. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=1B7ABCEB4693D6F664432F8B4E5BBB6A.proposicoesWebExterno2?codteor=1133342&filename=Dossie+-PL+1229/1995. Acesso em: 6 jun. 2021.

¹⁵⁰ ENCONTRO NACIONAL DO CONPEDI / UNINOVE, XXII., 2013, São Paulo, SP. **A LEI 9.614/98 (LEI DO ABATE) E A INVOLABILIDADE DO DIREITO À VIDA [...]**. São Paulo, SP: FUNJAB, 2013. Tema: Teoria do Estado e da Constituição, p. 10. Disponível em: <http://www.publicadireito.com.br/artigos/?cod=231d831a778dc5cb>. Acesso em: 4 jul. 2021.

¹⁵¹ *Ibidem*, p. 12-13

Constituição Brasileira¹⁵².

Vinícius Alves Batista e Gylliard Matos Fantecelle entender ser possível flexibilizar o contraditório e a ampla defesa em situações “iminentes ou de grave risco”, entendendo que esse é o caso no transporte aéreo de drogas, sob a justificativa de que, já que ignoraram os alertas e pedidos da autoridade competente, abriram mão de tais prerrogativas¹⁵³.

Ao que aparenta, da parcela da doutrina que entende pela possibilidade de abate de aeronave civil, boa parte vê a prerrogativa como exclusiva para casos extremos, devendo, dentre outros requisitos, submeter a situação a um juízo de ponderação, avaliando os bens jurídicos envolvidos e a relação risco/benefício da destruição da aeronave em questão. Contudo, cada doutrinador adota parâmetros distintos quanto a valoração desses direitos fundamentais, chegando a conclusões totalmente distintas sobre o tema.

Entretanto, aqueles que levam em consideração o ordenamento internacional, apreciando as convenções internacionais pertinentes ao assunto, tendem a ter uma visão mais restritiva da medida.

¹⁵² *Ibidem*, p. 6

¹⁵³ BATISTA, Vinícius Alves; FANTECELLE, Gylliard Matos. A CONSTITUCIONALIDADE DA LEI DO ABATE DE AERONAVES SUSPEITAS. **Águia Acadêmica**: Revista Científica dos Discentes da FENORD, Teófilo Otoni, v. 4, p. 34-61, dez 2016, p. 49. Disponível em: http://site.fenord.edu.br/revistaacademica/revista2016/textos/Art.02_Rev_Ag_Acad%20_Vol.04.pdf. Acesso em: 15 maio 2021.

5 CONCLUSÃO

O direito internacional é um sistema que se funda na soberania dos Estados e no voluntarismo, com exceção das normas de *jus cogens*. Estes Entes são autônomos e capazes de se vincular da forma que entenderem ser interessante para um bom convívio e a manutenção de ideais comuns. Dito isto, um tratado, que é a manifestação dessa vontade soberana de se vincular a determinada norma, é ferramenta valiosa no âmbito internacional, sendo apto a gerar a responsabilização de quem não respeitar seu conteúdo. Os efeitos de um tratado, entretanto, já começam antes mesmo de sua entrada em vigor. O Estado que assina o documento de um tratado, mesmo antes do seu termo inicial, fica vinculado a não frustrar o objeto e finalidade do tratado.

A existência de norma de direito interno de um País em sentido contrário a instrumento contratual internacional, não poderá justificar a quebra da norma do tratado, contudo o ilícito internacional poderá ser afastado ante a existência de uma hipótese excludente de ilicitude.

A adição do parágrafo 3 *bis* à Convenção de Chicago foi feita mediante a ratificação dos Estados parte do tratado. O Brasil depositou sua ratificação à norma em 1987. Em 1996, o País aprovou a sua lei do abate, contrária ao sentido da norma a que tinha se vinculado, à época, sem a possibilidade de produção de efeito ante a falta de instrumento regulatório. O artigo 3 *bis*, entretanto, só entrou em vigor em 1998. Pois bem, em 2004, com a norma do artigo 3 *bis*, que proíbe o uso de força contra aeronave civil, já produzindo efeitos, o Brasil adota o Decreto 5.144/04, regulamentando e, por tanto, dando efeito à lei do abate.

A quebra de obrigação prevista em tratado internacional corresponde a um ato internacionalmente ilícito, a prerrogativa instituída em lei de ato apto a quebrar obrigação prevista em tratado internacional é uma anomalia sem nexos. Se um país não tem o interesse de se vincular a uma norma prevista em tratado internacional, ele não tem que fazê-lo, podendo não se vincular à norma em questão ou, caso já esteja vinculado, denunciar a norma e, em último caso, abrir mão do tratado em questão. Os Estados tomam a decisão de firmar tratado internacional pois o que resta previsto neste tratado, é de interesse comum e relevante o suficiente para que

os países envolvidos entendam ser necessário renunciar parte de sua liberdade para se vincular a determinada norma. Beira à esquizofrenia reconhecer uma norma como de grande relevância no âmbito internacional e, no direito interno prever algo completamente contrário à norma.

Cabe a um Estado apontar circunstâncias que excluem a ilicitude de ato contrário à norma internacional. Entretanto, parece que nenhuma excludente tem a aptidão de funcionar a favor da norma instituída pelo ordenamento, que defende a destruição de aeronaves civis que realizem o transporte ilegal de drogas, como será demonstrado a seguir.

Para que seja factível apontar o perigo extremo com uma excludente, a situação em questão deve ser envolver o perigo de morte do autor ou de outra pessoa a ele confiada, sendo a desobediência de norma internacional voltada para salvar a vida em perigo. Outra exigência é a de que não haja outra alternativa razoável viável, se não a prática daquele ato. Bem, a situação deve incluir o risco de vida e a inexistência de alternativa viável. A lei brasileira não se enquadra no quanto determinado nessa excludente posto que não exige, nem mesmo prevê, o risco de morte em seu texto. Ademais, a prerrogativa do abate da aeronave é dada a priori, sem a possibilidade de que seja auferida a inexistência de outro comportamento viável à situação em concreto.

A excludente do estado de necessidade demanda situação excepcional ou extraordinária, onde o Estado não tem outra forma de preservar um interesse essencial contra perigo grave e iminente. A necessidade é essencialmente uma situação na qual o Estado violador prefere preservar o interesse próprio do que respeitar obrigação internacional, pois nesse caso há uma escolha, diferentemente do perigo extremo.

A lei do abate brasileira, define que a medida de destruição será aplicável a aeronaves suspeitas de tráfico de drogas. Define ainda que para que a aeronave seja suspeita de tráfico ela deverá ser oriunda de regiões reconhecidas como de produção ou distribuição de drogas ilícitas ou estiver em rota que se presume ser usada para o tráfico de drogas. Ora, os requisitos da norma a tornam imputáveis a exatamente aquelas situações que não poderão ser tidas como excepcionais haja vista a exigência de que a aeronave siga uma rota reconhecida como a de

transporte de ilícitos, sendo presumido seu envolvimento com o tráfico pelo conhecimento de que isso é absolutamente comum nessa área, portanto, não excepcional. Ademais, apenas o fato de que a lei prevê a situação já demonstra que não é tão imprevisível assim.

As contramedidas não poderão ser alegadas como excludente de obrigação de não usar da força ou de ameaça.

A legítima defesa ou mesmo a legítima defesa antecipatória só poderão ser alegadas ante a ataque armado ou, ao menos, frente a antecipação de um ataque armado. A lei brasileira entende que basta o desrespeito dos comandos dados por aeronave interceptadora que realize o protocolo de interceptação pela aeronave traficante para que seja aceitável o abate da aeronave que se evade.

O *jus ad bellum*, ou o direito de recorrer à guerra, atualmente, só existe em hipótese de legítima defesa.

A lei do abate brasileira também não é compatível com diversas normas sobre direitos humanos, na medida em que desrespeita o direito à vida das pessoas dentro da aeronave, aplicando a elas a pena de morte, sem direito a qualquer defesa. As pessoas condenadas pelo suposto tráfico de drogas aéreo não têm direito à presunção de inocência, pelo contrário, há, nesse caso, a presunção da culpa fundada na rota adotada pela aeronave. A elas não são dadas as garantias necessárias à sua defesa, sem que tenham direito a defensor, a julgamento público, a recurso ou mesmo à acusação penal formulada com a informação da natureza ou motivos da acusação com o necessário tempo para que efetue sua defesa.

A pena de morte, deveria se limitar aos crimes mais graves com sentença transitada em julgado proferida por tribunal competente, não podendo ser cominada a menores de 18, maiores de 70 ou aplicada a mulheres grávidas. No caso da lei do abate, sem que haja sentença ou direito de recorrer, não há individualização da pena, sem que se saiba quem será condenado do outro lado ou quantas vidas estão em risco ao permitir o abate.

As hipóteses de suspensão do respeito a normas de direitos humanos não se aplicam ao direito à vida e são exclusivas para situações em que exista ameaça à nação.

Não há dúvida de que a previsão da Convenção de Chicago, mais precisamente do seu artigo 3 *bis*, não tem compatibilidade com a lei do abate, posto que uma veda o uso da força que a outra aprova. Ademais, caso o Estado Brasileiro opte por adotar a medida de abate, restará configurado um ilícito internacional sem que seja possível que o País alegue uma das excludentes de ilicitude internacional pela forma como a medida foi adotada.

Quanto às normas de abate de aeronaves do Peru e da Colômbia, elas merecem essencialmente as mesmas críticas que a lei brasileira. Entretanto, diferentemente da lei nacional, elas parecem ser mais amplas, não servindo exclusivamente ao abate de aeronaves que realizem o transporte de drogas, sendo, talvez, mais coerentes, porém, mais complexas e perigosas. A lei colombiana, entretanto, teve uma sacada espirituosa, para não se dizer insana, ao alegar que, quando a aeronave é tida como hostil, não mais será considerada civil.

Em análise hipotética, se a lei brasileira fosse mais parecida com a extinta lei alemã que previa a possibilidade de abate apenas em caso de ataque iminente, a defesa da medida seria mais viável. Voltando a análises das excludentes, a legítima defesa contra aeronave utilizada como arma de destruição já vem sendo debatida no âmbito internacional, neste caso, a exigência de ataque armado seria, de certa forma, cumprida. Se não a legítima defesa, o perigo extremo, que exige perigo de morte do autor ou pessoa a ele confiada, também parece ser aplicável nos moldes do perigo iminente de ataque de uma aeronave. A necessidade contaria com o requisito da excepcionalidade, diferentemente do previsível e rotineiro transporte de droga.

É de suma importância que os requisitos para o gozo de uma prerrogativa tão gravosa quanto a de atingir uma aeronave civil sejam os mais rígidos e objetivos possível, a vida de pessoas é um bem imensurável e um direito fundamental inerente do ser humano, mas como todo direito, é possível ser relativizado face a outro direito fundamental, com base na ponderação. Numa situação como a narrada, a vida de alguns seria relativizada pela de muitos, cabendo ao Estado evitar ao máximo arriscar a vida de qualquer pessoa e tomar todas as medidas cabíveis antes de adotar comportamento mais radical.

Entretanto, vale ressaltar que por ser, em tese, defensável, isso não torna a medida de destruição de aeronave em iminente atentado contra a vida de pessoas em terra

compatível com o ordenamento internacional. Mesmo nesses casos, existe o descumprimento de preceitos de direitos humanos definidos em tratado, pois ainda existirá pena de morte sem prévio julgamento atendendo a garantias básicas. Porém, essa hipótese, ao menos, comporta a possibilidade de que, ante ao caso concreto, seja excluída a ilicitude da conduta.

Por fim, o presente trabalho chega à conclusão de que não há compatibilidade entre o ordenamento internacional e o abate de aeronaves civis. O entendimento é de que, especialmente nos moldes da lei brasileira, o ordenamento internacional não prevê exceção que escuse a conduta Estatal, tornando-a ainda mais inadequada.

REFERÊNCIAS

A PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL: TRATADOS E REPARAÇÕES. *In: United states holocaust memorial museum*: Holocaust Encyclopedia. Washington, DC, [s. d.]. Disponível em: <https://encyclopedia.ushmm.org/content/pt-br/article/world-war-i-treaties-and-reparations>. Acesso em: 9 jul. 2021.

A Revitalização da OEA. **Embaixada e Consulados dos EUA no Brasil**, Washington, D.C. 17 jan 2020. Disponível em: <https://br.usembassy.gov/the-oas-revival/>. Acesso em: 14 jun. 2021.

ANAC. **Organização da Aviação Civil Internacional**. 2016. Disponível em: https://www.anac.gov.br/A_Anac/internacional/organismosinternacionais/organizacao-da-aviacao-civil-internacional-oaci. Acesso em: 26 set. 2020

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. **RBAC 01**: regulamentos brasileiros de aviação civil. Definições, regras de redação e unidades de medida. [S.l.], 2008. (Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil), p. 7. Disponível em: https://www2.anac.gov.br/arquivos/pdf/Ato_Normativo_23.pdf. Acesso em: 10 abr. 2021

AGIUS, Maria. THE INVOCATION OF NECESSITY IN INTERNATIONAL LAW. *In: NETHERLANDS International Law Review*. [S. l.: s. n.], 2009. p. 95 - 135. P.100. Disponível em: <https://www.cambridge.org/core/journals/netherlands-international-law-review/article/abs/invocation-of-necessity-in-international-law/4218579A3A5CF640DEF84288B8F380A6>. Acesso em: 10 abr. 2021.

ANAC. **Convenção de Aviação Civil Internacional**. 1946. Disponível em: https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decretos/decreto-no-21-713-de-27-08-1946/@@display-file/arquivo_norma/convencaoChicago.pdf. Acesso em: 10 nov. 2020

ARMSTROG, Andrea; REISEMAN, Michael. **The past and future of the claim of preemptive self-defense**. 2006. Disponível em: https://digitalcommons.law.yale.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1998&context=fss_papers. Acesso em: 10 nov. 2020

AZEVEDO, RENATA DE ALBUQUERQUE E. **A IMPORTÂNCIA E AS PRINCIPAIS CONTRIBUIÇÕES DA UNIFORMIZAÇÃO DE NORMAS INTERNACIONAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO CIVIL**. Orientador: Prof. João Batista da Silva, Msc. 2017. 174 p. MONOGRAFIA (Curso de pósgraduação Lato Sensu em Gestão e Direito Aeronáutico) - Universidade do Sul de Santa Catarina, Palhoça, SC, 2017, p. 58- 61. Disponível em: https://riuni.unisul.br/bitstream/handle/12345/4824/TCC_Renata%20Azevedo_13.11.17%20-%20final%20defesa%20PDF-A.pdf?sequence=3&isAllowed=y. Acesso em: 15 maio 2021.

BARROS, Elaine Cristina Silva do Amaral. Tratados e convenções internacionais no ordenamento jurídico brasileiro. **Revista Âmbito Jurídico**, [s. l.], v. 128, 1 set. 2014. Disponível em: <https://ambitojuridico.com.br/edicoes/revista-128/tratados-e>

convencoes-internacionais-no-ordenamento-juridico-brasileiro/. Acesso em: 20 maio 2021.

BATISTA, Vinícius Alves; FANTECELLE, Gylliard Matos. A CONSTITUCIONALIDADE DA LEI DO ABATE DE AERONAVES SUSPEITAS. **Águia Acadêmica**: Revista Científica dos Discentes da FENORD, Teófilo Otoni, v. 4, p. 34-61, dez 2016. Disponível em: http://site.fenord.edu.br/revistaacademica/revista2016/textos/Art.02_Rev_Ag_Acad%20_Vol.04.pdf. Acesso em: 15 maio 2021.

BBC News Brasil: Mundo. *In*: **A história do voo iraniano derrubado pelos EUA mais de 20 anos antes de nova tragédia**: Voo comercial 655 da companhia aérea Iran Air foi derrubado em 1988 por um míssil disparado por um navio da Marinha americana. [S. l.], 12 jan. 2020. Disponível em: <https://epocanegocios.globo.com/Mundo/noticia/2020/01/historia-do-voo-iraniano-derrubado-pelos-eua-mais-de-20-anos-antes-de-nova-tragedia.html>. Acesso em: 15 maio 2021.

BBC.Viewpoint: How WW1 changed aviation forever. **BBC NEWS**, 19 out. 2014, World War One. Disponível em: <https://www.bbc.com/news/magazine-29612707>. Acesso em: 10 nov. 2020

BRANT, Leonardo Nemer Caldeira. **Teoria Geral do Direito Internacional Público**. Belo Horizonte: [s. n.], 2019. v. 1. p. 205. Disponível em: <https://www.kas.de/documents/265553/265602/Curso+de+Direito+Internacional+-+Volume+I.pdf/47171230-07e6-1a26-f317-23b63e59f7e5?version=1.0&t=1587644976236>. Acesso em: 12 abr. 2021.

BRASIL. **Decreto nº 592**, de 6 de julho de 1992. Atos Internacionais. Pacto Internacional sobre Direitos Civis e Políticos. Promulgação, art. 6. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d0592.htm. Acesso em: 09 jul. 2021

BOYLE, A. E. Some Reflections on the Relationship of Treaties and Soft Law. **International and Comparative Law Quarterly**, [S. l.], ano 1999, v. 48, n. 4, p. 901-913, 17 jan. 2008, p. 901. Disponível em: http://journals.cambridge.org/abstract_S0020589300063739. Acesso em: 5 jul. 2021.

CAMARA DOS DEPUTADOS. **Projeto de Lei nº 1.229/95**. [S. l.], 30 nov. 1995, p. 9. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=1B7ABCEB4693D6F664432F8B4E5BBB6A.proposicoesWebExterno2?codteor=1133342&file name=Dossie+-PL+1229/1995. Acesso em: 6 jun. 2021.

CARDOSO, Leandro. **A aviação de combate na Primeira Guerra Mundial**. Sistemas de Armas, 2014. Disponível em: <http://www.sistemasdearmas.com.br/ca/Aviacao1GM.pdf>. Acesso em: 10 nov. 2020

CASELLA, Paulo Borba; ACCIOLY, Hildebrando; DO NASCIMENTO E SILVA, G. E. **Manual de direito internacional público**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p.

509. Disponível em:
https://biblioteca.isced.ac.mz/bitstream/123456789/772/1/Manual%20de%20Direito%20Internacional%20-%20Hildebrando%20Accioly%20_%20G.%20E.%20do%20.pdf.
 Acesso em: 12 abr. 2021.

CHAIPPINI, Carolina Gomes. Reflexos da convenção de viena sobre direito dos tratados no ordenamento jurídico brasileiro. **Revista da SJRJ**, Rio de Janeiro, ano 2011, v. 18, ed. 30, p. 15-27, abril 2011, p. 15. Disponível em:
<https://www.jfrj.jus.br/sites/default/files/revista-sjrj/arquivo/254-997-3-pb.pdf>. Acesso em: 20 maio 2021.

COMISSÃO INTERAMERICANA DE DIREITOS HUMANOS. In: **CONVENÇÃO AMERICANA SOBRE CUCOLO**, Eduardo. Ministro compara Lei do Abate de aviões à prisão de delinqüentes. **Folha Online**, Brasília, 20 jul. 2004. Disponível em:
<https://www1.folha.uol.com.br/folha/brasil/ult96u62562.shtml>. Acesso em: 23 de jun. 2021.

CRAWFORD, James; OLLESON, Simon. **The nature and forms of international responsibility**. In: EVANS, Malcolm D. (Ed.). *International law*. Oxford: Oxford University Press, 2003. p. 449.

DA SILVA, Luiza Lopes. **A QUESTÃO DAS DROGAS NAS RELAÇÕES INTERNACIONAIS**: Uma perspectiva brasileira. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2013. p. 212. Disponível em: http://funag.gov.br/biblioteca/download/1028-Questao_das_Drogas_nas_Relacoes_Internacionais_A.pdf. Acesso em: 16 jun. 2021.

DEPUTADO ÁTILA LINS. **Projeto de Lei nº 1.219/2003**. [S. l.], 2003. Disponível em:
https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=node01qqfbrphpwsl1mytujc04sbvr986279.node0?codteor=138762&filename=PL+1219/2003. Acesso em: 9 maio 2021.

DIREITOS HUMANOS : "PACTO DE SAN JOSÉ DE COSTA RICA". San José, Costa Rica, 22 nov. 1969. Disponível em:
https://www.cidh.oas.org/basicos/portugues/d.Convencao_Americana_Ratif.htm. Acesso em: 5 jul. 2021.

CONGRESSO de Viena. In: Portal Diplomático: República Portuguesa. [S. l.], [S. D.]. Disponível em: <https://www.portaldiplomatico.mne.gov.pt/relacoesbilaterais/paises-geral/congresso-de-viena>. Acesso em: 9 jul. 2021.

DE ANDRADE, Isabela Piacentini. RESPONSABILIDADE INTERNACIONAL DO ESTADO POR VIOLAÇÃO DO JUS COGENS. **Revista Brasileira de Direito Internacional**, Curitiba, v. 5, ed. 5, jan./jun. 2007. Disponível em:
<https://revistas.ufpr.br/dint/article/download/8389/6693>. Acesso em: 3 de jul 2021

DE LUCA, Maj Anne. **Using the Air Force against Civil Aircraft**. ASPJ Africa & Francophonie. 2012. Disponível em:
https://www.airuniversity.af.edu/Portals/10/ASPJ_French/journals_E/Volume03_Issu

e-3/deLuca_e.pdf. Acesso em: 17 de set. 2020.

DA SILVA, Luiza Lopes. **A QUESTÃO DAS DROGAS NAS RELAÇÕES INTERNACIONAIS**: Uma perspectiva brasileira. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2013. p. 159-165. Disponível em: http://funag.gov.br/biblioteca/download/1028-Questao_das_Drogas_nas_Relacoes_Internacionais_A.pdf. Acesso em: 16 jun. 2021.

DOWNING OF PLANES SOVEREIGN ACT IN DEFENCE OF BORDERS, CUBA TELLS GENERAL ASSEMBLY. United Nations, [S.I.], 6 mar. 1996. Disponível em: <https://www.un.org/press/en/1996/19960306.ga9052.r1.html>. Acesso em: 21 jun. 2021

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA. **Lei nº 30339, de 29 de agosto de 2015**. LEY DE CONTROL, VIGILANCIA Y DEFENSA DEL ESPACIO AÉREO NACIONAL. Lima, 29 ago. 2015. Disponível em: <https://www.adaalegreconsultores.com.pe/leyes/ley192.pdf>. Acesso em: 7 jun. 2021

EL PODER EJECUTIVO REGLAMENTÓ LA DENOMINADA «LEY DE DERRIBO», SOBRE LA PROTECCIÓN DEL ESPACIO AÉREO URUGUAYO. Ministerio da Defesa Nacional, Montevideo, 4, dez. 2020. Disponível em: <https://www.gub.uy/ministerio-defensa-nacional/comunicacion/noticias/poder-ejecutivo-reglamento-denominada-ley-derribo-sobre-proteccion-del>. Acesso em: 26 jun. 2021;

ENCONTRO NACIONAL DO CONPEDI / UNINOVE, XXII., 2013, São Paulo, SP. **A LEI 9.614/98 (LEI DO ABATE) E A INVOLABILIDADE DO DIREITO À VIDA [...]**. São Paulo, SP: FUNJAB, 2013. Tema: Teoria do Estado e da Constituição. Disponível em: <http://www.publicadireito.com.br/artigos/?cod=231d831a778dc5cb>. Acesso em: 4 jul. 2021.

ENGVERS, Alexander. **The Principle of Sovereignty in the Air**: To what extent can it be upheld against aerial intruders? 2001. Tese. (Mestrado em Direito Aereo) – Faculdade de Direito, Universidade de Lund – LU, Suéca. Orientador: Prof. Lars-Göran Malmberg, p. 12. Disponível em: <https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=1557232&fileId=1564253#:~:text=The%20sovereignty%20of%20the%20air,seen%20and%20treated%20as%20intruders.&text=The%20general%20rule%20is%20that,on%20civil%20or%20state%20aircraft>. Acesso em: 18 de set. 2020.

EVANS, Malcolm D. (Ed.). International law. Oxford: Oxford University Press, 2003. p. 449.

EUA acusam Venezuela de não se empenhar no combate ao narcotráfico: John Kelly, responsável pelas operações militares dos EUA na América do Sul e Central, disse que “há muita cocaína saindo” do país bolivariano. **Veja**, [S.I.], 3 jun. 2021. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/mundo/eua-acusam-venezuela-de-nao-se-empenhar-no-combate-ao-narcotrafico/>. Acesso em: 27 jun. 2021.

FEITOSA, Gustavo Raposo Pereira; PINHEIRO, José Augusto de Oliveira. Lei do Abate, guerra às drogas e defesa nacional. **Revista Brasileira de Política Internacional**, Brasília, ano 2012, v. 55, ed. 1, p. 66-92, 2012, p. 72-73. Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=35823357005>. Acesso em: 11 jun. 2021.

FOONT, Brian E. Shooting down Civilian Aircraft: Is There an International Law. **Journal of Air Law and Commerce**, vol. 72, artigo 10. 2007. Disponível em: <https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1147&context=jalc>. Acesso em: 17 set. 2020.

Fuerzas Armadas de Venezuela derriban aeronave mexicana. **América Economía**, Cidade do México, 7 nov. 2013. Disponível em: <https://www.americaeconomia.com/node/135748>. Acesso em: 27 jun. 2021.

GEISS, Robin. **Civil Aircraft as Weapons of Large-Scale Destruction: Countermeasures, Article 3BIS of the Chicago Convention, and the Newly Adopted German "Luftsicherheitsgesetz"**. 2005. Disponível em: <https://repository.law.umich.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1185&context=mjil>. Acesso em: 28 set. 2020.

HARTZENBERG, Belinda. **The rights and obligations of a State under Article 3bis of the Chicago Convention pursuant to an intrusion of its sovereign air space by civilian aircraft (during peace times)**. Orientador: Prof. Dr. Stephan Hobe. 2019. 52 p. Dissertação (Mestrado) - Faculty of Law University of Pretoria, Pretória, África do Sul, 2019, p. 13. Disponível em: https://repository.up.ac.za/bitstream/handle/2263/76854/Hartzenberg_Right_2019.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em: 8 jul. 2021. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D3032.htm

HISTORYNET. *In*: RUECKERT, George L. **KAL 902 is Down: When the Soviets Attacked an Airliner**. [S. l.], 2020. Disponível em: <https://www.historynet.com/kal-902-is-down-when-the-soviets-attacked-an-airliner.htm>. Acesso em: 15 maio 2021.

HUGHES, William J. Aerial Intrusions by Civil Airlines and the Use of Force. **Journal of Air Law and Commerce**, vol. 45, artigo 3. 1980. Disponível em: <https://core.ac.uk/downloadpdf/147638638.pdf>. Acesso em: 17 set. 2020.

ICAO, APPENDIX A, nov. 2009. Gráfico. Disponível em: https://www.icao.int/meetings/sta10/documents/sta10_wp007_en.pdf. Acesso em: 30 de jun. 2021.

¹ *Other activities*

ICAO. **Milestones in International Civil Aviation**. Disponível em: <https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/Milestones-in-International-Civil-Aviation.aspx>. Acesso em: 10 nov. 2020

INTERNATIONAL HUMAN RIGHTS LAW. United Nations, [S.l.:s.d.]. Disponível em: <https://www.ohchr.org/EN/ProfessionalInterest/Pages/InternationalLaw.aspx>. Acessado em: 30 jun. 2021

KELLY, Patrick. Preemptive Self-Defense, Customary International Law, and the Congolese Wars. **E-International Relations**. 3 set. 2016. Disponível em: <https://www.e-ir.info/2016/09/03/preemptive-self-defense-customary-international-law-and-the-congolese-wars/>. Acesso em: 10 nov. 2020

LEITE, Antonio José Maffezoli; MAXIMIANO, Vitore André Zilio. Pacto Internacional dos Direitos Cívicos e Políticos. Disponível em: <http://www.pge.sp.gov.br/centrodeestudos/bibliotecavirtual/direitos/tratado5.htm>. Acesso em: 22 jun. 2021.

LEITSÄTZE ZUM URTEIL DES ERSTEN SENATS VOM 15. FEBRUAR 2006. Bundesverfassungsgericht, Düsseldorf, 15 fev. 2006, p. 5-6. Disponível em: https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Entscheidungen/DE/2006/02/rs20060215_1bvr035705.html. Acesso em: 22 jun. 2021.

LEPSIUS, Oliver. **Human Dignity and the Downing of Aircraft: The German Federal Constitutional Court Strikes Down a Prominent Anti-terrorism Provision in the New Air-transport Security Act**, p. 12

LIMA, Ranieri. Responsabilidade dos Estados por atos internacionalmente ilícitos: perspectivas atuais. 2004. **Revista da Faculdade de Direito da Universidade Federal de Minas Gerais**. n. 45, p. 341-372.

LOS SIETE PAÍSES DE LATINOAMÉRICA QUE PERMITEN EL DERRIBO DE AVIONES. La Voz, Córdoba, 20 jan. 2016. Disponível em: <https://www.lavoz.com.ar/politica/los-siete-paises-de-latinoamerica-que-permiten-el-derribo-de-aviones/>. Acesso em: 26 jun. 2021

MESA DA CÂMARA DOS DEPUTADOS. DIÁRIO. **DIÁRIO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS**: Biênio 2005/2006, Brasília, ano 2005, 9 jul. 2005, p. 90. Disponível em: <http://imagem.camara.gov.br/Imagem/d/pdf/DCD09JUL2005.pdf#page=90>. Acesso em: 16 maio 2021.

MORAES, Gabriel Nascimento; FRANCISCO, Iury Caiafa de Carvalho. DIREITO INTERNACIONAL PÚBLICO: formação, evolução e adaptação à sociedade. **Jornal Eletrônico das FIVJ**, [S. l.], ano 2019, v. 11, n. 1, 7 jun. 2019. 64-80, p. 65-71. Disponível em: <https://www.jornaleletronicofivj.com.br/jefvj/issue/view/64>. Acesso em: 26 fev. 2021.

MOREIRA, GABRIEL FLECK. **A RELATIVIZAÇÃO DA SOBERANIA DA REPÚBLICA FEDERATIVA BRASILEIRA SOB O ENFOQUE DOS ORGANISMOS E TRATADOS INTERNACIONAIS**. Orientador: PROF. Ms. CARMEM DA SILVA MARTINS. 2020. 41 p. MONOGRAFIA JURÍDICA (Monografia Jurídica apresentado à disciplina de Trabalho de Curso II, da Escola de Direito e Relações Internacionais) - Escola de Direito e Relações Internacionais, Curso de direito, da Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUCGOIÁS), GOIÂNIA, 2020. p. 20. Disponível em: <https://repositorio.pucgoias.edu.br/jspui/bitstream/123456789/1297/1/TCC%20-%20GABRIEL%20FLECK%20MOREIRA..pdf>. Acesso em: 20 maio 2021.

NAÇÕES UNIDAS. **Carta das Nações Unidas**. 1945. Disponível em:

<https://nacoesunidas.org/carta/>. Acesso em: 22 set. 2020. - NAÇÕES UNIDAS. Convenção de Chicago. Disponível em: https://www.icao.int/publications/Documents/7300_9ed.pdf. Acesso em: 17 de set. 2020.

OACI. **Convention on International Civil Aviation**. 1 jan. 2006, p. 19. Disponível em: https://www.icao.int/publications/Documents/7300_cons.pdf. Acesso em: 21 ago. 2020.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Assembleia Geral. **Draft articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, with commentaries**. 2001. Disponível em: https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/9_6_2001.pdf. Acesso em: 10 nov. 2020

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Comissão de Direito Internacional. Draft articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts. 2001, p. 43. Disponível em: https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/9_6_2001.pdf. Acesso em: 15 jun. 2021.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Corte Internacional de Justiça. Caso **Armed Activities on the Territory of the Congo (Democratic Republic of the Congo v. Uganda)**, Julgamento, *I.C.J. Reports* 2005. Haia, 19 dez. 2005, p. 536. Disponível em: <https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/116/116-20051219-JUD-01-00-EN.pdf>. Acesso em: 10 nov. 2020

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. human rights office of the high commissioner. **International Covenant on Civil and Political Rights**. 23 mar. 1973. Disponível em: <https://www.ohchr.org/en/professionalinterest/pages/ccpr.aspx>. Acesso em: 21 jun. 2021.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. International Court of Justice. LaGrand (Germany v. United States of America), Judgement, *I. C. J. Reports* 2001, p. 466. Disponível em: <https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/104/104-20010627-JUD-01-00-EN.pdf>. Acesso em: 25 abr. 2021.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Reports of International Arbitral Awards, **Claim of the Salvador Commercial Company** ("El Triunfo Company"). 8 mai 1902. VOLUME XV p. 467-479. Disponível em: https://legal.un.org/riaa/cases/vol_XV/467-479.pdf. Acesso em: 12 abr. 2021.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Statute of the International Court of Justice**. Genebra, 13 dez. 1920. Disponível em: <https://www.icj-cij.org/en/statute>. Acesso em: 07 out. 2020

PEARSON, Michael; RILEY, Daniel. **Foundations of Aviation Law**, 2016. Universidade do Arizona

PERU SANCIONA LEI QUE AUTORIZA DERRUBAR AVIÕES DO TRÁFICO. **Terra**,

[S.l.], 29 ago. 2015. Disponível em: <https://www.terra.com.br/noticias/mundo/america-latina/governo-peruano-sanciona-lei-que-autoriza-derrubar-avioes-do-trafico,8b35a7eb062c50c3b2743aae0e1c49bct43rRCRD.html>. Acesso em: 27 jun 2020.

PIGNATARO DE OLIVEIRA, D. CELEBRAÇÃO E INTEGRAÇÃO DOS TRATADOS INTERNACIONAIS NO DIREITO BRASILEIRO. **Revista Digital Constituição e Garantia de Direitos**, v. 4, n. 01, 16 out. 2013. p. 5. Disponível em: <https://periodicos.ufrn.br/constituicaoogarantiadedireitos/article/view/4339>. Acesso em: 26 fev. 2021.

PODER EJECUTIVO NACIONAL. **Decreto nº 1054/2018, de 15 de novembro de 2018**. DECTO-2018-1054-APN-PTE - Decreto N° 228/2016. Modificación. [S. l.], 15 nov. 2018. Disponível em: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-1054-2018-316449/texto>. Acesso em: 26 jun. 2021.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA CASA CIVIL. Decreto nº 19.841, de 22 de outubro de 1945. Promulga a Carta das Nações Unidas, da qual faz parte integrante o anexo Estatuto da Corte Internacional de Justiça, assinada em São Francisco, a 26 de junho de 1945, por ocasião da Conferência de Organização Internacional das Nações Unidas. **CARTA DAS NAÇÕES UNIDAS**, Rio de Janeiro, 22 out. 1945. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d19841.htm. Acesso em: 12 jun. 2021.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Decreto nº 3.032, de 22 de abril de 1999. Promulga o Protocolo Relativo a uma Emenda à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluído em Montreal, em 10 de maio de 1984. **Protocolo Relativo a uma Emenda à Convenção sobre Aviação Civil Internacional**, Brasília, 22 abr. 1999. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D3032.htm. Acesso em: 6 jul. 2021.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Decreto nº 5.144, de 16 de julho de 2004**. Regulamenta os §§ 1º, 2º e 3º do art. 303 da Lei no 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, no que concerne às aeronaves hostis ou suspeitas de tráfico de substâncias entorpecentes e drogas afins. Brasília, 16 jul. 2004. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5144.htm. Acesso em: 13 jun. 2021.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Decreto nº 7.030, de 14 de dezembro de 2019. Promulga a Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, concluída em 23 de maio de 1969, com reserva aos Artigos 25 e 66. **CONVENÇÃO DE VIENA SOBRE O DIREITO DOS TRATADOS**, Brasília, 14 dez. 2019. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d7030.htm. Acesso em: 20 maio 2021.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Lei nº 9.614, de 5 de março de 1998**. Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para incluir hipótese destruição de aeronave. [S. l.], 5 mar. 1998. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9614.htm. Acesso em: 22 maio 2021.

RESENDE, Ranieri Lima. Responsabilidade dos Estados por atos internacionalmente ilícitos: perspectivas atuais. **Revista da Faculdade de Direito da Universidade Federal de Minas Gerais**, Belo Horizonte, MG, v. 45, p. 341-372, 2004, p. 345-347. Disponível em: https://scholar.google.com.br/citations?view_op=view_citation&hl=pt-BR&user=FS4cchQAAAAJ&citation_for_view=FS4cchQAAAAJ:lJcSPb-OGe4C. Acesso em: 10 abr. 2021.

Rodrigues, Thiago. **Narcotráfico e militarização nas Américas**: vício de guerra. Contexto Internacional. 2012, v. 34, n. 1, p. 11-12. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0102-85292012000100001>. Acesso em: 16 jun. 2021.

SANTOS, Alexandre Hamilton Oliveira. **Relações Internacionais e Política Pública de Segurança do Setor de Transporte Aéreo no Brasil**: Uma Abordagem da Teoria Neoliberal Institucionalista. *In*: ENCONTRO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA E GOVERNANÇA, 2006, São Paulo, SP, 2006, p. 8. Disponível em: <http://www.anpad.org.br/admin/pdf/ENAPG96.pdf>. Acesso em: 4 jul. 2021.

SECRETARIADO (Montréal). International Civil Aviation Organization. Agenda Item 1: Civil aviation statistics — ICAO classification and definition. 23 a 27 nov. 2009. **REVIEW OF THE CLASSIFICATION AND DEFINITIONS USED FOR CIVIL AVIATION ACTIVITIES**, Montréal, ano 2009, 16 out. 2009. p. 4 Disponível em: https://www.icao.int/meetings/sta10/documents/sta10_wp007_en.pdf. Acesso em: 10 abr. 2021.

SIMMA, Bruno. **NATO, the UN and the Use of Force**: Legal Aspects, 2012. Disponível em: <http://ejil.org/pdfs/10/1/567.pdf>. Acesso em: 12 nov. 2020

SOARES, Flávia Salum Carneiro. O direito à legítima defesa como exceção da proibição do uso da força no contexto pós-criação da ONU, 2012. **Núcleo de Estudos sobre Tribunais Internacionais da Universidade de São Paulo – NETI/USP**. Disponível em: <http://www.publicadireito.com.br/artigos/?cod=f6bc0623a4ab517a>. Acesso em: 10 nov. 2020

STJ. *In*: **A aplicação do Pacto de San José da Costa Rica em julgados do STJ**. [S. l.], 24 nov. 2019. Disponível em: <https://www.stj.jus.br/sites/portalp/Paginas/Comunicacao/Noticias/A-aplicacao-do-Pacto-de-San-Jose-da-Costa-Rica-em-julgados-do-STJ.aspx>. Acesso em: 7 jul. 2021.

TALMON, Stefan. **German Constitutional Court considers self-defence against non-State actors a tenable interpretation of Article 51 of the UN Charter**, 2019 – Instituto de Direito Internacional Público, Universidade de Bonn, Alemanha. Disponível em: <https://poseidon01.ssrn.com/delivery.php?ID=917101102078073025085077107111026107050021073083017034007007102101093124089113004098043101010120042025035087000065018107070024102050094059050085003112007021082025085>

008047023095004085126101015095116086104068109093015124082064064014081068085031089122&EXT=pdf. Acesso em: 12 nov. 2020

UNICEF. *In: Pacto Internacional dos Direitos Econômicos, Sociais e Culturais*. [S. l.], [S.D.]. Disponível em: <https://www.unicef.org/brazil/pacto-internacional-dos-direitos-econ%C3%B4micos-sociais-e-culturais>. Acesso em: 25 jun. 2021.

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL (Colômbia). R A C 5. REGLAMENTO DEL AIRE. TABLA DE CONTENIDO. **REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA**, [S. l.], 17 mar. 2010, p. 75. Disponível em: <https://www.aerocivil.gov.co/normatividad/RAC%20MARZ%2020%20de%202014/RA C%20%205%20-%20Reglamento%20del%20Aire.pdf>. Acesso em: 18 jun. 2021.

UNITED NATIONS. Department of Political Affairs. Repertoire of the Practice of the Security Council. **Shooting down of two civil aircraft on 24 February 1996**: Initial proceedings, Nova Iorque, 24 fev. 1996. Disponível em: <https://www.un.org/en/sc/repertoire/96-99/Chapter%208/Americas/19%20-%20shooting%20down%20of%20aircraft.pdf>. Acesso em: 26 jun. 2021.

UNITED NATIONS: Secretary-General of the International Civil Aviation Organization. *In: Protocol relating to an amendment to the Convention on International Civil Aviation (Article 3 bis)*. [S. l.], 25 out. 2000. Disponível em: <https://treaties.un.org/pages/showDetails.aspx?objid=080000028008eb82>. Acesso em: 8 jul. 2021.

Universal Declaration of Human Rights. United Nations, [S.l.:s.d.]. Disponível em: <https://www.un.org/en/about-us/universal-declaration-of-human-rights>. Acessado em: 25 jun. 2021

VALDUGA, Fernando. Força Aérea Venezuelana abate aeronave com matrícula dos EUA que estaria transportando drogas. **CAVOK**, [S.l.], 17 set. 2020. Disponível em: <https://www.cavok.com.br/forca-aerea-venezuelana-abate-aeronave-com-matricula-dos-eua-que-estaria-transportando-drogas>. Acesso em: 27 jun. 2021

VENEZUELA DERRIBA AVIÓN MEXICANO QUE ENTRÓ SIN PERMISO A SU ESPACIO AÉREO. **CNN**, [S. l.], 6 nov. 2013. Disponível em: <https://cnnespanol.cnn.com/2013/11/06/venezuela-derriba-avion-mexicano-que-entro-sin-permiso-a-su-espacio-aereo/>. Acesso em: 27 jun. 2021.

VINHOLES, Thiago. Força Aérea da Colômbia abate jato carregado de drogas. **Airway**, [S.l.], 23 mai. 2015. Disponível em: <https://www.airway.com.br/forca-aerea-da-colombia-abate-jato-carregado-de-drogas/>. Acesso em: 27 jun. 2021

VULLIAMY, Ed. Nixon's 'war on drugs' began 40 years ago, and the battle is still raging. **The Guardian**, [S. l.], 24 jul. 2011. Disponível em: <https://www.theguardian.com/society/2011/jul/24/war-on-drugs-40-years>. Acesso em: 14 jun. 2021.

ZAYTSEVA, Olexandra. Responsabilidade Internacional dos Estados: Projeto da Comissão de Direito Internacional sobre a Responsabilidade dos Estados por atos

internacionalmente ilícitos. **Jurismat**: Revista Jurídica, Portimão, ano 2014, ed. 4, p. 369-390, 2014. p. 371. Disponível em: https://recil.grupolusofona.pt/bitstream/10437/6396/1/jurismat4_369-390.pdf. Acesso em: 12 abr. 2021